



Índice

II *Atos não legislativos*

ACORDOS INTERNACIONAIS

- ★ **Informações relativas à entrada em vigor do Acordo entre a Comunidade Europeia e o Conselho de Ministros da República da Albânia sobre certos aspetos dos serviços aéreos** 1
- ★ **Informações relativas à entrada em vigor do Acordo entre a Comunidade Europeia e a República da Arménia sobre certos aspetos dos serviços aéreos** 2
- ★ **Informações relativas à entrada em vigor do Acordo entre a Comunidade Europeia e o Governo da República do Azerbaijão sobre certos aspetos dos serviços aéreos** 3
- ★ **Informações relativas à entrada em vigor do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Bósnia-Herzegovina sobre certos aspetos dos serviços aéreos** 4
- ★ **Informações relativas à entrada em vigor do Acordo entre a Comunidade Europeia e a antiga República jugoslava da Macedónia sobre certos aspetos dos serviços aéreos** 5
- ★ **Informações relativas à entrada em vigor do Acordo entre a Comunidade Europeia e o Governo da Geórgia sobre certos aspetos dos serviços aéreos** 6
- ★ **Informações relativas à entrada em vigor do Acordo entre a Comunidade Europeia e o Estado de Israel sobre certos aspetos dos serviços aéreos** 7

REGULAMENTOS

- ★ **Regulamento Delegado (UE) 2020/11 da Comissão de 29 de outubro de 2019 que altera o Regulamento (CE) n.º 1272/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo à classificação, rotulagem e embalagem de substâncias e misturas sobre informações relativas à resposta de emergência na área da saúde ⁽¹⁾** 8

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE.

DIRETIVAS

- ★ **Diretiva Delegada (UE) 2020/12 da Comissão de 2 de agosto de 2019 que complementa a Diretiva (UE) 2017/2397 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito às normas de competência e aos conhecimentos e aptidões correspondentes, para os exames práticos, a homologação de simuladores e a aptidão médica ⁽¹⁾** 15

DECISÕES

- ★ **Decisão (UE) 2020/13 do Conselho de 19 de dezembro de 2019 que altera as diretrizes de negociação das negociações dos Acordos de Parceria Económica com os países e regiões de África, das Caraíbas e do Pacífico, na medida em que sejam da competência da União** 101
- ★ **Decisão (UE) 2020/14 dos Representantes dos Governos dos Estados-Membros, reunidos no Conselho, de 19 de dezembro de 2019, que autoriza a Comissão Europeia a negociar, em nome dos Estados-Membros, Acordos de Parceria Económica entre a União Europeia e os seus Estados-Membros os Estados, por um lado, e países e regiões de África, das Caraíbas e do Pacífico, por outro, na medida em que sejam da competência dos Estados-Membros** 112
- ★ **Decisão de Execução (UE) 2020/15 da Comissão de 9 de janeiro de 2020 que altera o anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE relativa a medidas de polícia sanitária contra a peste suína africana em determinados Estados-Membros [notificada com o número C(2020) 122] ⁽¹⁾** 114

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE.

II

(Atos não legislativos)

ACORDOS INTERNACIONAIS

Informações relativas à entrada em vigor do Acordo entre a Comunidade Europeia e o Conselho de Ministros da República da Albânia sobre certos aspetos dos serviços aéreos

O Acordo entre a Comunidade Europeia e o Conselho de Ministros da República da Albânia sobre certos aspetos dos serviços aéreos, assinado em Salzburgo em 5 de maio de 2006, entrou em vigor em 12 de julho de 2010, nos termos do artigo 8.º, n.º 1, do Acordo, uma vez que a última notificação foi depositada em 12 de julho de 2010.

Informações relativas à entrada em vigor do Acordo entre a Comunidade Europeia e a República da Arménia sobre certos aspetos dos serviços aéreos

O Acordo entre a Comunidade Europeia e a República da Arménia sobre certos aspetos dos serviços aéreos, assinado em Bruxelas em 9 de dezembro de 2008, entrou em vigor em 12 de novembro de 2009, nos termos do artigo 9.º, n.º 1, do Acordo, uma vez que a última notificação foi depositada em 12 de novembro de 2009.

Informações relativas à entrada em vigor do Acordo entre a Comunidade Europeia e o Governo da República do Azerbaijão sobre certos aspetos dos serviços aéreos

O Acordo entre a Comunidade Europeia e o Governo da República do Azerbaijão sobre certos aspetos dos serviços aéreos, assinado em Estrasburgo em 7 de julho de 2009, entrou em vigor em 17 de dezembro de 2010, nos termos do artigo 8.º, n.º 1, do Acordo, uma vez que a última notificação foi depositada em 17 de dezembro de 2010.

Informações relativas à entrada em vigor do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Bósnia-Herzegovina sobre certos aspetos dos serviços aéreos

O Acordo entre a Comunidade Europeia e a Bósnia-Herzegovina sobre certos aspetos dos serviços aéreos, assinado em Salzburgo em 5 de maio de 2006, entrou em vigor em 12 de julho de 2010, nos termos do artigo 8.º, n.º 1, do Acordo, uma vez que a última notificação foi depositada em 12 de julho de 2010.

Informações relativas à entrada em vigor do Acordo entre a Comunidade Europeia e a antiga República jugoslava da Macedónia sobre certos aspetos dos serviços aéreos

O Acordo entre a Comunidade Europeia e a antiga República jugoslava da Macedónia sobre certos aspetos dos serviços aéreos, assinado no Luxemburgo em 9 de junho de 2006, entrou em vigor em 25 de fevereiro de 2008, nos termos do artigo 8.º, n.º 1, do Acordo, uma vez que a última notificação foi depositada em 25 de fevereiro de 2008.

Informações relativas à entrada em vigor do Acordo entre a Comunidade Europeia e o Governo da Geórgia sobre certos aspetos dos serviços aéreos

O Acordo entre a Comunidade Europeia e o Governo da Geórgia sobre certos aspetos dos serviços aéreos, assinado em Bruxelas em 3 de maio de 2006, entrou em vigor em 25 de fevereiro de 2008, nos termos do artigo 8.º, n.º 1, do Acordo, uma vez que a última notificação foi depositada em 25 de fevereiro de 2008.

Informações relativas à entrada em vigor do Acordo entre a Comunidade Europeia e o Estado de Israel sobre certos aspetos dos serviços aéreos

O Acordo entre a Comunidade Europeia e o Estado de Israel sobre certos aspetos dos serviços aéreos, assinado em Bruxelas em 9 de dezembro de 2008, entrou em vigor em 4 de novembro de 2009, nos termos do artigo 8.º do Acordo, uma vez que a última notificação foi depositada em 4 de novembro de 2009.

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DELEGADO (UE) 2020/11 DA COMISSÃO

de 29 de outubro de 2019

que altera o Regulamento (CE) n.º 1272/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo à classificação, rotulagem e embalagem de substâncias e misturas sobre informações relativas à resposta de emergência na área da saúde

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1272/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2008, relativo à classificação, rotulagem e embalagem de substâncias e misturas, que altera e revoga as Diretivas 67/548/CEE e 1999/45/CE, e altera o Regulamento (CE) n.º 1907/2006 ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 45.º, n.º 4, e o artigo 53.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 1272/2008 foi alterado pelo Regulamento (UE) 2017/542 da Comissão ⁽²⁾ para acrescentar determinados requisitos aplicáveis à apresentação de informações relativas à resposta de emergência na área da saúde e incluir um «identificador único de fórmula» nas informações suplementares constantes do rótulo de uma mistura perigosa. As alterações são aplicáveis a partir de 1 de janeiro de 2020, mas os importadores e os utilizadores a jusante só têm de começar a cumprir as novas regras de modo faseado e de acordo com várias datas de conformidade, consoante a utilização para a qual a mistura é colocada no mercado. A primeira dessas datas de conformidade é 1 de janeiro de 2020.
- (2) Após a adoção do Regulamento (UE) 2017/542, foram feitas várias sugestões de redação durante os debates com as autoridades nacionais e outras partes interessadas, com vista a facilitar a aplicação das novas regras introduzidas por esse regulamento e a clarificar o seu significado. As novas regras introduzidas pelo regulamento devem, por conseguinte, ser alteradas a fim de permitir uma interpretação mais racional, melhorar a coerência interna e atenuar algumas consequências não intencionais que emergiram apenas após a adoção do regulamento. Em especial, uma vez que o identificador único de fórmula (UFI) pode necessitar de ser atualizado com frequência, as novas regras devem prever a indicação do UFI no rótulo da mistura perigosa ou na sua embalagem, na proximidade do rótulo. O artigo 31.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 1272/2008 já inclui a possibilidade de colocar todos os elementos do rótulo na embalagem e não num rótulo. Além disso, o artigo 29.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 1272/2008 aborda a situação em que as misturas são fornecidas sem embalagem.
- (3) Para além das sugestões de redação, as autoridades nacionais e outras partes interessadas levantaram algumas questões relativas à viabilidade das novas regras introduzidas pelo Regulamento (UE) 2017/542, por exemplo, os efeitos da grande variabilidade na composição das misturas devido à origem natural dos componentes, a dificuldade de conhecer a composição exata dos produtos nos casos que envolvem cadeias de abastecimento complexas e o impacto de múltiplos fornecedores de componentes de misturas com as mesmas propriedades técnicas e os mesmos perigos. Uma vez desenvolvidas as soluções necessárias para resolver estas questões, quaisquer alterações daí resultantes às novas regras terão de ser feitas antes da primeira data de cumprimento, quando os importadores e os

⁽¹⁾ JO L 353 de 31.12.2008, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento (UE) 2017/542 da Comissão, de 22 de março de 2017, que altera o Regulamento (CE) n.º 1272/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo à classificação, rotulagem e embalagem de substâncias e misturas, aditando um anexo sobre informações harmonizadas relativas à resposta de emergência na área da saúde (JO L 78 de 23.3.2017, p. 1).

utilizadores a jusante tiverem de dar início ao cumprimento das novas regras aplicáveis às misturas para utilização pelos consumidores. É, por conseguinte, adequado adiar a primeira data de cumprimento de 1 de janeiro de 2020 para 1 de janeiro de 2021, a fim de proporcionar tempo suficiente para desenvolver as soluções necessárias e introduzir as alterações necessárias nas novas regras. Este adiamento não afeta a necessidade de os Estados-Membros terem os seus sistemas operacionais antes de 1 de janeiro de 2021, para que os importadores e os utilizadores a jusante disponham de tempo suficiente para se prepararem para a sua apresentação antes dessa data.

- (4) Por conseguinte, o Regulamento (CE) n.º 1272/2008 deve ser alterado em conformidade.
- (5) A data de aplicação do presente regulamento deverá ser diferida, para ser alinhada com a data de aplicação do Regulamento (UE) 2017/542,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 1272/2008 é alterado do seguinte modo:

- 1) no artigo 25.º, o n.º 7 passa a ter a seguinte redação:

«7. Sempre que, nos termos do anexo VIII, o transmitente criar um identificador único de fórmula, este deve ser incluído nas informações suplementares constantes do rótulo, em conformidade com o disposto na parte A, ponto 5, do mesmo anexo.»;

- 2) No artigo 29.º, é inserido o seguinte número:

«4-A. Sempre que, nos termos do anexo VIII, o transmitente criar um identificador único de fórmula, pode, em vez de o incluir nas informações suplementares constantes do rótulo, optar por o apresentar de outra maneira permitida, em conformidade com o disposto na parte A, ponto 5, do mesmo anexo.»;

- 3) O anexo VIII é alterado em conformidade com o anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

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

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2020.

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

Feito em Bruxelas, em 29 de outubro de 2019.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

O anexo VIII do Regulamento (CE) n.º 1272/2008 é alterado do seguinte modo:

1) A parte A é alterada do seguinte modo:

a) O ponto 1.1 passa a ter a seguinte redação:

«1.1. Os importadores e utilizadores a jusante que colocam no mercado misturas para utilização pelos consumidores, na aceção do ponto 2.4 da parte A do presente anexo, devem cumprir o disposto no presente anexo a partir de 1 de janeiro de 2021.»;

b) O ponto 2.3 passa a ter a seguinte redação:

«2.3. No caso das misturas colocadas no mercado apenas para utilizações industriais, os transmitentes podem optar por uma submissão reduzida, como alternativa aos requisitos gerais de submissão, em conformidade com o ponto 3.1.1 da parte B, desde que esteja disponível um acesso rápido às informações adicionais pormenorizadas sobre os produtos, em conformidade com o ponto 1.3 da parte B.»;

c) O ponto 4.1 passa a ter a seguinte redação:

«4.1 Uma submissão única, a seguir “submissão agrupada”, pode ser facultada para mais de uma mistura, se todas as misturas desse grupo tiverem a mesma classificação em termos de perigos para a saúde e perigos físicos.»;

d) O ponto 4.3 passa a ter a seguinte redação:

«4.3. Em derrogação do ponto 4.2, deve ser igualmente permitida a submissão agrupada se a diferença de composição das diferentes misturas no grupo apenas disser respeito aos perfumes e a concentração total de diferentes perfumes contida em cada mistura não exceder 5 %.»;

e) No ponto 5.1, o terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Em derrogação do segundo parágrafo, não é exigido um novo UFI para as misturas de uma submissão agrupada que contenham perfumes, desde que a alteração da composição apenas diga respeito a esses perfumes ou ao aditamento de novos perfumes.»;

f) O ponto 5.2 passa a ter a seguinte redação:

«5.2. Em vez de incluir o UFI nas informações suplementares constantes do rótulo, o transmitente pode optar pela sua impressão ou aposição na embalagem interior em conjunto com os outros elementos do rótulo.

Quando a embalagem interior for de forma ou dimensão que impossibilite a aposição do UFI, o transmitente pode imprimir ou apor o UFI juntamente com os outros elementos do rótulo numa embalagem exterior.

No caso de misturas sem embalagem, o UFI deve ser indicado na ficha de dados de segurança ou ser incluído na cópia dos elementos do rótulo referidos no artigo 29.º, n.º 3, consoante aplicável.

O UFI deve ser precedido do acrónimo “UFI” em letras maiúsculas seguidas de dois pontos (“UFI:”) e deve ser claramente visível, legível e indelével.»;

g) O ponto 5.3 passa a ter a seguinte redação:

«5.3 Em derrogação do ponto 5.2, primeiro parágrafo, o UFI pode, em alternativa, ser indicado na ficha de dados de segurança, no caso de misturas perigosas para utilização industrial.»;

2) A parte B é alterada do seguinte modo:

a) No ponto 1.1, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«O nome ou nomes comerciais completos da mistura devem ser facultados, incluindo, se for caso disso, os nomes das marcas, o nome do produto e as variantes do nome, como constem do rótulo, sem abreviaturas e de modo a permitir a sua identificação específica.»;

b) O ponto 1.2 passa a ter a seguinte redação:

«1.2. *Dados do transmitente e do ponto de contacto*

Devem ser facultados o nome, o endereço completo, o número de telefone e o endereço de correio eletrónico do transmitente e, se for diferente, o nome, o endereço completo, o número de telefone e o endereço de correio eletrónico do ponto de contacto a utilizar para obter mais informações pertinentes para efeitos de resposta de emergência na área da saúde.»;

c) O ponto 1.3 passa a ter a seguinte redação:

«1.3. *Nome, número de telefone e endereço de correio eletrónico para um acesso rápido a informações adicionais sobre o produto*

Na submissão reduzida, tal como previsto na parte A, ponto 2.3, deve ser facultado um nome, um número de telefone e um endereço de correio eletrónico para que se possa aceder rapidamente a informações pormenorizadas adicionais sobre o produto, para uma resposta de emergência na área da saúde, na língua ou línguas previstas no ponto 3.3 da parte A. O número de telefone deve ser acessível 24 horas por dia, sete dias por semana.»;

d) No ponto 2.4, o terceiro travessão passa a ter a seguinte redação:

«— o PH, se disponível, da mistura fornecida ou, se a mistura for um sólido, o pH de um líquido ou solução aquosa a uma dada concentração. Deve ser indicada a concentração da mistura de ensaio na água. Se o pH não estiver disponível, devem ser indicadas as razões.»;

e) No ponto 3.1, o terceiro e o quarto parágrafos passam a ter a seguinte redação:

«Em derrogação do segundo parágrafo, numa submissão agrupada, os perfumes contidos nas misturas devem estar presentes em pelo menos uma das misturas.

No caso da submissão agrupada em que os perfumes variem entre as misturas incluídas no grupo, deve ser fornecida uma lista das misturas e dos perfumes nelas contidos, incluindo a sua classificação.»;

f) O ponto 3.1.1 passa a ter a seguinte redação:

«3.1.1. *Requisitos relativos a misturas para utilização industrial*

No caso de uma submissão reduzida, tal como previsto na parte A, ponto 2.3, as informações a submeter sobre a composição de uma mistura para utilização industrial podem limitar-se à informação contida na ficha de dados de segurança, em conformidade com o anexo II do Regulamento (CE) n.º 1907/2006, desde que as informações adicionais sobre a composição sejam rapidamente disponibilizadas mediante pedido, para rápido acesso, em conformidade com o ponto 1.3.»;

g) O título do ponto 3.2 passa a ter a seguinte redação:

«*Identificação dos componentes da mistura*»;

h) No ponto 3.2, é inserido o seguinte parágrafo antes do ponto 3.2.1:

«Um componente da mistura é uma substância ou uma mistura em mistura.»;

- i) No ponto 3.2.2, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«As informações sobre as substâncias contidas na MIM devem ser prestadas em conformidade com os critérios do ponto 3.2.1, a menos que o transmitente não tenha acesso a informações sobre a composição completa da MIM. Neste último caso, a MIM deve ser identificada através do seu identificador de produto em conformidade com o artigo 18.º, n.º 3, alínea a), juntamente com a sua concentração e o seu UFI, quando disponíveis e se o organismo nomeado tiver recebido as informações sobre o MIM numa submissão anterior. Na ausência de um UFI ou se o organismo nomeado não tiver recebido as informações sobre a MIM numa submissão anterior, a MIM deve ser identificada por meio do seu identificador de produto em conformidade com o artigo 18.º, n.º 3, alínea a), juntamente com a sua concentração e as informações relativas à composição constantes da ficha de dados de segurança da MIM e quaisquer outros componentes conhecidos, bem como o nome, endereço de correio eletrónico e número de telefone do fornecedor da MIM.»;

- j) O ponto 3.2.3 passa a ter a seguinte redação:

«3.2.3. Identificadores genéricos de produtos

Em derrogação dos pontos 3.2.1 e 3.2.2, os identificadores genéricos de produtos “perfumes” ou “corantes” podem ser utilizados para componentes de misturas utilizados exclusivamente para acrescentar perfume ou cor, quando estiverem preenchidas as seguintes condições:

- os componentes da mistura não estão classificados em função de qualquer perigo para a saúde;
- a concentração de componentes da mistura identificados por meio de um identificador genérico de produto não ultrapassa, no total:
 - a) 5 % para a soma de perfumes, e
 - b) 25 % para a soma de corantes.»;

- k) O ponto 3.3 passa a ter a seguinte redação:

«3.3. Componentes de misturas sujeitos a requisitos de submissão

Os seguintes componentes de misturas devem ser indicados:

- (1) componentes de misturas classificados como perigosos devido aos seus efeitos na saúde ou aos seus efeitos físicos que:
 - estão presentes em concentrações iguais ou superiores a 0,1 %;
 - estão identificados, ainda que em concentrações inferiores a 0,1 %, exceto se o transmitente puder demonstrar que estes componentes são irrelevantes para efeitos de resposta de emergência na área da saúde e medidas preventivas;
- (2) Componentes de misturas não classificados como perigosos devido aos seus efeitos na saúde ou aos seus efeitos físicos que estejam identificados e estejam presentes em concentrações iguais ou superiores a 1 %.»;

- l) O ponto 3.4 passa a ter a seguinte redação:

«3.4. Concentração e gamas de concentração dos componentes de misturas

Os transmitentes devem fornecer as informações previstas nos pontos 3.4.1 e 3.4.2 relativamente à concentração dos componentes das misturas identificados em conformidade com o ponto 3.3.»;

- m) No ponto 3.4.1, o título do quadro 1 passa a ter a seguinte redação:

«Gamas de concentração aplicáveis a componentes perigosos de elevada preocupação para a resposta de emergência na área da saúde»;

n) O ponto 3.4.2 passa a ter a seguinte redação:

«3.4.2. Outros componentes perigosos e componentes não classificados como perigosos

A concentração dos componentes perigosos presentes numa mistura que não estão classificados em nenhuma das categorias de perigo enumeradas no ponto 3.4.1 e dos componentes identificados não classificados como perigosos deve ser expressa, em conformidade com o quadro 2, em intervalos de percentagem, por ordem decrescente de massa ou volume. Em alternativa, podem ser dadas percentagens exatas.

Em derrogação do primeiro parágrafo, para os componentes perfumes que não estejam classificados ou apenas estejam classificados como sensibilizantes cutâneos da categoria 1, 1A ou 1B ou tóxicos por aspiração, os transmitentes não são obrigados a fornecer informações sobre a sua concentração, desde que a concentração total não exceda 5 %.

Quadro 2

Gamas de concentração aplicáveis a outros componentes perigosos e componentes não classificados como perigosos

Gama de concentração do componente contido na mistura (%)	Amplitude máxima da gama de concentração a utilizar na submissão
≥ 25 - < 100	20 pontos percentuais
≥ 10 - < 25	10 pontos percentuais
≥ 1 - < 10	3 pontos percentuais
> 0 - < 1	1 ponto percentual;

o) O ponto 3.5 passa a ter a seguinte redação:

«3.5. *Classificação dos componentes de misturas*

Deve ser facultada a classificação dos componentes das misturas no que respeita aos perigos para a saúde e perigos físicos (classes de perigo, categorias de perigo e frases de perigo). Inclui-se a classificação de, pelo menos, todas as substâncias referidas no ponto 3.2.1 do anexo II do Regulamento (CE) n.º 1907/2006 relativo os requisitos para a elaboração das fichas de dados de segurança. No caso de uma MIM identificada por meio do seu identificador de produto e do seu UFI em conformidade com a parte B, ponto 3.2.2, só deve ser indicada a sua classificação no que respeita aos perigos para a saúde e perigos físicos.»;

p) No ponto 4.1, o título do quadro 3 passa a ter a seguinte redação:

«Variações da concentração de componentes que exigem uma atualização da submissão»;

q) No ponto 4.1, o último parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Se os perfumes objeto de uma submissão agrupada sofrerem alterações, a lista das misturas ou perfumes que contém, conforme exigido no ponto 3.1, deve ser atualizada.»;

3) A parte C é alterada do seguinte modo:

a) O ponto 1.2 passa a ter a seguinte redação:

«1.2. Identificação da mistura e do transmitente

Identificador do produto

- O nome ou nomes comerciais completos do produto (no caso de uma submissão agrupada, todos os identificadores do produto devem ser enumerados)
- Outros nomes, sinónimos
- Identificador único de fórmula (UFI)
- Outros identificadores (número da autorização, códigos de produtos da empresa)

Dados de contacto do transmitente e, quando aplicável, do ponto de contacto

- Nome
- Endereço completo
- Número de telefone
- Endereço de correio eletrónico

*Dados de contacto para acesso rápido a informações adicionais sobre o produto (24 horas por dia/sete dias por semana).
Apenas para submissões reduzidas.*

- Nome
- Número de telefone (acessível 24 horas por dia/sete dias por semana)
- Endereço de correio eletrónico»

b) No ponto 1.3, a lista de «Informações adicionais sobre a mistura» passa a ter a seguinte redação:

«Informações adicionais sobre a mistura

- Cores
 - O pH, se disponível, da mistura fornecida ou, quando a mistura é um sólido, o pH de um líquido ou solução aquosa a uma dada concentração. Deve ser indicada a concentração da mistura de ensaio na água. Se o pH não estiver disponível, devem ser indicadas as razões;
 - Estados físicos
 - Embalagem (tipos e dimensões)
 - Utilização prevista (categoria do produto)
 - Utilizações (pelos consumidores, profissional, industrial)».
-

DIRETIVAS

DIRETIVA DELEGADA (UE) 2020/12 DA COMISSÃO

de 2 de agosto de 2019

que complementa a Diretiva (UE) 2017/2397 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito às normas de competência e aos conhecimentos e aptidões correspondentes, para os exames práticos, a homologação de simuladores e a aptidão médica

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva (UE) 2017/2397 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2017, relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais na navegação interior e que revoga as Diretivas 91/672/CEE e 96/50/CE do Conselho ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 17.º, n.ºs 1 e 4, o artigo 21.º, n.º 2, e o artigo 23.º, n.º 6,

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva (UE) 2017/2397 estabelece as condições e os procedimentos de certificação das qualificações das pessoas que desempenham funções de navegação em veículos aquáticos ao nível das vias navegáveis interiores da União. A certificação visa facilitar a mobilidade, assegurar a segurança da navegação e a proteção da vida humana e do ambiente.
- (2) A fim de estabelecer normas mínimas harmonizadas para a certificação de qualificações, a Comissão foi habilitada a adotar regras pormenorizadas que estabelecem normas de competências e dos conhecimentos e aptidões correspondentes, assim como normas para os exames práticos e para a homologação de simuladores e normas de aptidão médica.
- (3) Nos termos do artigo 32.º da Diretiva (UE) 2017/2397, os atos delegados devem fazer referência às normas estabelecidas pelo Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior (CESNI) e incluir o texto integral dessas normas, desde que estas estejam disponíveis e atualizadas, que cumpram quaisquer requisitos aplicáveis, estabelecidos nos anexos da diretiva e que os interesses da União não sejam comprometidos por alterações ao processo decisório do CESNI. As três condições foram cumpridas com a adoção, pelo CESNI, durante a sua reunião de 8 de novembro de 2018, das primeiras normas relativas às qualificações profissionais na navegação interior.
- (4) As normas de competência devem definir as competências mínimas necessárias para a operação segura do veículo aquático, e isto, tanto para os tripulantes a nível operacional e de gestão, para os comandantes de embarcação autorizados a navegar por radar e para os autorizados a navegar em vias navegáveis de natureza marítima, como para os peritos em transporte de passageiros e para os peritos em gás natural liquefeito (GNL). Cada competência exigida deve ser definida com os conhecimentos e as aptidões requeridos correspondentes.

⁽¹⁾ JO L 345 de 27.12.2017, p. 53.

- (5) Para que as autoridades competentes possam efetuar de forma semelhante os exames práticos requeridos ao abrigo do artigo 17.º, n.º 3, da Diretiva (UE) 2017/2397, devem ser estabelecidas normas para os exames práticos. Para o efeito, as normas devem definir, para cada exame prático, as competências específicas e as situações de avaliação, incluindo um sistema de pontuação específico e os requisitos técnicos aplicáveis aos veículos aquáticos e às instalações em terra. Para os candidatos à qualificação de comandante de embarcação que não tenham previamente concluído uma avaliação a nível operacional, deve ser previsto um módulo adicional para que a competência para que a capacidade de executar as tarefas supervisionadas correspondentes possa também ser verificada.
- (6) As normas de homologação dos simuladores devem ser estabelecidas a fim de assegurar que os simuladores utilizados na avaliação das competências são concebidos de modo que permita a verificação das competências tal como prescritas nas normas para os exames práticos. As normas devem abranger os requisitos técnicos e funcionais para a pilotagem das embarcações e para os simuladores de radar, assim como o procedimento de aprovação administrativa desses simuladores.
- (7) A fim de reduzir as diferenças nacionais nos requisitos médicos e nos procedimentos de exame e para assegurar que os certificados médicos que são emitidos aos tripulantes de convés na navegação interior constituem um indicador válido da sua aptidão médica para o trabalho que irão realizar, devem ser estabelecidas normas de aptidão médica. As normas devem especificar os testes que os médicos devem realizar e os critérios que devem aplicar para determinar a aptidão para o trabalho dos tripulantes de convés. Estes testes devem abranger a visão, a audição e a condição física e psicológica que possam conduzir a inaptidão temporária ou permanente para o trabalho, assim como possíveis medidas de atenuação e restrições. Por razões de coerência, as normas devem basear-se nas orientações relativas aos exames médicos dos marítimos, publicadas pela Organização Internacional do Trabalho e pela Organização Marítima Internacional, nomeadamente nos critérios aplicados aos serviços costeiros.
- (8) A data de transposição da presente diretiva delegada deve ser harmonizada com as datas de transposição da Diretiva (UE) 2017/2397 por razões de coerência e de eficácia.
- (9) Em conformidade com a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia, as informações que os Estados-Membros são obrigados a fornecer à Comissão no contexto da transposição de diretivas devem ser claras e precisas. Tal é igualmente o caso do presente ato delegado,

ADOTOU A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

As normas de competência e os conhecimentos e aptidões correspondentes referidos no artigo 17.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2017/2397 são os estabelecidos no anexo I da presente diretiva.

Artigo 2.º

As normas aplicáveis aos exames práticos referidos no artigo 17.º, n.º 3, da Diretiva (UE) 2017/2397 são as estabelecidas no anexo II da presente diretiva.

Artigo 3.º

As normas de homologação dos simuladores referidas no artigo 21.º, n.º 2, da Diretiva (UE) 2017/2397 são as estabelecidas no anexo III da presente diretiva.

Artigo 4.º

As normas aplicáveis à aptidão médica referidas no artigo 23.º, n.º 6, da Diretiva (UE) 2017/2397 são as estabelecidas no anexo IV da presente diretiva.

Artigo 5.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até 17 de janeiro de 2022, o mais tardar. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades da referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

2. O n.º 1 não se aplica a um Estado-Membro que não tenha transposto plenamente a Diretiva (UE) 2017/2397 em conformidade com o artigo 39.º, n.ºs 2, 3 ou 4, dessa diretiva. Sempre que tal Estado-Membro transpõe e aplica na íntegra a Diretiva (UE) 2017/2397, deve simultaneamente pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva e informar a Comissão de que o fez.

3. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

Artigo 6.º

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 7.º

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 2 de agosto de 2019.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO I

NORMAS DE COMPETÊNCIA E CONHECIMENTOS E APTIDÕES CORRESPONDENTES

I. NORMAS DE COMPETÊNCIA PARA O NÍVEL OPERACIONAL

1. Navegação

1.1. O marinheiro deve estar apto a prestar assistência ao comando do veículo aquático em situações de manobra e de pilotagem do veículo aquático nas vias navegáveis interiores. O marinheiro deve estar apto a desempenhar essa função em todos os tipos de vias navegáveis e em todos os tipos de portos.

Em particular, o marinheiro deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Auxiliar nas operações de amarração, desamarração e arrasto (alagem);	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos equipamentos, materiais e procedimentos utilizados a bordo para as operações de amarração, desamarração e arrasto (alagem). 2. Capacidade de utilizar o equipamento necessário a bordo, por exemplo, cabeços e guinchos para manobras de amarração e desamarração e de arrasto. 3. Capacidade de utilizar materiais disponíveis a bordo, como cabos, tendo em conta as medidas de segurança relevantes, incluindo o uso de equipamento de proteção individual e de salvamento. 4. Capacidade de comunicação com a casa do leme por meio de sistemas de intercomunicação e de sinais manuais. 5. Conhecimento dos efeitos dos movimentos da água em torno do veículo aquático e dos efeitos locais sobre as condições de navegação, incluindo os efeitos de caimento, água pouco profunda relacionada com o calado do veículo aquático. 6. Conhecimento dos movimentos da água que afetam os veículos aquáticos durante as manobras, incluindo os efeitos de interação quando dois veículos se cruzam ou ultrapassam em vias estreitas, e os efeitos de interação num veículo aquático amarrado ao lado quando outro veículo avança pela via e passa a uma curta distância.
2. Auxiliar nas operações de acoplamento de combinações de empurradores/batelões;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos equipamentos, materiais e procedimentos utilizados para as operações de acoplamento. 2. Capacidade de acoplar e desacoplar as combinações empurrador/batelão recorrendo ao equipamento e aos materiais necessários. 3. Conhecimento de regras de trabalho seguras, incluindo a utilização de equipamento de proteção individual e de salvamento. 4. Capacidade para aplicar regras de trabalho seguras e para comunicar com os tripulantes envolvidos.
3. Auxiliar nas operações de ancoragem.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos equipamentos, materiais e procedimentos de ancoragem nas diferentes circunstâncias. 2. Capacidade de auxiliar nas manobras de ancoragem, por exemplo, preparar o equipamento de ancoragem para as operações de ancoragem, apresentar âncora, dar a devida folga ao cabo ou à amarra para poder virar, a fim de determinar a posição certa da âncora (rolamento de âncora), imobilizar as âncoras após conclusão da manobra de ancoragem, utilizar o arrasto das âncoras em várias manobras e manipular os sinais de âncora. 3. Conhecimento de regras de trabalho seguras, incluindo a utilização de equipamento de proteção individual e de salvamento.
4. Direcionar o veículo aquático de acordo com as ordens do leme, utilizando os dispositivos de governo corretamente.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento das funções e tipos dos vários sistemas de propulsão e de governo. 2. Capacidade de governar o veículo aquático com supervisão e de obedecer às ordens do leme.

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
5. Governar o veículo aquático em conformidade com as ordens do leme, tendo em conta a influência do vento e da corrente;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento da influência do vento e da corrente na navegação e nas manobras. 2. Capacidade de governar o veículo aquático com supervisão tendo em conta a influência do vento na navegação e nas manobras com ou sem correntes e com as características do vento.
6. Utilizar as ajudas à navegação e os instrumentos sob supervisão;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento das ajudas à navegação e dos instrumentos como o indicador do leme, o radar, o indicador da velocidade angular, o indicador de velocidade de navegação. 2. Capacidade para utilizar as informações fornecidas pelas ajudas à navegação, tais como o sistema de iluminação e de balizagem e as cartas. 3. Capacidade para utilizar os instrumentos de navegação como a bússola, o indicador da velocidade angular e o indicador de velocidade de navegação.
7. Empreender as ações necessárias para garantir a segurança da navegação;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento da regulamentação de segurança e das listas de verificação afins a seguir em situações perigosas e de emergência. 2. Capacidade para reconhecer e reagir a situações de insegurança e tomar medidas de seguimento de acordo com a regulamentação de segurança. 3. Capacidade para avisar imediatamente a direção do veículo aquático. 4. Capacidade para utilizar equipamento de proteção individual e de salvamento. 5. Conhecimento de verificação encomendado pelo supervisor relativo à presença, utilidade, estanquidade e segurança do veículo aquático e do seu equipamento. 6. Capacidade para realizar o trabalho de acordo com a lista de verificação relativa ao convés e ao alojamento, como, por exemplo, impermeabilização e proteção das escotilhas e porões. 7. Capacidade para realizar o trabalho de acordo com a lista de verificação relativa à casa das máquinas; guardar e fixar objetos soltos, encher os tanques de serviço e verificar os respiradouros.
8. Descrever as características das principais vias navegáveis interiores europeias, portos e terminais para a preparação e governo das viagens;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento das mais importantes vias navegáveis interiores nacionais e internacionais. 2. Conhecimento dos principais portos e terminais localizados na rede europeia de transporte por navegação interior (IWT). 3. Conhecimento da influência das estruturas de engenharia, perfis das vias navegáveis e obras de proteção na navegação. 4. Conhecimento das características de classificação de rios, canais e vias navegáveis interiores de natureza marítima: profundidade vertical e horizontal, tipo de margens, proteção da margem, nível da água, movimento da água, altura livre sob pontes e largura livre e profundidade. 5. Conhecimento das ajudas à navegação e dos instrumentos necessários para navegar nas vias navegáveis interiores de natureza marítima. 6. Capacidade para explicar as características dos vários tipos de vias navegáveis interiores para a preparação e o governo das viagens.
9. Respeitar as disposições gerais, os sinais e o sistema de marcação;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento do conjunto acordado de regras aplicáveis à navegação interior e à regulamentação de polícia aplicável às vias navegáveis interiores relevantes. 2. Capacidade para manusear e manter o sistema de marcação diurno e noturno empregado no veículo aquático, bem como os sinais, incluindo sonoros. 3. Conhecimento do sistema de balizagem e de marcação SIGNI (Signacionalização de voies de Navigation Intérieure) e IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities), parte A.
10. Seguir os devidos procedimentos durante a passagem de eclusas e pontes;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento da forma, estrutura e instalações das eclusas e pontes, eclusagem (processo), tipos de eclusas, cabeços de amarração e escadas, etc. 2. Capacidade para aplicar procedimentos durante a aproximação, entrada, eclusagem e abandono da eclusa ou da ponte.

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
11.. Utilizar sistemas de controlo de tráfego.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento de vários sistemas de controlo do tráfego utilizados, como, por exemplo, sinais diurnos e noturnos em eclusas, açudes e pontes. 2. Capacidade de identificar os sinais diurnos e noturnos em eclusas, açudes e pontes e seguir as instruções da autoridade competente, tais como os guardas de eclusa e os operadores de controlo de tráfego. 3. Capacidade de utilizar equipamento de rádio em situações de emergência. 4. Conhecimento do sistema de identificação automática (AIS) e do Sistema de informação e apresentação de cartas náuticas eletrónicas para a navegação interior (ECDIS-fluvial).

2. Funcionamento do veículo aquático

2.1. O marinheiro deve poder auxiliar no comando do veículo aquático para controlar o funcionamento do mesmo e velar pelo bem-estar das pessoas a bordo.

O marinheiro deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Distinguir entre vários tipos de veículos aquáticos;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos tipos mais comuns de veículos aquáticos, incluindo comboios utilizados no IWT europeu e respetiva construção, dimensões e tonelagens. 2. Capacidade para explicar as características dos tipos mais comuns de veículos aquáticos, incluindo os comboios que navegam no IWT europeu.
2. Aplicar o conhecimento da construção dos veículos aquáticos para a navegação interior e do seu comportamento na água, especialmente em termos de estabilidade e solidez;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos efeitos do movimento do veículo aquático em várias circunstâncias devidas a tensões longitudinais e transversais e a diferentes condições de carga. 2. Capacidade para explicar o comportamento do veículo aquático em diferentes condições de carga, relativamente à estabilidade e solidez do veículo.
3. Aplicar o conhecimento da estrutura dos veículos aquáticos e identificar as peças por nome e função;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos elementos estruturais do veículo aquático no que respeita ao transporte de diferentes tipos de carga e de passageiros, incluindo a estrutura longitudinal e transversal e os reforços locais. 2. Capacidade para nomear os elementos estruturais do veículo aquático e para descrever as suas funções.
4. Aplicar os conhecimentos da integridade da estanquidade do veículo aquático;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento da integridade da estanquidade dos veículos aquáticos no âmbito do IWT. 2. Capacidade de verificar a integridade da estanquidade.
5. Aplicar o conhecimento da documentação requerida para o funcionamento do veículo aquático.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento da documentação obrigatória do veículo aquático. 2. Capacidade para explicar a sua importância em relação aos requisitos e à legislação (inter)nacionais.

2.2. O marinheiro deve estar apto a utilizar o equipamento do veículo aquático.

O marinheiro deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Utilizar âncoras e manusear os molinetes;	1. Conhecimento dos diferentes tipos de âncora e dos molinetes utilizados a bordo dos veículos aquáticos.

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
	<ol style="list-style-type: none"> 2. Capacidade para designar e reconhecer diferentes tipos de âncoras e molinetes utilizados a bordo dos veículos aquáticos e explicar a sua utilização específica. 3. Capacidade para manusear com segurança diferentes tipos de âncoras e molinetes em variadas situações e condições.
2. Utilizar equipamento de convés e dispositivos de elevação;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento do equipamento utilizado no convés do veículo aquático, como, por exemplo, os guinchos (de amarração), as escotilhas, dispositivos de elevação, gruas de automóveis, sistemas de condutas, mangueiras de incêndio, etc. 2. Capacidade para designar e reconhecer equipamentos de convés e dispositivos de elevação e explicar a sua utilização específica. 3. Capacidade para manusear com segurança os equipamentos de convés e os dispositivos de elevação.
3. Utilizar equipamento específico das embarcações de passageiros.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos requisitos específicos de construção, equipamento e dispositivos para as embarcações de passageiros. 2. Capacidade para designar e reconhecer equipamentos utilizados apenas a bordo de embarcações de passageiros e explicar a sua utilização específica. 3. Capacidade para manusear com segurança os equipamentos utilizados a bordo de embarcações de passageiros.

3. Movimentação e estiva da carga e transporte de passageiros

3.1. O marinheiro deve estar apto a auxiliar o comando do veículo aquático na preparação, na estiva e na monitorização da carga durante as operações de carga e descarga.

O marinheiro deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Decifrar os planos de estiva e estabilidade;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento do impacto dos tipos de carga nos planos de estiva e estabilidade. 2. Conhecimento dos planos de estiva e estabilidade. 3. Capacidade para compreender os planos de estiva. 4. Conhecimento da numeração e das divisões dos porões das embarcações de carga seca e das cisternas das embarcações-cisterna (N, C ou G), e conhecimento da estiva dos vários tipos de carga. 5. Capacidade para identificar a rotulagem de mercadorias perigosas de acordo com o Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Via Navegável Interior (ADN).
2. Monitorizar a estiva e a securização da carga;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos métodos de estiva dos veículos aquáticos com diversas cargas, de forma a assegurar um transporte seguro e eficiente. 2. Conhecimento dos procedimentos de preparação dos veículos para as operações de carga e descarga. 3. Capacidade para aplicar com segurança os procedimentos de carga e descarga, ou seja, através da abertura ou do encerramento dos porões e da realização de vigias no convés durante as operações de carga e descarga. 4. Capacidade para estabelecer e manter comunicações eficazes durante a carga e descarga. 5. Conhecimento dos efeitos da carga sobre a estabilidade do veículo aquático. 6. Capacidade para monitorizar e comunicar os danos causados à carga.
3. Distinguir entre os vários tipos de carga e as suas qualidades;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento de vários tipos de carga, por exemplo carga a granel fracionada, carga a granel líquida e mercadorias pesadas, etc. 2. Conhecimento da cadeia logística e do transporte multimodal. 3. Capacidade para preparar a operação do veículo aquático ligada a procedimentos de carga e descarga, por exemplo, comunicação com terra e preparação do porão.

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
4. Utilização do sistema de lastro;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento da função e utilização do sistema de lastro. 2. Capacidade para utilizar o sistema de lastro, por exemplo pelo enchimento ou esvaziamento dos tanques de lastro.
5. Verificar a quantidade de carga;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento do método manual e técnico de determinação do peso da carga em vários tipos de veículo aquático. 2. Conhecimento de métodos de determinação da quantidade de carga com carga e sem carga. 3. Conhecimento do cálculo da quantidade de carga líquida utilizando as sondagens ou as tabelas dos tanques ou ambas. 4. Capacidade de ler marcas de calado e escalas de calado.
6. Trabalhar de acordo com a regulamentação e com as regras de segurança no trabalho.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento das regras de segurança no trabalho e dos procedimentos aplicáveis durante a preparação, a carga e a descarga dos veículos aquáticos com vários tipos de carga. 2. Capacidade para cumprir as regras de segurança no trabalho e os procedimentos aplicáveis durante a carga e a descarga e utilizar equipamento de proteção individual e de salvamento. 3. Capacidade para estabelecer e manter uma comunicação verbal e não verbal eficaz com todos os parceiros envolvidos nos procedimentos de carga e descarga. 4. Conhecimento sobre os meios técnicos para o manuseamento de cargas em veículos aquáticos e portos e a partir dos veículos aquáticos e de portos e as regras de medidas de segurança dos trabalhadores durante a sua utilização.

3.2. O marinheiro deve estar apto a auxiliar o comando do veículo aquático na prestação de serviços aos passageiros e a prestar assistência direta às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida em conformidade com os requisitos e instruções de formação do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 1177/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾.

O marinheiro deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Respeitar os regulamentos e as convenções em matéria de transporte de passageiros;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos regulamentos e das convenções aplicáveis em matéria de transporte de passageiros. 2. Capacidade para prestar assistência direta a pessoas com deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida, em conformidade com os requisitos de formação e instruções do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 1177/2010.
2. Auxiliar a movimentação segura dos passageiros durante o embarque e o desembarque;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos procedimentos aplicáveis antes e durante o embarque e o desembarque dos passageiros. 2. Capacidade para posicionar e colocar o equipamento de embarque e desembarque e para aplicar as medidas de segurança.
3. Auxiliar na supervisão dos passageiros em situações de emergência;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento do equipamento de salvação existente para situações de emergência, dos procedimentos a seguir em caso de derrame, incêndio, homem ao mar, evacuação incluindo crises e gestão de multidões, e de primeiros socorros a bordo da embarcação. 2. Capacidade para prestar assistência em caso de derrame, incêndio, homem ao mar, abalroamento e evacuação incluindo crises e gestão de multidões, utilização de equipamento de salvamento em situações de emergência e primeiros socorros a bordo da embarcação.

⁽¹⁾ Regulamento (UE) n.º 1177/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2010, relativo aos direitos dos passageiros do transporte marítimo e por vias navegáveis interiores e que altera o Regulamento (CE) n.º 2006/2004 (JO L 334 de 17.12.2010, p. 1).

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
4. Comunicar eficazmente com os passageiros.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento de expressões de comunicação normalizadas para evacuação dos passageiros em caso de emergência. 2. Capacidade para utilizar um comportamento e uma linguagem vocacionados para o serviço.

4. Máquinas navais e instalações elétricas, eletrónicas e de comando

4.1. O marinheiro deve estar apto a auxiliar o comando do veículo aquático a nível da engenharia marinha, elétrica, eletrónica e de controlo, a fim de assegurar a segurança técnica geral.

O marinheiro deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Auxiliar na monitorização dos motores e do sistema de propulsão;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos princípios do sistema de propulsão. 2. Conhecimento dos diferentes tipos de motores e respetiva construção, desempenho e terminologia. 3. Conhecimento da função e funcionamento do fornecimento de ar, do fornecimento de combustível, do arrefecimento por lubrificação e do sistema de escape dos motores. 4. Conhecimento dos principais motores e dos motores auxiliares. 5. Capacidade para efetuar controlos de base e assegurar o funcionamento regular dos motores.
2. Preparar os motores principais e o equipamento auxiliar para o funcionamento;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos sistemas de arranque dos motores principais, do equipamento auxiliar e dos sistemas hidráulicos e pneumáticos, em conformidade com as instruções. 2. Conhecimento dos princípios dos sistemas de inversão de marcha. 3. Capacidade para preparar as máquinas na casa das máquinas de acordo com a lista de verificação antes da partida. 4. Capacidade para utilizar o sistema de arranque e o equipamento auxiliar de acordo com as instruções, por exemplo, equipamento de comando. 5. Capacidade para arrancar com os motores principais após o início dos procedimentos de arranque. 6. Capacidade para utilizar os sistemas hidráulico e pneumático.
3. Reagir adequadamente a avarias dos motores;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento do equipamento de comando na casa das máquinas e dos procedimentos de comunicação de avarias. 2. Capacidade para reconhecer avarias e tomar medidas adequadas em caso de avaria, incluindo a comunicação à direção do veículo aquático.
4. Operar máquinas, incluindo bombas, redes de encanamentos, sistemas de esgoto e sistemas de lastro;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento de um funcionamento seguro e do comando das máquinas na casa das máquinas, nos compartimentos de lastro e nos porões em conformidade com os procedimentos aplicáveis. 2. Capacidade para controlar o funcionamento seguro das máquinas na casa das máquinas e para a manutenção do sistema de esgoto e de lastro, incluindo: comunicação de incidentes relacionados com as operações de transferência e capacidade para medir corretamente e comunicar os níveis das cisternas. 3. Capacidade para preparar e gerir paragens operacionais dos motores após funcionamento. 4. Capacidade para operar os sistemas de esgoto das cavernas e de bombagem do lastro e da carga.
5. Auxiliar na monitorização dos dispositivos eletrónicos e elétricos;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento de sistemas e componentes eletrónicos e elétricos. 2. Conhecimento da corrente alternada e da corrente contínua. 3. Capacidade de acompanhamento e avaliação dos instrumentos de comando. 4. Conhecimento do magnetismo e da diferença entre ímanes naturais e artificiais. 5. Conhecimento do sistema eletro-hidráulico.

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
6. Preparar, arrancar, ligar e mudar de geradores e controlar os seus sistemas e o seu aprovisionamento em terra;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento da instalação elétrica. 2. Capacidade de utilizar o quadro de distribuição. 3. Capacidade de utilização do abastecimento em terra.
7. Definir avarias e falhas comuns e descrever as ações para prevenir danos;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento das avarias fora da casa das máquinas e dos procedimentos a seguir para evitar danos e caso surjam avarias. 2. Capacidade para identificar falhas comuns e tomar medidas para evitar danos aos sistemas mecânico, elétrico, eletrónico, hidráulico e pneumático.
8. Utilizar os instrumentos necessários para garantir a segurança técnica geral.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento das características e limitações dos processos e materiais utilizados para a manutenção e reparação de motores e equipamentos. 2. Capacidade para aplicar práticas de trabalho seguras na manutenção ou reparação de motores e equipamento.

4.2. O marinheiro deve estar apto a executar trabalhos de manutenção a nível da engenharia marinha, elétrica, eletrónica e de controlo sobre o equipamento, a fim de assegurar a segurança técnica geral.

O marinheiro deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Executar as operações de manutenção diária dos motores principais, das máquinas auxiliares e dos sistemas de comando;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos procedimentos a seguir para a manutenção e os cuidados adequados da casa das máquinas, do motor principal, das máquinas principais, do equipamento auxiliar e dos sistemas de comando. 2. Capacidade de manutenção dos motores principais, do equipamento auxiliar e dos sistemas de comando.
2. Executar o trabalho de manutenção diária das máquinas, incluindo as bombas, as redes de encanamentos e os sistemas de esgoto e de lastro;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos procedimentos de manutenção diária. 2. Capacidade para manter e cuidar de bombas, das redes de encanamentos e dos sistemas de esgoto e sistemas de lastro.
3. Utilizar os instrumentos necessários para garantir a segurança técnica geral;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento da utilização a bordo do material de manutenção e reparação do equipamento, incluindo as suas qualidades e limitações. 2. Capacidade para escolher e utilizar material de manutenção e reparação do equipamento a bordo.
4. Seguir procedimentos de manutenção e reparação;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos manuais e instruções de manutenção e reparação. 2. Capacidade para conduzir procedimentos de manutenção e reparação de acordo com os manuais e as instruções aplicáveis.
5. Utilizar informações técnicas e documentar procedimentos técnicos.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento da documentação técnica e dos manuais. 2. Capacidade para documentar o trabalho de manutenção.

5. Manutenção e reparação

5.1. O marinheiro deve ser capaz de prestar assistência ao comando do veículo aquático na manutenção e na reparação do mesmo, dos seus dispositivos e do seu equipamento.

O marinheiro deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Trabalhar com diferentes tipos de materiais e instrumentos utilizados para operações de manutenção e reparação;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos instrumentos necessários e manutenção do equipamento e das regras de segurança no trabalho e de proteção do ambiente. 2. Capacidade para utilizar métodos relevantes de manutenção do veículo aquático, incluindo a capacidade de escolher diferentes materiais. 3. Capacidade para manter e armazenar corretamente as ferramentas e o equipamento de manutenção. 4. Capacidade para realizar trabalhos de manutenção em conformidade com as regras de segurança no trabalho e de proteção do ambiente.
2. Proteger a saúde e o ambiente aquando da realização de trabalhos de manutenção e reparação;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos procedimentos aplicáveis de limpeza e preservação e das regras de higiene. 2. Capacidade para limpar todos os espaços de alojamento, a casa do leme, e manter a embarcação limpa, em conformidade com as regras de higiene, fazendo com que todos assumam a responsabilidade pelo seu próprio espaço de alojamento. 3. Capacidade para limpar a casa das máquinas e os motores utilizando os materiais de limpeza necessários. 4. Capacidade para limpar e preservar as partes exteriores, o casco e os conveses do veículo aquático na ordem correta, utilizando os materiais necessários de acordo com as normas de proteção do ambiente. 5. Capacidade para a remoção dos resíduos do veículo aquático e da respetiva tripulação, em conformidade com as normas de proteção do ambiente.
3. Manter os dispositivos técnicos de acordo com as instruções técnicas;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento das instruções técnicas para a manutenção e os programas de manutenção. 2. Capacidade para cuidar de todo o equipamento técnico de acordo com as instruções e para utilizar os programas de manutenção (incluindo digitais) sob supervisão.
4. Manusear com segurança os cabos de fibra e de arame de aço;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento das características dos diferentes tipos de cabos. 2. Capacidade para os utilizar e armazenar em conformidade com práticas e regras de trabalho seguras.
5. Fazer nós e junções de acordo com a sua utilização e mantê-los;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos procedimentos a seguir para assegurar uma alagem segura e o acoplamento com os meios disponíveis a bordo. 2. Capacidade de junção de cabos. 3. Capacidade de aplicar nós de acordo com a sua utilização. 4. Manter os cabos.
6. Preparar e executar planos de trabalho enquanto membro de uma equipa e verificar os respetivos resultados.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos princípios do trabalho de equipa. 2. Capacidade para efetuar operações de manutenção e reparações simples de forma independente como parte da equipa. 3. Capacidade para efetuar reparações mais complexas sob supervisão. 4. Aplicar vários métodos de trabalho, incluindo o trabalho em equipa, de acordo com as instruções de segurança. 5. Capacidade para avaliar a qualidade do trabalho.

6. Comunicação

6.1. O marinheiro deve estar apto a comunicar de um modo geral e profissional, o que inclui a capacidade de utilizar expressões de comunicação normalizadas em situações com problemas de comunicação.

O marinheiro deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Utilizar os sistemas de informação e comunicação;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento da instalação de um sistema de intercomunicação para a comunicação no interior do veículo aquático ou com o terminal, do telefone (móvel) do veículo aquático, do rádio, da TV (satélite) e das câmaras instaladas. 2. Capacidade para utilizar o sistema de telefonia (móvel) do veículo aquático, o rádio, a TV (satélite) e o sistema de câmaras. 3. Conhecimento dos princípios de funcionamento do sistema AIS-fluvial. 4. Capacidade de utilização dos dados do AIS-fluvial para se dirigir a outros veículos aquáticos.
2. Solucionar diferentes tarefas com a ajuda de diferentes tipos de dispositivos digitais, serviços de informação (como os serviços de informação fluvial (RIS)) e sistemas de comunicação;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos dispositivos digitais disponíveis no transporte por navegação interior. 2. Capacidade para utilizar os dispositivos digitais do veículo aquático de acordo com instruções para a realização de tarefas simples.
3. Recolher e armazenar dados incluindo dados de segurança e atualização de dados;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento do sistema de comunicação do veículo aquático para recolha, armazenamento e atualização de dados. 2. Capacidade para tratar dados sob rigorosa supervisão.
4. Seguir instruções para proteção dos dados;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento da regulamentação em matéria de proteção dos dados e segredo profissional. 2. Capacidade de tratar dados de acordo com a regulamentação em matéria de proteção dos dados e segredo profissional.
5. Apresentar os factos recorrendo aos termos técnicos;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos termos técnicos e náuticos necessários, assim como dos termos relativos aos aspetos sociais no âmbito das expressões de comunicação normalizadas. 2. Capacidade para utilizar os termos técnicos e náuticos necessários, assim como os termos relativos aos aspetos sociais no âmbito das expressões de comunicação normalizadas.
6. Obter informações de natureza náutica e técnica a fim de manter a segurança da navegação.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento das fontes de informação disponíveis. 2. Capacidade de utilizar fontes de informação para obter as informações náuticas e técnicas necessárias para manter a segurança da navegação.

6.2. O marinheiro deve estar apto a ser sociável.

O marinheiro deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Seguir instruções e comunicar com os outros em termos de funções a bordo;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento da importância das ordens dadas pelo comando do veículo aquático, das instruções, regras e procedimentos formais e informais, e da importância de ser um exemplo para os tripulantes inexperientes. 2. Capacidade para seguir as ordens dadas pelo comando do veículo aquático e outras instruções e regras, assim como acompanhar os tripulantes inexperientes. 3. Conhecimento das regras da empresa ou a bordo. 4. Capacidade de cumprir as regras da empresa ou a bordo.
2. Contribuir para as boas relações sociais e cooperar com os demais a bordo;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento da diversidade cultural. 2. Capacidade para aceitar diferentes modelos, valores e hábitos culturais. 3. Capacidade para trabalhar e viver em equipa.

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
	4. Capacidade para participar em reuniões de equipa e realizar as tarefas distribuídas. 5. Conhecimento da importância do respeito pelo trabalho de equipa. 6. Capacidade de respeitar as diferenças sexuais e culturais e de comunicar problemas conexos, incluindo assédio moral e assédio (sexual).
3. Aceitar a responsabilidade social, as condições de trabalho, os direitos e as obrigações individuais; Reconhecer os perigos do consumo de álcool e de drogas e reagir adequadamente a uma conduta imprópria e aos perigos;	1. Capacidade para identificar uma conduta imprópria e os potenciais perigos. 2. Capacidade para reagir proativamente a uma conduta imprópria e aos potenciais perigos. 3. Capacidade para trabalhar de forma independente de acordo com instruções. 4. Conhecimento dos direitos e obrigações individuais dos trabalhadores. 5. Conhecimento dos perigos do consumo de álcool e de drogas no ambiente laboral e social. (Consciência da existência de regulamentação policial em matéria de toxicologia) 6. Capacidade para identificar perigos para um funcionamento seguro do veículo aquático ligados ao álcool e drogas.
4. Planear, comprar e preparar refeições simples.	1. Conhecimento das possibilidades da oferta de alimentos e dos princípios de uma alimentação saudável. 2. Capacidade de preparar refeições simples em conformidade com regras de higiene.

7. Higiene e segurança e proteção do ambiente

7.1. O marinheiro deve estar apto a aderir a regras de segurança no trabalho, a compreender a importância das regras de saúde e segurança e a importância do ambiente.

O marinheiro deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Trabalhar de acordo com instruções e regras em matéria de segurança no trabalho e de prevenção de acidentes;	1. Conhecimento das vantagens de práticas de trabalho seguras. 2. Conhecimento da natureza dos perigos a bordo. 3. Capacidade para prevenir situações relacionadas com perigos a bordo, por exemplo: <ul style="list-style-type: none"> • movimentos do veículo aquático; • previsão do embarque e desembarque seguros do veículo aquático (por exemplo, rampa de portaló, baleeira); <ul style="list-style-type: none"> • arrumar objetos móveis com segurança; • trabalhar com máquinas; • reconhecer os perigos elétricos; • precauções contra incêndios e combate a incêndios; • utilização profissional de ferramentas manuais; • utilização profissional de ferramentas elétricas portáteis; • obedecer na saúde e higiene; • eliminação de perigos de queda, escorregamento ou tropeço. 4. Conhecimento das instruções laborais pertinentes em matéria de saúde e segurança durante as atividades que têm lugar a bordo. 5. Conhecimento da regulamentação aplicável em matéria de condições laborais seguras e sustentáveis. 6. Capacidade de prevenir acidentes em atividades que possam ser perigosas para o pessoal ou o veículo aquático relativas a <ul style="list-style-type: none"> • carga e descarga; • amarração e desamarração; • trabalho em altitude; • trabalho com químicos; • trabalho com baterias; • presença na casa das máquinas;

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
	<ul style="list-style-type: none"> • levantamento de pesos (manual e mecanicamente); • entrada e trabalho em espaços fechados. 7. Capacidade para compreender ordens e para comunicar com os demais em relação a tarefas a bordo.
2. Utilizar equipamento de proteção individual para prevenir acidentes;	1. Conhecimento de equipamento de proteção individual. 2. Capacidade para utilizar equipamento de proteção individual, por exemplo: <ul style="list-style-type: none"> • proteção ocular, • proteção respiratória, • proteção auricular, • proteção da cabeça, • vestuário de proteção.
3. Tomar as devidas precauções antes de entrar em espaços fechados.	1. Conhecimento dos perigos associados à entrada em espaços fechados. 2. Conhecimento das precauções a tomar e dos testes ou medidas a efetuar para determinar se um espaço fechado foi securizado mesmo durante o trabalho. 3. Capacidade de aplicar instruções de segurança antes de entrar em determinados espaços a bordo, por exemplo: <ul style="list-style-type: none"> • porões, • ensecadeiras, • casco duplo. 4. Capacidade de tomar precauções no que respeita ao trabalho em espaços fechados.

7.2. O marinheiro deve estar apto a reconhecer a importância da formação a bordo e a atuar imediatamente em caso de emergências.

O marinheiro deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Atuar em caso de emergências de acordo com as instruções e os procedimentos aplicáveis;	1. Conhecimento de vários tipos de situações de emergência. 2. Conhecimento de rotinas para seguir em caso de alarme. 3. Conhecimento de procedimentos aplicáveis em caso de acidente. 4. Capacidade de agir de acordo com instruções e procedimentos.
2. Prestar primeiros socorros;	1. Conhecimento dos princípios gerais dos primeiros socorros, incluindo avaliação da estrutura do corpo e das funções a bordo do veículo aquático após avaliação de uma situação. 2. Capacidade para manter as condições físicas e mentais e a higiene pessoal no caso de primeiros socorros. 3. Conhecimento das medidas relevantes em caso de acidentes em conformidade com as melhores práticas reconhecidas. 4. Capacidade para avaliar as necessidades dos pacientes e as ameaças à segurança pessoal. 5. Capacidade para efetuar as medidas requeridas em caso de emergência, incluindo: <ol style="list-style-type: none"> a) posicionar os pacientes, b) aplicar técnicas de ressuscitação, c) controlar a perda de sangue, d) aplicar as medidas adequadas de gestão fundamental do choque, e) aplicar as medidas adequadas na eventualidade de queimaduras e escaldaduras, incluindo acidentes causados pela corrente elétrica. f) socorrer e transportar um paciente.

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
	6. Capacidade para improvisar ligaduras e utilizar materiais do estojo de emergência.
3. Utilizar e manter o equipamento de proteção individual e o equipamento salvavidas a bordo do navio;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento das inspeções periódicas do equipamento de proteção individual, das vias de evacuação e dos equipamentos de salvamento no que diz respeito à função, danos, uso e outras imperfeições. 2. Capacidade de reação em caso de deficiências identificadas, incluindo procedimentos de comunicação relevantes. 3. Capacidade para utilizar meios de salvação individuais, por exemplo: <ul style="list-style-type: none"> • boias de salvação incluindo equipamento relevante, e • coletes de salvação incluindo equipamento relevante, como luzes fixas ou intermitentes e um apito firmemente amarrado por um cordão. 4. Conhecimento das funções da baleeira. 5. Capacidade para preparar, lançar, navegar, recuperar e guardar a baleeira.
4. Prestar assistência em caso de operações de salvamento e nadar;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Capacidade de socorrer e transportar um paciente. 2. Capacidade de utilizar aptidões de natação para operações de salvamento.
5. Utilizar vias de evacuação de emergência;	Capacidade para manter as vias de evacuação livres (de acordo com a disposição a bordo).
6. Utilizar sistemas de alarme e comunicação de emergência internos.	Capacidade de utilizar sistemas e equipamento de alarme e comunicação de emergência.

7.3. O marinheiro deve estar apto a tomar precauções para evitar incêndios e utilizar o equipamento de combate a incêndios corretamente.

O marinheiro deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Distinguir os elementos de incêndio e os tipos e fontes de ignição;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento das possíveis causas do incêndio durante as diferentes atividades, assim como conhecimento da classificação dos incêndios de acordo com a norma europeia EN ou equivalente. 2. Conhecimento dos elementos do processo de combustão. 3. Capacidade para aplicar os princípios fundamentais do combate ao incêndio.
2. Utilizar diferentes tipos de extintores de incêndio;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento das diferentes características e classes de extintores de incêndio. 2. Capacidade de aplicar vários métodos de combate a incêndios e utilizar os extintores e as instalações fixas, tendo em conta, por exemplo: <ul style="list-style-type: none"> • a utilização de diferentes tipos de extintores portáteis, e • a influência do vento na aproximação ao fogo.
3. Atuar de acordo com os procedimentos e a organização de combate a incêndios a bordo de navios;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos sistemas de bordo para combater os incêndios. 2. Capacidade para combater os incêndios e tomar as medidas de notificação adequadas.
4. Seguir instruções sobre: equipamento individual, métodos, agentes extintores e procedimentos durante as operações de combate a incêndios e de salvamento.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos procedimentos para evitar pôr-se em perigo. 2. Capacidade de agir de acordo com os procedimentos de emergência.

7.4. O marinheiro deve estar apto a desempenhar as suas funções tendo em conta a importância da proteção do ambiente.

O marinheiro deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Proteger o ambiente em conformidade com a regulamentação pertinente;	1. Conhecimento das regulamentações nacionais e internacionais sobre proteção do ambiente. 2. Capacidade de utilizar a documentação disponível e os sistemas de informação sobre questões ambientais de acordo com instruções. 3. Conhecimento das consequências de eventuais fugas, derrames ou libertação de poluentes para o ambiente. 4. Conhecimento das mercadorias perigosas e das classificações em matéria de aspetos ambientais.
2. Tomar precauções para evitar a poluição do ambiente;	1. Conhecimento das precauções gerais para evitar a poluição do ambiente. 2. Capacidade para seguir as precauções gerais e aplicar procedimentos seguros de abastecimento de combustível. 3. Capacidade para tomar medidas de acordo com as instruções em caso de abalroamento, por exemplo através da selagem de fugas.
3. Utilizar os recursos eficientemente;	1. Conhecimento de uma utilização eficiente do consumo de combustível. 2. Capacidade de utilizar as matérias de forma económica e de maneira a poupar energia.
4. Remover os resíduos de uma forma compatível com o ambiente.	1. Conhecimento da regulamentação aplicável em matéria de resíduos. 2. Capacidade para proceder à recolha, entrega e eliminação de: <ul style="list-style-type: none"> • hidrocarbonetos e gorduras, • resíduos de carga, e • outros tipos de resíduos.

II. NORMAS DE COMPETÊNCIA PARA O NÍVEL DE GESTÃO

0. Supervisão

O comandante de embarcação deve estar apto a dirigir os outros tripulantes de convés e a supervisionar as tarefas por eles desempenhadas, como referidas na secção 1 do anexo II da Diretiva (UE) 2017/2397, que impliquem aptidões adequadas para as desempenhar.

As pessoas que pretendam qualificar-se como comandante de embarcação devem demonstrar as competências enumeradas nas secções 0.1 a 7.4 seguintes, exceto se tiverem tomado uma das seguintes medidas:

- ter concluído um programa de formação aprovado com base nas normas de competência para o nível operacional;
- ter obtido aprovação numa avaliação da competência efetuada por uma autoridade administrativa destinada a verificar o cumprimento das normas de competência para o nível operacional.

0.1. Navegação

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Demonstrar as operações de amarração, desamarração e arrasto (alagem);	1. Conhecimento dos equipamentos, materiais e procedimentos utilizados para as operações de amarração, desamarração e arrasto (alagem). 2. Capacidade de utilizar materiais disponíveis a bordo, como guinchos, cabeços de amarração, cabos de fibra e cabos de arame de aço, tendo em conta as medidas de segurança relevantes, incluindo o uso de equipamento de proteção individual e de salvamento. 3. Capacidade de comunicação com a casa do leme por meio de sistemas de intercomunicação e de sinais manuais.

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
	<ol style="list-style-type: none"> 4. Conhecimento dos efeitos dos movimentos da água em torno do veículo aquático e dos efeitos locais sobre as condições de navegação, incluindo os efeitos de caimento e de fundos baixos em relação ao calado do veículo aquático. 5. Conhecimento dos movimentos da água que afetam os veículos aquáticos durante as manobras, incluindo os efeitos de interação quando dois veículos se cruzam ou ultrapassam em vias estreitas, e os efeitos de interação num veículo aquático amarrado ao lado quando outro veículo avança pela via e passa a uma curta distância.
<p>2. Demonstrar as operações de acoplamento de combinações de empurradores/batelões;</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos equipamentos, materiais e procedimentos utilizados para as operações de acoplamento. 2. Capacidade de acoplar e desacoplar as combinações empurrador/batelão recorrendo ao equipamento e aos materiais necessários. 3. Capacidade de utilizar equipamentos e materiais disponíveis a bordo para as operações de acoplamento, tendo em conta as medidas de segurança no trabalho relevantes, incluindo o uso de equipamento de proteção individual e de salvamento. 4. Capacidade para comunicar com os tripulantes de convés envolvidos nas operações de acoplamento de combinações de empurrador/batelão.
<p>3. Demonstrar operações de ancoragem;</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos equipamentos, materiais e procedimentos utilizados para as operações de ancoragem. 2. Capacidade para demonstrar manobras de ancoragem: preparar o equipamento de ancoragem para as operações de ancoragem, por exemplo, apresentar âncora, dar a devida folga ao cabo ou à corrente para poder virar, a fim de determinar a posição certa da âncora (rolamento de âncora), imobilizar as âncoras após conclusão da manobra de ancoragem, utilizar o arrasto das âncoras em várias manobras e manipular os sinais de âncora. 3. Capacidade de utilizar equipamentos e materiais disponíveis a bordo para as operações de ancoragem, tendo em conta as medidas de segurança no trabalho relevantes, incluindo o uso de equipamento de proteção individual e de salvamento. 4. Capacidade de comunicação com a casa do leme por meio de sistemas de intercomunicação e de sinais manuais.
<p>4. Tomar as medidas adequadas para garantir a segurança da navegação;</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Capacidade para avisar imediatamente a tripulação do veículo aquático e para utilizar equipamento de proteção individual e de salvamento. 2. Capacidade para assegurar a estagnidade do veículo aquático. 3. Capacidade para demonstrar e realizar o trabalho de acordo com a lista de verificação relativa ao convés e ao alojamento, como, por exemplo, impermeabilização e securização das escotilhas e porões.
<p>5. Descrever os vários tipos de eclusas e pontes relativamente ao seu funcionamento;</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento da forma, estrutura e instalações das eclusas e pontes, eclusagem (processo), tipos de comportas de eclusa, cabeços de amarração e escadas, etc. 2. Capacidade para explicar e demonstrar os procedimentos aplicáveis aos tripulantes de convés durante a passagem de eclusas, açudes e pontes.
<p>6. Respeitar as disposições gerais, os sinais e o sistema de marcação.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento da regulamentação de polícia aplicável às vias navegáveis interiores relevantes. 2. Capacidade para manusear e manter o sistema de marcação diurno e noturno empregado no veículo aquático, bem como os sinais, incluindo sonoros. 3. Conhecimento do sistema de balizagem e de marcação de acordo com o SIGNI e o IALA, parte A.

0.2. Funcionamento do veículo aquático

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Distinguir entre vários tipos de veículos aquáticos;	1. Conhecimento dos tipos mais comuns de veículos aquáticos, incluindo comboios utilizados no IWT europeu e respetiva construção, dimensões e tonelagens. 2. Capacidade para explicar as características dos tipos mais comuns de veículos aquáticos, incluindo os comboios utilizados no IWT europeu.
2. Aplicar o conhecimento da documentação requerida para o funcionamento do veículo aquático.	1. Conhecimento da documentação obrigatória do veículo aquático. 2. Capacidade para explicar a importância da documentação em relação aos requisitos e à legislação internacionais e nacionais.

0.3. Movimentação e estiva da carga e transporte de passageiros

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Explicar os procedimentos de segurança do Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Via Navegável Interior (ADN), tanto em matéria de rotulagem como de transporte de passageiros;	1. Capacidade para explicar a rotulagem das mercadorias no âmbito do ADN. 2. Capacidade para explicar os procedimentos de segurança do transporte de passageiros, incluindo a aplicação do Regulamento (UE) n.º 1177/2010. 3. Capacidade para comunicar eficazmente com os passageiros.
2. Explicar e demonstrar a utilização do sistema de lastro.	1. Conhecimento da função e utilização do sistema de lastro. 2. Capacidade para explicar a utilização do sistema de lastro, por exemplo pelo enchimento ou esvaziamento dos tanques de lastro.
3. Verificar a quantidade de carga.	1. Conhecimento do método manual e técnico de determinação do peso da carga em vários tipos de veículo aquático. 2. Capacidade para utilizar métodos de determinação da quantidade de carga carregada ou descarregada. 3. Capacidade para calcular a quantidade de carga líquida utilizando as sondagens e/ou as tabelas dos tanques.

0.4. Máquinas navais e instalações elétricas, eletrónicas e de comando

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Operar máquinas, incluindo bombas, redes de encanamentos, sistemas de esgoto e sistemas de lastro;	1. Conhecimento dos procedimentos a seguir para o funcionamento seguro das máquinas e do sistema de esgoto e de lastro, assim como para a correta remoção dos resíduos. 2. Capacidade para operar e controlar as máquinas na casa das máquinas, seguindo os procedimentos aplicáveis. 3. Capacidade para explicar a função, a operação e a manutenção seguras dos sistemas de esgoto e de lastro, incluindo: comunicação de incidentes relacionados com as operações de transferência e capacidade para medir corretamente e comunicar os níveis das cisternas.

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
	4. Capacidade para preparar e gerir paragens operacionais dos motores após funcionamento. 5. Capacidade para operar os sistemas de esgoto das cavernas e de bombagem do lastro e da carga. 6. Capacidade para explicar a necessidade de recolher, armazenar e entregar os resíduos de forma correta e segura. 7. Capacidade para utilizar os sistemas hidráulico e pneumático.
2. Preparar, arrancar, ligar e mudar de geradores e controlar os seus sistemas e o seu aprovisionamento em terra;	1. Conhecimento da instalação elétrica. 2. Capacidade de utilização do quadro de distribuição. 3. Capacidade de utilização do abastecimento em terra.
3. Utilizar as ferramentas e os materiais necessários;	1. Conhecimento das características e limitações dos processos e materiais e ferramentas utilizados para a manutenção e reparação de motores e equipamentos. 2. Capacidade para aplicar procedimentos de trabalho seguros.
4. Executar as operações de manutenção diária dos motores principais, das máquinas auxiliares e dos sistemas de comando;	Capacidade para a manutenção e os cuidados adequados da casa das máquinas, do motor principal, das máquinas principais, do equipamento auxiliar e dos sistemas de comando.
5. Executar o trabalho de manutenção diária das máquinas, incluindo as bombas, as redes de encanamentos e os sistemas de esgoto e de lastro.	Capacidade para manter e cuidar de bombas, das redes de encanamentos e dos sistemas de esgoto e sistemas de lastro.

0.5. Manutenção e reparação

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Proteger a saúde e o ambiente aquando da realização de trabalhos de manutenção e reparação;	1. Conhecimento dos procedimentos aplicáveis de limpeza e preservação e das regras de higiene. 2. Capacidade para limpar todos os espaços de alojamento, a casa do leme, e manter a embarcação limpa, em conformidade com as regras de higiene, fazendo com que todos assumam a responsabilidade pelo seu próprio espaço de alojamento. 3. Capacidade para limpar a casa das máquinas e os motores utilizando os materiais de limpeza necessários. 4. Capacidade para limpar e preservar as partes exteriores, o casco e os conveses do veículo aquático na ordem correta, utilizando os materiais necessários de acordo com as normas ambientais. 5. Capacidade para a remoção dos resíduos do veículo aquático e da respetiva tripulação, em conformidade com as normas ambientais.
2. Manter os dispositivos técnicos de acordo com as instruções técnicas;	1. Conhecimento das instruções técnicas para a manutenção e os programas de reparação. 2. Capacidade para manter e cuidar de todo o equipamento técnico de acordo com as instruções técnicas. 3. Capacidade para utilizar os programas de manutenção (incluindo digitais) sob supervisão.
3. Manusear com segurança os cabos de fibra e de arame de aço;	1. Conhecimento das características dos diferentes tipos de cabos. 2. Capacidade para os utilizar e armazenar em conformidade com métodos e regras de trabalho seguros.

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
4. Fazer nós e junções de acordo com a sua utilização e mantê-los.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos procedimentos a seguir para assegurar uma alagem segura e o acoplamento com os meios disponíveis a bordo. 2. Capacidade de junção de cabos. 3. Capacidade de aplicar nós de acordo com a sua utilização. 4. Capacidade de manter cabos.

0.6. Comunicação

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Apresentar os factos recorrendo aos termos técnicos.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos termos técnicos e náuticos necessários, assim como dos termos relativos aos aspetos sociais no âmbito das expressões de comunicação normalizadas. 2. Capacidade para utilizar os termos técnicos e náuticos necessários, assim como os termos relativos aos aspetos sociais no âmbito das expressões de comunicação normalizadas.

0.7. Higiene e segurança e proteção do ambiente

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Aplicar regras em matéria de segurança no trabalho e prevenção de acidentes;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento de métodos de trabalho seguros. 2. Conhecimento da natureza dos perigos a bordo. 3. Capacidade para prevenir situações relacionadas com perigos a bordo, por exemplo: <ul style="list-style-type: none"> • movimentos do veículo aquático; • previsão do embarque e desembarque seguros do veículo aquático (por exemplo, rampa de portaló, baleeira); • arrumar objetos móveis com segurança; • trabalhar com máquinas; • reconhecer os perigos elétricos; • precauções contra incêndios e combate a incêndios; • utilização profissional de ferramentas manuais; • utilização profissional de ferramentas elétricas portáteis; • obedecer na saúde e higiene; • eliminação de perigos de queda, escorregamento ou tropeço. 4. Conhecimento das instruções laborais pertinentes em matéria de saúde e segurança durante as atividades que têm lugar a bordo. 5. Conhecimento da regulamentação aplicável em matéria de condições laborais seguras e sustentáveis. 6. Capacidade de prevenir atividades que possam ser perigosas para o pessoal ou o veículo aquático relativas a, por exemplo: <ul style="list-style-type: none"> • carga e descarga; • amarração e desamarração; • trabalho em altitude; • trabalho com químicos; • trabalho com baterias; • durante a presença na casa das máquinas; • levantamento de pesos (manual e mecanicamente); • entrada e trabalho em espaços fechados.

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
2. Utilizar equipamento de proteção individual para prevenir acidentes;	1. Conhecimento dos procedimentos de utilização dos equipamentos requeridos para um trabalho seguro a bordo. 2. Capacidade para utilizar equipamento de proteção individual, por exemplo: <ul style="list-style-type: none"> • proteção ocular, • proteção respiratória, • proteção auricular, • proteção da cabeça, • vestuário de proteção.
3. Nadar e prestar assistência em caso de operações de salvamento;	1. Capacidade de utilizar aptidões de natação para operações de salvamento. 2. Capacidade para utilizar o equipamento de salvamento em caso de operações de salvamento. 3. Capacidade de socorrer e transportar um paciente.
4. Utilizar vias de evacuação de emergência;	1. Conhecimento dos procedimentos a seguir numa situação de evacuação (de acordo com as características locais a bordo). 2. Capacidade para manter as vias de evacuação livres.
5. Utilizar sistemas de alarme e comunicação de emergência internos;	Capacidade de utilizar sistemas e equipamento de alarme e comunicação de emergência.
6. Distinguir os elementos de um incêndio e os tipos e fontes de ignição;	1. Conhecimento das possíveis causas do incêndio durante as diferentes atividades, assim como classificação dos incêndios de acordo com a norma europeia EN ou equivalente. 2. Conhecimento dos elementos do processo de combustão. 3. Capacidade para aplicar os princípios fundamentais do combate ao incêndio.
7. Distinguir e utilizar diferentes tipos de extintores de incêndio;	1. Conhecimento das diferentes características e classes de extintores de incêndio. 2. Capacidade de aplicar vários métodos de combate a incêndios e equipamento de extinção e as instalações fixas, por exemplo: <ul style="list-style-type: none"> • classes de extintores de incêndio; • utilização de diferentes tipos de extintores de incêndio portáteis; • influência do vento na aproximação ao fogo.
8. Prestar primeiros socorros;	1. Conhecimento dos princípios gerais dos primeiros socorros, incluindo avaliação da estrutura do corpo e das funções a bordo do veículo aquático após avaliação de uma situação. 2. Capacidade para manter as condições físicas e mentais e a higiene pessoal no caso de primeiros socorros. 3. Conhecimento das medidas relevantes em caso de acidentes em conformidade com as melhores práticas reconhecidas. 4. Capacidade para avaliar as necessidades dos pacientes e as ameaças à segurança pessoal. 5. Capacidade para efetuar as medidas requeridas em caso de emergência, incluindo: <ul style="list-style-type: none"> a) posicionar os pacientes, b) aplicar técnicas de ressuscitação, c) controlar a perda de sangue, d) aplicar as medidas adequadas de gestão fundamental do choque, e) aplicar as medidas adequadas na eventualidade de queimaduras e escaldaduras, incluindo acidentes causados pela corrente elétrica; f) socorrer e transportar um paciente. 6. Capacidade para improvisar ligaduras e materiais do estojo de emergência.

1. Navegação

1.1. O comandante de embarcação deve estar apto a planear a viagem e governar a embarcação nas vias navegáveis interiores, o que inclui a capacidade de escolher a rota de navegação mais lógica, económica e ecológica para chegar aos destinos de carga e descarga, tendo em conta a regulamentação de tráfego aplicável e o conjunto de regras acordadas aplicáveis nas vias navegáveis interiores.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Navegar nas vias navegáveis interiores europeias, incluindo eclusas e ascensores, de acordo com os acordos de navegação com agente;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento das vias navegáveis nacionais e internacionais utilizadas pela navegação interior, a localização geográfica dos rios, canais, portos marítimos, portos interiores e a relação com os fluxos de carga. 2. Conhecimento da classificação das vias navegáveis da Conferência dos Ministros Europeus dos Transportes (CEMT) e das dimensões da via navegável em relação às dimensões do veículo aquático recorrendo aos modernos sistemas de informação. 3. Capacidade para calcular com linha de água, profundidade e calado (aéreo) utilizando fontes de informação relevantes. 4. Capacidade para calcular distâncias e tempo de navegação utilizando fontes de informação relativas a distâncias, eclusas, restrições e velocidade ou tempo de navegação. 5. Conhecimento da responsabilidade civil e dos seguros. 6. Capacidade de dirigir os tripulantes e o pessoal de bordo para a realização de tarefas de forma segura.
2. Respeitar e aplicar a regulamentação do tráfego aplicável à navegação nas vias navegáveis interiores a fim de evitar danos;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento das regras da estrada, tais como o conjunto de regras acordadas aplicáveis à navegação interior da via navegável interior que estiver a ser navegada a fim de evitar danos (por exemplo, abalroamento). 2. Capacidade de aplicar a regulamentação do tráfego pertinente à via navegável que estiver a ser navegada.
3. Ter em conta os aspetos económicos e ecológicos do funcionamento do veículo aquático a fim de o utilizar de forma eficiente e respeitar o ambiente;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos aspetos ambientais aquando da navegação das vias navegáveis interiores. 2. Capacidade para efetuar uma navegação ambientalmente sustentável e económica em relação, por exemplo, à eficiência dos combustíveis, ao abastecimento de combustível, aos níveis de emissão, aos efeitos de fundos baixos, à ligação à eletricidade em terra e à gestão dos resíduos.
4. Ter em conta as estruturas e perfis técnicos das vias navegáveis e tomar precauções;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento da influência das estruturas de engenharia, perfis das vias navegáveis e obras de proteção na navegação. 2. Capacidade para navegar através de vários tipos de eclusas e procedimentos de eclusagem, vários tipos de pontes, perfis de canais e rios e utilizar «portos seguros» e portos para pernoitar.
5. Trabalhar com cartas ou mapas atualizados, avisos à navegação e outras publicações;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento das ajudas à navegação. 2. Capacidade de utilizar as ajudas à navegação conforme o aplicável, por exemplo, sistema de posição por satélite. 3. Capacidade para utilizar as cartas náuticas tendo em conta fatores relacionados com a precisão e com a leitura das cartas, como a data da carta, símbolos, sondagens, descrição do fundo, profundidades e dados (WGS84) e capacidade para utilizar normas internacionais aplicáveis às cartas, como o ECDIS-fluvial. 4. Capacidade para utilizar publicações náuticas como os avisos à navegação, a fim de coligir as informações necessárias à segurança da navegação, determinando a altura da maré em qualquer momento, informações sobre o gelo, linha de água alta ou baixa, postos de amarração e lista de portos.

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
6. Utilizar ferramentas de supervisão do tráfego pertinentes e ser capaz de as aplicar;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos sinais. 2. Capacidade de utilização de sinais diurnos e noturnos, como as luzes para orientar os veículos aquáticos. Conhecimento do AIS-fluvial, do ECDIS-fluvial, da comunicação eletrónica e dos avisos à navegação, dos RIS, dos sistemas de serviços de tráfego (VTS) vigiados e não vigiados e respetivos componentes. 3. Capacidade para utilizar ferramentas de informação de tráfego.

1.2. O comandante de embarcação deve estar apto a aplicar o conhecimento das regras aplicáveis em matéria de preenchimento da tripulação do veículo aquático, incluindo os conhecimentos sobre os períodos de repouso e sobre a composição da tripulação de convés;

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Assegurar o preenchimento seguro da tripulação do veículo aquático em conformidade com as regras aplicáveis, incluindo o conhecimento dos períodos de repouso e da composição da tripulação de convés.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos requisitos mínimos em matéria de tripulação e das qualificações profissionais obrigatórias dos tripulantes e do pessoal de bordo. 2. Conhecimento dos requisitos de aptidão médica e das inspeções médicas dos tripulantes. 3. Conhecimento do procedimento administrativo para registar os dados nas cédulas. 4. Conhecimento dos modos de exploração aplicáveis e dos períodos de repouso mínimos. 5. Conhecimento do procedimento administrativo para registar os dados no diário de bordo. 6. Conhecimento das regras relativas ao tempo de trabalho. 7. Conhecimento dos requisitos específicos de autorização. 8. Conhecimento dos requisitos específicos em matéria de tripulação no que diz respeito às embarcações abrangidas pelo ADN, às embarcações de passageiros e às embarcações a GNL, sempre que for aplicável. 9. Capacidade para dirigir os tripulantes quanto ao início e ao fim do respetivo serviço.

1.3. O comandante de embarcação deve estar apto a navegar e manobrar, garantindo a segurança das operações do veículo aquático em todas as condições de navegação interior, inclusive em situações de elevada densidade de tráfego ou em que outros veículos transportem mercadorias perigosas e que exijam conhecimentos básicos do Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Via Navegável Interior (ADN).

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Navegar e manobrar tendo em conta as características geográficas, hidrológicas, meteorológicas e morfológicas das principais vias navegáveis interiores;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento das características hidrológicas e morfológicas das principais vias navegáveis, por exemplo, área de captação e descarga do aquífero, tipos de rios por fonte de água, declividade e curso de um rio, velocidade de escoamento e padrão de correntes, intervenção humana no curso de um rio. 2. Conhecimento dos efeitos meteorológicos nas principais vias navegáveis interiores, por exemplo, previsões meteorológicas e serviços de alarme, escala de Beaufort, divisão distrital em avisos de vento e tempestade com fatores tais como pressão atmosférica, vento, áreas de altas e baixas pressões, nuvens, nevoeiro, tipos e passagem de frentes, mensagens relativas ao gelo e comunicados de nível alto da água. 3. Capacidade para aplicar informações geográficas, hidrológicas, meteorológicas e morfológicas.

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
2. Emitir ordens de amarração e desamarração do veículo aquático e de encetar operações de alagem;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos requisitos técnicos e dos documentos relativos às operações de amarração e de alagem. 2. Capacidade de iniciar procedimentos de amarração e manobras de desamarração e de assegurar que o equipamento de diferentes tipos de veículo aquático cumpre os requisitos do respetivo certificado. 3. Capacidade de comunicação com o pessoal de convés, por exemplo, utilizando sistemas de comunicação e sinais manuais.
3. Providenciar acesso seguro ao veículo aquático;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos requisitos técnicos aplicáveis às estruturas de acesso ao veículo aquático. 2. Capacidade para organizar um acesso seguro ao veículo aquático, esteja este a navegar, amarrado ou ancorado, e para utilizar, por exemplo, a escada, a rampa de portaló, a baleeira, a proteção contra quedas e a iluminação.
4. Utilizar ajudas à navegação eletrónicas modernas;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento da função e funcionamento das ajudas à navegação. 2. Conhecimento dos princípios de funcionamento, das limitações e fontes de erro das ajudas à navegação. 3. Capacidade para utilizar sensores e indicadores náuticos que fornecem informações de navegação, por exemplo, DGPS, posição, rumo, rota, velocidade, distância, profundidade, ECDIS-fluvial, radar. 4. Capacidade para utilizar serviços e tecnologias de informação fluvial (RIS), por exemplo, AIS-fluvial, ECDIS-fluvial, comunicação eletrónica e avisos à navegação, serviços de informações do canal navegável (FIS), serviços de informação de tráfego (TIS), serviços de gestão do tráfego (TMS), serviços de prevenção de catástrofes (CAS), informações para a logística do transporte (ITL), informações para aplicação da lei (ILE), estatísticas (ST), taxas de circulação e portuárias (WCHD), distância, profundidade, também em ligação com radar. 5. Capacidade para detetar declarações falsas de informação e aplicar métodos de correção.
5. Respeitar os requisitos técnicos da navegação interior;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento da estrutura e conteúdo dos requisitos técnicos aplicáveis e do conteúdo do certificado do veículo aquático. 2. Capacidade de iniciar verificações e procedimentos de certificação.
6. Ter em consideração os efeitos da corrente, de mares alterosos, do vento e dos níveis de água em relação às interações com veículos aquáticos à vista, a vante ou a ré, assim como à relação embarcação-terra (efeito de canal);	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento da influência das ondas, do vento e da corrente na navegação, manobras ou veículo amarrado, incluindo os efeitos do vento como, por exemplo, navegar à bolina, igualmente nas superestruturas náuticas ou à entrada ou saída de portos, eclusas e vias navegáveis secundárias. 2. Conhecimento da influência da corrente na navegação, manobras ou no veículo amarrado em vias navegáveis utilizadas pela navegação interior tal como o efeito de corrente, por exemplo, ao manobrar a vante e a ré ou com veículo carregado ou descarregado e quando, por exemplo, se entra e sai de portos, eclusas ou vias secundárias. 3. Conhecimento da influência do movimento da água durante a navegação, manobras ou veículo amarrado, tal como a influência do movimento da água sobre o calado sujeito à profundidade e a reação aos efeitos de fundos baixos, por exemplo, através da diminuição da velocidade de navegação.

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
	<ol style="list-style-type: none"> 4. Capacidade de respeitar os efeitos de interação na navegação, manobras ou veículo amarrado numa via navegável estreita e de reconhecer os efeitos de interação relativos a um veículo aquático sem carga ou com carga. 5. Conhecimento do efeito de manipulação da carga e das condições de estiva durante a navegação, manobras ou veículo amarrado relativamente à estabilidade. 6. Capacidade para ter em conta o caimento, o ângulo de adornamento, de alagamento, o princípio da alavanca, os pontos de gravidade.
<p>7. Utilização dos sistemas de propulsão e de manobra, assim como dos sistemas de comunicação e de alarme apropriados:</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos sistemas de propulsão, governo e manobra e sua influência na manobrabilidade. 2. Capacidade para utilizar os sistemas de propulsão, governo e manobra. 3. Conhecimento dos dispositivos de ancoragem. 4. Capacidade de utilizar a âncora em diferentes circunstâncias. 5. Conhecimento dos sistemas de comunicação e alarme. 6. Capacidade para dar instruções se necessário em caso de alarme.
<p>8. Navegar e manobrar também em situações caracterizadas por uma densidade de tráfego elevada ou em que outros veículos aquáticos transportem mercadorias perigosas, requerendo conhecimento básico do ADN.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento básico da estrutura do ADN, da sua documentação e instruções e dos sinais visuais exigidos pelo ADN. 2. Capacidade para encontrar instruções no ADN e para identificar os sinais visuais para os veículos aquáticos sujeitos ao ADN.

1.4. O comandante de embarcação deve estar apto a reagir às situações náuticas de emergência nas vias navegáveis interiores.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
<p>1. Tomar precauções numa emergência sempre que sujeita intencionalmente um veículo aquático ao desmantelamento em «varadouro» para impedir danos mais graves;</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento de zonas de fundos baixos e de bancos de carácter arenoso que podem ser utilizados para encalhar o veículo aquático. 2. Capacidade para utilizar máquinas ou dispositivos de ancoragem caso o desmantelamento em «varadouro» se torne necessário.
<p>2. Pôr um veículo aquático encalhado a flutuar, com e sem auxílio;</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento das medidas a tomar em caso de encalhe, incluindo a selagem de fugas e as ações a empreender para redirecionar o veículo aquático para o canal navegável. 2. Capacidade para selar fugas, para redirecionar o veículo aquático com o auxílio de outros veículos aquáticos, por exemplo, rebocadores ou empurradores.
<p>3. Tomar as medidas adequadas em caso de abalroamento iminente;</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento das regras aplicáveis em caso de abalroamento ou acidente iminentes. 2. Capacidade para conduzir o veículo aquático quando perante a iminência de um abalroamento inevitável de forma a minimizar os danos para as pessoas, por exemplo, passageiros e tripulantes, assim como para os veículos aquáticos envolvidos, a carga e o ambiente.
<p>4. Tomar as medidas adequadas após o abalroamento e proceder à avaliação dos danos.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento das regras aplicáveis após um abalroamento ou acidente. 2. Capacidade para tomar as medidas adequadas em caso de danos, abalroamento e encalhe, incluindo a avaliação dos danos, a comunicação com a autoridade competente e a obtenção da autorização para prosseguir para uma posição de recuperação.

2. Funcionamento do veículo aquático

2.1. O comandante de embarcação deve estar apto a aplicar o seu conhecimento dos métodos de construção utilizados nas vias navegáveis interiores ao funcionamento de vários tipos de veículos aquáticos e deve ter um conhecimento de base das prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, como referidas na Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Respeitar os princípios utilizados nas vias navegáveis interiores;	1. Conhecimento da importância e do impacto das dimensões do veículo aquático e das dimensões da via navegável de acordo com as regras aplicáveis. 2. Capacidade de operar o veículo aquático de acordo com as respetivas dimensões e a legislação aplicável em matéria de construção. 3. Capacidade para supervisionar a conformidade dos veículos aquáticos com a legislação aplicável tendo em conta o trabalho de construção.
2. Distinguir os métodos de construção dos veículos aquáticos e o seu comportamento na água, especialmente em termos de estabilidade e solidez;	1. Conhecimento das características do veículo tal como estabelecidas nos planos de construção dos vários tipos de veículos aquáticos e do efeito da construção no comportamento do veículo bem como na sua estabilidade e solidez. 2. Conhecimento do comportamento do veículo aquático em várias condições e ambientes. 3. Capacidade para supervisionar a estabilidade do veículo aquático e para dar instruções nesse sentido.
3. Compreender as partes estruturais do veículo aquático e o controlo e análise dos danos;	1. Conhecimento dos principais elementos do veículo aquático e dos diferentes tipos de veículos aquáticos, incluindo conhecimentos básicos sobre as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, tal como refere a Diretiva (UE) 2016/1629. 2. Capacidade para monitorizar os elementos essenciais do veículo aquático ligado aos diferentes tipos de transporte e para dar instruções em conformidade. 3. Conhecimento da estrutura longitudinal e transversal e dos reforços locais a fim de prevenir e analisar os danos. 4. Capacidade para compreender e controlar as funções do equipamento e a utilização dos diferentes porões e compartimentos, a fim de prevenir e de analisar os danos.
4. Tomar medidas para proteger a integridade da estanquidade do veículo aquático.	1. Conhecimento da estanquidade do veículo aquático. 2. Capacidade para supervisionar a integridade da estanquidade do veículo aquático e para dar instruções nesse sentido.

2.2. O comandante de embarcação deve estar apto a controlar e monitorizar o equipamento obrigatório referido no certificado do veículo aquático aplicável.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Compreender as funcionalidades do equipamento do veículo aquático;	1. Conhecimento do equipamento obrigatório do veículo aquático. 2. Capacidade para utilizar e controlar todos os equipamentos relativamente às respetivas funcionalidades de acordo com a legislação aplicável e para dar instruções e supervisionar em conformidade.
2. Respeitar as prescrições específicas de transporte de carga e de passageiros.	1. Conhecimento das prescrições específicas relativas à construção do veículo aquático e ao equipamento necessário para o transporte de diferentes cargas e passageiros com diferentes tipos de veículos de acordo com a legislação aplicável.

⁽²⁾ 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 (JO L 252 de 16.9.2016, p. 118).

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
	2. Capacidade para dar instruções e supervisionar em conformidade. 3. Capacidade para dar instruções e supervisionar a aplicação correta dos requisitos do certificado.

3. Movimentação e estiva da carga e transporte de passageiros

3.1 O comandante de embarcação deve estar apto a planear e a assegurar o carregamento, a estiva, a fixação, a descarga e os cuidados a ter com a carga durante a viagem, porfiando pela sua segurança.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Compreender a regulamentação pertinente a nível nacional, europeu e internacional, assim como os códigos e normas em matéria de operação de transporte de carga;	1. Conhecimento da regulamentação nacional, europeia e internacional em matéria de operações de carga, descarga e operações de transporte. 2. Aplicar as regras e as normas pertinentes em matéria de logística e de transporte multimodal.
2. Formular planos de estiva, incluindo o conhecimento das técnicas de carga e dos sistemas de lastro, por forma a manter a tensão a que o casco é submetido dentro dos limites aceitáveis;	1. Conhecimento das limitações operacionais e de projeto dos veículos aquáticos para transporte de carga seca (por exemplo, porta-contentores) e dos navios-tanque (N, C, G). 2. Capacidade de interpretar os limites em que o material dobra e as forças de fragmentação intervêm. 3. Conhecimento da utilização das aplicações informáticas de estiva e estabilidade. 4. Capacidade para formular planos de estiva, incluindo a utilização das aplicações informáticas de estiva e estabilidade.
3. Controlar os procedimentos de carga e descarga relativamente à segurança do transporte;	1. Conhecimento dos planos de estiva e dos dados disponíveis sobre as instalações a bordo e respetiva aplicação. 2. Capacidade para guardar e fixar a carga, incluindo o equipamento necessário de manuseamento de carga e equipamento de fixação e de retenção. 3. Conhecimento dos diferentes métodos de determinação do peso da carga nas embarcações de carga e nos navios-tanque e noutros veículos aquáticos. 4. Conhecimento da determinação da quantidade de carga carregada ou descarregada e do cálculo da quantidade de carga seca e líquida. 5. Conhecimento dos eventuais efeitos negativos de um manuseamento inadequado da carga. 6. Capacidade de utilizar os meios técnicos para manuseamento de cargas nos ou para os veículos aquáticos e portos, e medidas de segurança da mão de obra durante a sua utilização.
4. Diferenciar as diferentes mercadorias e as suas características, a fim de monitorizar e garantir o seu carregamento seguro, de acordo com o plano de estiva.	1. Capacidade para estabelecer procedimentos de manuseamento seguro da carga, em conformidade com as disposições dos regulamentos pertinentes em matéria de segurança no trabalho. 2. Conhecimento de uma comunicação e de relações de trabalho eficazes com todos os parceiros envolvidos nos procedimentos de carga e descarga.

3.2. O comandante de embarcação deve estar apto a formular planos no sentido de assegurar a estabilidade do veículo aquático.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Respeitar o efeito sobre o caimento e a estabilidade das cargas e operações de carga;	1. Conhecimento da integridade da estanquidade e da estabilidade para todos os tipos de carga e veículos aquáticos. 2. Capacidade de utilizar instrumentos para corrigir o caimento e a estabilidade.

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
2. Verificar a arqueação efetiva do veículo aquático, utilizar as tabelas de estabilidade e caimento e o equipamento de cálculo de esforço, incluindo a ADB (Base de Dados Automática) para verificar um plano de estiva.	1. Conhecimento das aplicações informáticas específicas para calcular a estabilidade, o caimento e o esforço. 2. Capacidade para determinar a estabilidade, o caimento e para utilizar as tabelas e os diagramas de esforço e o equipamento de cálculo respetivo.

3.3. O comandante de embarcação deve estar apto a planear e assegurar o transporte seguro dos passageiros e a prestar-lhes assistência durante a viagem, incluindo a assistência direta a pessoas com deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida, em conformidade com os requisitos de formação e instruções do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 1177/2010.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Compreender a regulamentação pertinente a nível nacional, europeu e internacional, assim como os códigos e normas em matéria de transporte de passageiros;	1. Conhecimento dos regulamentos e das convenções aplicáveis em matéria de transporte de passageiros. 2. Capacidade para assegurar o embarque e o desembarque seguros dos passageiros e prestar-lhes assistência durante a viagem, com especial atenção às pessoas que dela necessitem, incluindo a assistência direta a pessoas com deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida, em conformidade com os requisitos de formação e instruções do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 1177/2010. 3. Capacidade de controlar os procedimentos em caso de fuga, incêndio, homem ao mar, abalroamento e evacuação, incluindo crises e gestão de multidões.
2. Organizar e monitorizar exercícios de segurança regulares tal como previstos no rol de chamada (de segurança), a fim de garantir um comportamento seguro em situações potenciais de perigo;	1. Conhecimento das responsabilidades decorrentes da regulamentação internacional e nacional que afetem a segurança da embarcação, dos passageiros e da tripulação. 2. Capacidade para aplicar a gestão e a formação do pessoal a bordo no que respeita à segurança. 3. Administrar primeiros socorros a bordo da embarcação.
3. Respeitar os impactos na estabilidade da embarcação no que toca à distribuição ponderal dos passageiros, assim como ao comportamento e comunicação com os passageiros;	1. Conhecimento das regras e regulamentações em matéria de estabilidade. 2. Capacidade para aplicar as medidas pertinentes relativamente à integridade da estanquidade, incluindo a influência sobre o caimento e a estabilidade das embarcações de passageiros. 3. Conhecimento do projeto da embarcação relativamente ao caimento e à estabilidade e das medidas a tomar em caso de perda parcial da totalidade da flutuabilidade/estabilidade dos danos nas embarcações de passageiros. 4. Capacidade para utilizar expressões de comunicação normalizadas.
4. Definir e monitorizar a análise do risco a bordo da limitação de acesso aos passageiros, assim como compilar um sistema de proteção a bordo eficaz por forma a impedir o acesso não autorizado;	1. Conhecimento e cumprimento da limitação do número de passageiros de acordo com o certificado da embarcação de passageiros. 2. Conhecimento dos sistemas de segurança que impedem o acesso não autorizado. 3. Capacidade para organizar sistemas de quartos de vigia (ou seja, durante a noite) no que toca à segurança.
5. Analisar os relatórios dos passageiros (ou seja, ocorrências imprevistas, difamação e vandalismo) a fim de reagir em conformidade;	1. Conhecimento dos direitos dos passageiros e das suas queixas, assim como dos riscos relacionados com o transporte de passageiros para o ambiente. 2. Capacidade de prevenção da poluição ambiental pelos passageiros e pela tripulação.

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
	3. Capacidade de lidar com reclamações e gestão de conflitos. 4. Capacidade para comunicar com o pessoal de bordo e com todas as partes intervenientes.

4. Máquinas navais e instalações elétricas, eletrónicas e de comando

4.1. O comandante de embarcação deve estar apto a planear o fluxo de trabalho a nível da engenharia marinha, elétrica, eletrónica e de controlo.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Utilizar a funcionalidade dos motores principais e do equipamento auxiliar e os respetivos sistemas de comando;	1. Conhecimento do funcionamento do motor principal e das instalações do equipamento auxiliar. 2. Conhecimento das características dos combustíveis e dos lubrificantes. 3. Conhecimento dos sistemas de comando. 4. Capacidade para utilizar diversos sistemas de sistemas de propulsão e máquinas e equipamento auxiliares.
2. Monitorizar e supervisionar a tripulação aquando do funcionamento e da manutenção dos motores principais, das máquinas e do equipamento auxiliares.	1. Capacidade de gestão da tripulação no que respeita ao funcionamento e à manutenção do equipamento técnico. 2. Capacidade para gerir o arranque e a paragem da propulsão principal, e das máquinas e do equipamento auxiliares.

4.2. O comandante de embarcação deve estar apto a monitorizar os motores principais e as máquinas e equipamento auxiliares.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Dar instruções no sentido de preparar os motores principais e as máquinas e equipamento auxiliares;	1. Capacidade para dirigir a tripulação na preparação e funcionamento do motor principal e das máquinas e equipamento auxiliares. 2. Capacidade para estabelecer e monitorizar listas de verificação e para dar instruções para a utilização adequada dessas listas. 3. Capacidade para dirigir a tripulação quanto aos princípios a observar durante a vigilância do motor.
2. Detetar avarias, falhas comuns e tomar medidas para prevenir danos;	1. Conhecimento dos métodos para detetar avarias do motor e das máquinas. 2. Capacidade para detetar avarias, fontes frequentes de erro ou tratamento inadequado, e para responder adequadamente. 3. Capacidade para dar ordens no sentido de serem tomadas medidas para impedir danos ou para controlo dos danos.
3. Compreender as características físicas e químicas do petróleo e de outros lubrificantes;	1. Conhecimento das características dos materiais utilizados. 2. Capacidade para utilizar o petróleo e outros lubrificantes de acordo com as respetivas especificações. 3. Capacidade de entender manuais de máquinas. 4. Conhecimento das características de funcionamento do equipamento e dos sistemas.
4. Avaliar o desempenho do motor.	Capacidade para utilizar e interpretar manuais a fim de avaliar o desempenho do motor e de operar os motores de forma adequada.

4.3. O comandante de embarcação deve estar apto a formular planos e dar instruções em relação à bomba e ao sistema de controlo da bomba do veículo aquático.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Monitorizar os sistemas de bombagem de rotina, de lastro e as bombas de carga.	1. Conhecimento dos sistemas de bombagem e das operações de bombagem. 2. Capacidade para assegurar a monitorização do funcionamento seguro dos sistemas de esgoto das cavernas e de bombagem do lastro e da carga, incluindo instruções adequadas à tripulação, tendo em conta o efeito de superfície livre sobre a estabilidade.

4.4. O comandante de embarcação deve estar apto a organizar a utilização e a aplicação, a manutenção e a reparação seguras dos aparelhos eletrotécnicos do veículo aquático.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Impedir danos potenciais nos aparelhos elétricos e eletrónicos a bordo;	1. Conhecimento de eletrotecnologia, de eletrónica e de equipamento elétrico e dispositivos de segurança, por exemplo, sistemas de automatização, instrumentação e controlo para prevenir danos. 2. Capacidade para aplicar práticas de trabalho seguras.
2. Proceder ao ensaio dos sistemas e instrumentos de controlo a fim de reconhecer as avarias e, simultaneamente, tomar medidas para reparar e manter equipamento de controlo elétrico ou eletrónico;	1. Conhecimento dos dispositivos eletrotécnicos de ensaio do veículo aquático. 2. Capacidade para operar, ensaiar e manter sistemas de controlo e tomar as medidas adequadas.
3. Dar ordens antes e depois para atividades de acompanhamento para ligar ou desligar instalações técnicas em terra.	1. Conhecimento das prescrições de segurança do trabalho com sistemas elétricos. 2. Conhecimento das características operacionais e de projeto dos sistemas e do equipamento elétrico de bordo em relação às instalações em terra. 3. Capacidade de dar ordens para garantir uma ligação segura a terra a qualquer momento e reconhecer situações de perigo relativamente às instalações em terra.

4.5. O comandante de embarcação deve estar apto a controlar a manutenção e a reparação seguras dos dispositivos técnicos.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Assegurar a utilização adequada de ferramentas para manutenção e reparação de dispositivos técnicos;	1. Conhecimento dos procedimentos de manutenção e reparação de dispositivos técnicos. 2. Capacidade para organizar e dar ordens sobre a manutenção e reparação seguras utilizando procedimentos, equipamento e aplicações informáticas adequados (controlo).
2. Avaliar as características e limitações dos materiais, assim como os procedimentos necessários utilizados para manutenção e reparação dos dispositivos técnicos;	1. Conhecimento das características do material de manutenção e reparação de dispositivos técnicos. 2. Capacidade para aplicar procedimentos de manutenção e reparação em dispositivos de acordo com os manuais.

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
3. Avaliar a documentação técnica e interna.	1. Conhecimento das especificações de construção e da documentação técnica. 2. Capacidade para criar listas de verificação para manutenção e reparação de dispositivos técnicos.

5. Manutenção e reparação

5.1. O comandante de embarcação deve estar apto a organizar a manutenção e a reparação seguras do veículo aquático e respetivo equipamento.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Assegurar um comportamento seguro dos tripulantes relativamente à utilização de materiais e aditivos;	1. Conhecimento de procedimentos de manutenção e reparação seguros e eficazes. 2. Capacidade para monitorizar e supervisionar a tripulação a fim de aplicar precauções e contribuir para a prevenção da poluição do meio marinho. 3. Capacidade para aplicar e observar as regras laborais aplicáveis e a regulamentação sobre a segurança no trabalho e assegurar que são respeitadas.
2. Definir, monitorizar e assegurar as ordens de trabalho, para que a tripulação esteja apta a efetuar a manutenção e reparação de forma independente;	1. Conhecimento de operações de manutenção eficientes e eficazes e dos requisitos legais aplicáveis. 2. Capacidade para utilizar eficazmente os programas de planeamento (digital) de manutenção. 3. Capacidade para controlar a manutenção e a reparação das partes interior e exterior do veículo aquático tendo em conta os requisitos legais aplicáveis, tais como fichas de dados de segurança. 4. Capacidade para gerir a higiene do veículo aquático. 5. Capacidade para organizar a gestão dos resíduos, tendo em conta a regulamentação ambiental, como a Convenção sobre a Recolha, Depósito e Receção de Resíduos durante a Navegação no Reno e nas Vias Navegáveis Interiores (Convenção CDNI). 6. Capacidade para elaborar o programa periódico de manutenção do veículo aquático. 7. Capacidade para monitorizar e controlar os documentos técnicos do veículo aquático e para manter livros de manutenção.
3. Adquirir e controlar materiais e ferramentas relativas à proteção da saúde e do ambiente;	1. Capacidade para administrar as existências do veículo aquático. 2. Capacidade para organizar um sistema de trabalho seguro a bordo, incluindo a utilização de materiais perigosos nos trabalhos de limpeza e conservação. 3. Capacidade para verificar a qualidade das reparações.
4. Assegurar que os cabos de arame de aço e de fibra são utilizados de acordo com as especificações do fabricante e com a finalidade prevista;	Capacidade para dirigir e supervisionar a tripulação em conformidade com os procedimentos de trabalho e as limitações de segurança na utilização de cabos de acordo com o certificado e as fichas técnicas do veículo aquático.

6. Comunicação

6.1. O comandante de embarcação deve estar apto a empreender a gestão dos recursos humanos, ser socialmente responsável e encarregar-se da organização do fluxo de trabalho e da formação a bordo do veículo aquático.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Organizar e estimular o espírito de equipa e dar formação aos tripulantes sobre os deveres a bordo e, se necessário, tomar medidas disciplinares;	1. Conhecimento da gestão dos recursos humanos. 2. Capacidade para dirigir a tripulação de forma adequada e profissional. 3. Capacidade para explicar as instruções dadas à tripulação. 4. Capacidade para informar a tripulação sobre os seus comportamentos profissionais e sociais a bordo. 5. Capacidade para aplicar a gestão das tarefas e do volume de trabalho, incluindo: planeamento e coordenação, afetação de pessoal, condicionalismos de tempo e de recursos, prioridades. 6. Capacidade para reconhecer e prevenir a fadiga.
2. Instruir a tripulação acerca dos sistemas de informação e comunicação;	1. Conhecimento dos sistemas de informação e comunicação disponíveis a bordo. 2. Capacidade para instruir a tripulação acerca da sua utilização dos sistemas de informática, comunicação e meios de comunicação.
3. Recolher, salvar e gerir os dados no que diz respeito à legislação de proteção dos dados.	1. Conhecimento da utilização de todos os sistemas informáticos do veículo aquático. 2. Capacidade para recolher e armazenar dados em conformidade com a legislação aplicável.

6.2. O comandante de embarcação deve estar apto a assegurar a boa comunicação em todas as ocasiões, o que inclui a utilização de expressões de comunicação normalizadas em situações com problemas de comunicação.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Descrever as circunstâncias utilizando a terminologia técnica e náutica relevante;	1. Conhecimento da correta utilização dos termos técnicos e náuticos relevantes. 2. Capacidade para dominar a comunicação.
2. Recuperar, avaliar e utilizar informações relevantes para a segurança a bordo, assim como para questões de ordem técnica do ponto de vista náutico.	1. Conhecimento dos procedimentos a seguir em todas as comunicações de perigo, emergência e segurança. 2. Capacidade para utilizar expressões de comunicação normalizadas.

6.3 O comandante de embarcação deve estar apto a fomentar um ambiente de trabalho equilibrado e sociável a bordo.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Assegurar um bom ambiente de trabalho em termos sociais;	1. Capacidade para assumir a liderança na organização de reuniões de equipa para manter o ambiente social equilibrado a bordo. 2. Conhecimento e sensibilização para as diferenças culturais e de género. 3. Conhecimento das regras pertinentes aplicáveis à formação e educação dos estudantes, aprendizes e estagiários. 4. Capacidade de orientar os alunos, os aprendizes e os estagiários em vários níveis. 5. Capacidade de aplicar os princípios e práticas fundamentais em gestão de conflitos.

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
2. Aplicar a legislação nacional, europeia e internacional em matéria social;	1. Conhecimento da diferente legislação nacional, europeia e internacional em matéria social. 2. Capacidade para dirigir os tripulantes na utilização das partes pertinentes da legislação social aplicável.
3. Adotar a restrição total do álcool e das drogas e reagir adequadamente em caso de infração, assumir a responsabilidade e explicar as consequências de uma violação das regras;	1. Conhecimento das regras aplicáveis em matéria de álcool e drogas. 2. Capacidade de comunicação e de assegurar a conformidade com a legislação aplicável e de sensibilizar para as regras da empresa em matéria de álcool e drogas. 3. Capacidade para reagir de forma adequada em caso de violação da legislação ou das regras da empresa.
4. Organizar o aprovisionamento e a preparação das refeições a bordo.	1. Conhecimento dos princípios de uma nutrição saudável. 2. Capacidade para instruir os tripulantes no planeamento e na preparação de refeições. 3. Capacidade para instruir e supervisionar os tripulantes relativamente às normas de higiene. 4. Capacidade para instruir os tripulantes no planeamento de possibilidades de aprovisionamento.

7. Higiene e segurança, direitos dos passageiros e proteção do ambiente

7.1. O comandante de embarcação deve estar apto a monitorizar os requisitos legais aplicáveis e tomar medidas para garantir a salvaguarda da vida humana.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Aplicar a legislação nacional e internacional e tomar as medidas adequadas em matéria de proteção da saúde e de prevenção de acidentes;	1. Conhecimento da legislação em matéria de proteção da saúde e de prevenção de acidentes. 2. Capacidade para aplicar procedimentos de segurança baseados na legislação aplicável no domínio da segurança e das condições de trabalho.
2. Controlar e monitorizar a validade do certificado do veículo aquático e de outros documentos relevantes para o veículo aquático e o respetivo funcionamento;	1. Conhecimento da legislação relativa às inspeções periódicas do equipamento e das peças de construção. 2. Capacidade para verificar a validade dos certificados e outros documentos relevantes para o veículo aquático e respetivo funcionamento.
3. Cumprir a regulamentação de segurança durante todos os procedimentos de trabalho pela utilização das medidas de segurança pertinentes de forma a evitar acidentes;	1. Conhecimento de práticas de trabalho seguras e de procedimentos de trabalho seguros. 2. Capacidade para organizar procedimentos de trabalho seguros, para motivar e monitorizar os tripulantes a aplicar regras de trabalho seguras.
4. Controlar e monitorizar todas as medidas de segurança necessárias para limpar os espaços fechados antes do pessoal proceder à sua abertura para entrada e limpeza dessas instalações.	1. Capacidade para organizar o controlo da segurança e monitorizar os procedimentos de segurança caso a tripulação ou outros entrarem em espaços fechados (por exemplo, tanques de lastro, ensecadeiras, cisternas, espaços de casco duplo), incluindo através de vigilância. 2. Capacidade de efetuar uma avaliação do risco antes de entrar em espaços fechados. 3. Conhecimento das precauções a tomar antes da entrada num espaço fechado e durante a execução do trabalho nesse espaço, a saber: <ul style="list-style-type: none"> • perigos dos espaços fechados, • ensaios de atmosfera antes da entrada, • controlo da admissão a espaços fechados, • salvaguardas à entrada de espaços fechados, • equipamento de proteção (por exemplo, arneses e equipamento respiratório) • trabalho em espaços fechados. 4. Capacidade para tomar medidas adequadas na eventualidade de uma emergência.

7.2. O comandante de embarcação deve estar apto a garantir a segurança e a proteção das pessoas a bordo, incluindo a assistência direta a pessoas com deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida, em conformidade com os requisitos de formação e instruções do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 1177/2010.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Utilizar os meios de salvação e aplicar procedimentos de salvação às vítimas e para sua própria segurança;	1. Conhecimento do equipamento de salvação disponível. 2. Utilizar os meios de salvação e aplicar procedimentos de salvação às vítimas e para sua própria segurança.
2. Organizar exercícios de formação em gestão de crises com vista ao comportamento em situações de emergência como, por exemplo, incêndios, alarme de fugas, explosão, abalroamento, homem ao mar e evacuação;	1. Conhecimento dos procedimentos de emergência. 2. Capacidade para dirigir os tripulantes nos procedimentos de emergência. 3. Capacidade para organizar a formação contínua da tripulação a bordo do navio em preparação para uma situação de emergência, incluindo a organização de exercícios de combate a incêndios e de exercícios de abandono do veículo aquático.
3. Dar instruções relacionadas com a prevenção de incêndios, o equipamento de proteção individual, métodos conexos, material de combate a incêndios, respiradores e eventual aplicação destes dispositivos em emergências;	1. Conhecimento da legislação em matéria de prevenção de incêndios e da regulamentação aplicável sobre a utilização do tabaco e possíveis fontes de ignição. 2. Capacidade para cumprir a regulamentação aplicável em matéria de sistemas de deteção de incêndios; equipamento de extinção de incêndios fixo e móvel e dispositivos conexos, por exemplo, equipamento de bombagem, de salvação, de proteção individual e de comunicação. 3. Capacidade para controlar a monitorização e a manutenção dos sistemas e do equipamento de deteção e extinção de incêndios. 4. Capacidade para instruir a tripulação e o pessoal de bordo a aplicar regras de segurança no trabalho e de manutenção do equipamento de proteção individual e de segurança pessoal.
4. Ministar primeiros socorros;	1. Capacidade de agir em conformidade com as normas e práticas em matéria de primeiros socorros.
5. Estabelecer um sistema de bordo eficaz para controlar os meios de salvação e a correta aplicação do equipamento de proteção individual.	1. Conhecimento da legislação aplicável aos meios de salvação e à regulamentação das condições de segurança no trabalho. 2. Capacidade para manter e efetuar inspeções periódicas das condições de funcionamento dos equipamentos e sistemas de salvação, de combate a incêndios e outros equipamentos e sistemas de segurança. 3. Capacidade para ministrar formação, motivar e supervisionar a utilização correta do equipamento de proteção individual pela tripulação e pelo pessoal de bordo.
6. Organizar a assistência às pessoas portadoras de deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida.	1. Conhecimento dos requisitos de formação e instruções constantes do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 1177/2010. 2. Capacidade para prestar e organizar assistência direta a pessoas com deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida.

7.3. O comandante de embarcação deve estar apto a estabelecer planos de emergência e de controlo dos danos e a lidar com situações de emergência.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Dar início aos preparativos necessários para pôr em prática os planos de salvamento de diferentes tipos de emergências;	1. Conhecimento de diferentes tipos de emergências que possam ocorrer, como abalroamentos, incêndios, inundações e naufrágios. 2. Capacidade de organização de planos de emergência de bordo para resposta a emergências e atribuição de tarefas específicas à tripulação, incluindo monitorização e controlo.

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
2. Formação sobre métodos de prevenção de incêndios, reconhecimento da origem do fogo e combate a incêndios, de acordo com as diferentes qualificações dos tripulantes;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos procedimentos de combate a incêndios, com especial destaque para a tática e o comando. 2. Conhecimento da utilização de água para extinção de incêndios tendo em conta o efeito na estabilidade do navio, e capacidade para tomar as medidas adequadas. 3. Capacidade para comunicar e coordenar durante as operações de combate a incêndios, incluindo a comunicação com organizações externas e tomar ativamente parte nas operações de salvamento e combate ao incêndio.
3. Formação sobre a utilização de meios de salvação;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento das características e das instalações específicas dos dispositivos de socorro. 2. Capacidade de lançamento e de recuperação das baleiras e de dirigir os tripulantes e o pessoal de bordo sobre a sua utilização.
4. Dar instruções sobre os planos de salvamento, as vias de evacuação e os sistemas de comunicação interna e de alarme.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento da legislação aplicável aos planos de salvamento e ao plano de segurança. 2. Capacidade de dar instruções sobre os planos de salvamento, as vias de evacuação e os sistemas de comunicação interna e de alarme.

7.4. O comandante de embarcação deve estar apto a assegurar o cumprimento dos requisitos de proteção ambiental.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Tomar precauções para prevenir a poluição ambiental e utilizar o equipamento pertinente;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos procedimentos para evitar a poluição do ambiente. 2. Capacidade para tomar precauções para evitar a poluição do ambiente. 3. Capacidade para aplicar procedimentos de abastecimento de combustível seguros. 4. Capacidade para tomar medidas e dar instruções em caso de danos, abalroamentos e encalhe, incluindo a selagem de fugas.
2. Aplicar a legislação em matéria de proteção do ambiente;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento da regulamentação ambiental. 2. Capacidade para motivar a tripulação e o pessoal de bordo a tomar as medidas adequadas a um comportamento respeitador do ambiente ou a agir de uma forma respeitadora do ambiente.
3. Utilizar o equipamento e os materiais de uma forma económica e respeitadora do ambiente.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos procedimentos para uma utilização sustentável dos recursos. 2. Capacidade de instruir a tripulação a utilizar o equipamento e os materiais de uma forma económica e respeitadora do ambiente.
4. Instruir e monitorizar uma remoção dos resíduos sustentável.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento da legislação em matéria de remoção de resíduos. 2. Capacidade para assegurar uma remoção dos resíduos sustentável e para instruir a tripulação e o pessoal de bordo em conformidade.

III. NORMAS DE COMPETÊNCIA PARA A NAVEGAÇÃO EM VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES DE NATUREZA MARÍTIMA

1. O comandante de embarcação a navegar em vias navegáveis interiores de natureza marítima deve estar apto a trabalhar com cartas e mapas atualizados, com avisos à navegação e com outras publicações específicas das vias navegáveis de natureza marítima.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Utilizar as informações prestadas por fontes náuticas específicas e as regras aplicáveis às vias navegáveis interiores de natureza marítima.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento da utilização de cartas náuticas e mapas de vias navegáveis interiores de natureza marítima. 2. Capacidade para utilizar e aplicar corretamente as cartas e mapas de vias navegáveis interiores de natureza marítima para ter em consideração fatores relacionados com a precisão da leitura de cartas, como a data da carta, os símbolos, as sondagens, a descrição dos fundos, as profundidades e os data e normas cartográficas internacionais como o ECDIS. 3. Conhecimento da navegação terrestre e por satélite para a determinação da navegação estimada, pilotagem, coordenadas, latitude e longitude geodésicas, datum geodésico horizontal, diferença entre a latitude e a longitude, distância e velocidade no fundo, direções na terra, rumo, rumo no fundo (COG), rumo da bússola corrigido pela corrente, em resultado da direção e da força do vento, rumo e ângulo, determinação do rumo, determinação do rumo tendo em conta o efeito do vento e da corrente, determinação do rumo com efeito de corrente e determinação da posição em rota e dos ângulos. 4. Capacidade de utilizar os avisos à navegação e outros serviços de informação, tais como direções de navegação, guias de planeamento, listas de luzes e informações de segurança marítima (MSI). 5. Conhecimento das regras de trânsito aplicáveis às vias navegáveis interiores de natureza marítima, incluindo as partes pertinentes da Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar. 6. Conhecimento das regras aplicáveis em situações de emergência nas vias navegáveis interiores de natureza marítima. 7. Capacidade de utilizar o equipamento marítimo previsto na regulamentação específica.

2. O comandante de embarcação a navegar nas vias navegáveis interiores de natureza marítima deve estar apto a utilizar os dados de marés, as correntes de maré, os períodos e ciclos de marés, as horas das correntes de maré e das marés e as variações num estuário.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Respeitar as marés, as previsões e as condições meteorológicas antes de largar amarras e durante a navegação.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento das publicações e das informações para previsão de marés e correntes, como as tabelas de marés, previsão de marés para as estações subordinadas, informações sobre o gelo, níveis de água elevados/baixos, lista de portos e de postos de amarração para determinação da linha de água, direção e força da corrente e profundidade disponível. 2. Conhecimento dos efeitos das condições meteorológicas, do relevo e outros fatores sobre as correntes de maré. 3. Capacidade de determinar o impacto do nível das marés, da corrente, das condições meteorológicas e das ondas, sobre a viagem planeada por motivos de segurança da navegação.

3. O comandante de embarcação a navegar nas vias navegáveis interiores de natureza marítima deve estar apto a utilizar as regras da SIGNI (Signalisation de Voies de Navigation Intérieure) e da IALA (Associação Internacional de Sinalização Marítima, do inglês International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) para a segurança da navegação nas vias navegáveis interiores de natureza marítima.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Utilizar as regras da SIGNI (Signalisation de Voies de Navigation Intérieure), da IALA (Associação Internacional de Sinalização Marítima), ou outros sistemas locais de marcação e sinalização.	1. Conhecimento dos sistemas de sinalização e marcação da IALA, região A, tais como direcionamento da balizagem, numeração, marcação de objetos e superestruturas, marcações laterais e cardinais, boias de bifurcação, marcas suplementares, marcação de pontos perigosos e de obstáculos, marcação do curso da via assim como do canal, entradas de portos, boias e iluminação e respetivas características. 2. Capacidade de utilizar os sistemas de marcação e sinalização para determinar a posição adequada do veículo aquático na via navegável relativamente às circunstâncias e condições locais.

IV. NORMAS DE COMPETÊNCIA PARA A NAVEGAÇÃO POR RADAR

1. O comandante de embarcação a navegar por radar deve estar apto a tomar as medidas adequadas em relação à navegação por radar antes de largar amarras.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Preparar o início da viagem e a utilização das instalações de navegação por radar e dos indicadores de velocidade angular para a navegação, especialmente em condições de visibilidade reduzida.	1. Conhecimento geral das ondas de rádio e conhecimento dos princípios de funcionamento do radar e mais especificamente <ul style="list-style-type: none"> • a velocidade de propagação das ondas hertzianas, • a reflexão das ondas hertzianas, • parâmetros-chave das instalações de navegação por radar (banda de frequências operativa, potência de transmissão, duração de impulso, número de rotações da antena, características da antena, dimensões do visor e escalas de alcance, alcance mínimo, resolução radial e resolução azimutal, etc.). 2. Conhecimento geral do princípio de funcionamento dos indicadores de velocidade angular e da sua aplicação. 3. Capacidade para ligar, ajustar e controlar as instalações de navegação por radar, como Sintonizar, Ganho, Brilho, Ligado/Em Pausa, Alcance e utilizar os indicadores de velocidade angular na navegação interior, assegurando a sua correta utilização.

2. O comandante de embarcação a navegar por radar deve estar apto a interpretar o visor do radar e a analisar as informações fornecidas pelo radar.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Interpretar o visor do radar corretamente em relação à própria posição do veículo aquático e às posições de outros veículos;	1. Capacidade de interpretar o visor do radar pela identificação correta <ul style="list-style-type: none"> • da posição da antena no visor e da linha de fé, • do estabelecimento da posição, do rumo e da direção de viragem do próprio veículo aquático, • das distâncias e alcance de determinação. 2. Capacidade de interpretar o comportamento de outros participantes no tráfego (veículos amarrados, veículos a vante e veículos a prosseguir na mesma direção).

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
2. Analisar outras informações fornecidas pelo radar.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Capacidade de analisar as informações fornecidas pelo radar, como a linha de fé (HL), linha de marcação eletrónica (EBL), anéis de distância e marcador de distância variável (VRM), tracejamentos do objetivo, descentragem, linhas paralelas (P-Lines) e explicar a imagem de radar. 2. Conhecimento da restrição de informações fornecida pelas instalações de navegação por radar. 3. Capacidade de interpretar os objetos fixos e móveis exibidos no radar.

3. O comandante de embarcação a navegar por radar deve estar apto a reduzir as interferências de origem variável.
O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Identificar e reduzir as perturbações provenientes do próprio veículo aquático;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento de perturbações que possam ser causadas por quebra ou fragmentação da haste da antena, por efeitos de sombra (setores de não visibilidade) ou por reflexões múltiplas (por exemplo, na área dos compartimentos de carga). 2. Capacidade de tomar medidas para reduzir as perturbações provenientes do próprio veículo aquático.
2. Identificar e reduzir as perturbações provenientes do ambiente;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento de perturbações da chuva ou das ondas, de campos dispersos (por exemplo, pontes), reflexos múltiplos, ecos falsos/fantasma, linhas elétricas de transmissão, setor sombra do radar e efeitos de propagação multicircuito. 2. Capacidade de tomar medidas para reduzir as perturbações causadas pelo ambiente (mediante a utilização do Anti-Rain Clutter (FTC) (contra a interferência da chuva) e do Anti-Sea Clutter (STC) (contra a interferência do mar))
3. Identificar e reduzir as perturbações provenientes de outras instalações de navegação por radar.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento do aparecimento de perturbações causadas por outras instalações de navegação por radar. 2. Capacidade de tomar medidas para eliminar as perturbações causadas por outras instalações de navegação por radar (rejeição de interferências/IR).

4. O comandante de embarcação a navegar por radar deve estar apto a navegar por radar tendo em conta o conjunto de regras acordadas aplicáveis à navegação interior e em conformidade com a regulamentação que especifica as prescrições da navegação por radar (tais como os requisitos de pessoal ou técnicos para as embarcações).

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Aplicar as regras de utilização dos radares.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento das regras específicas de utilização do radar no conjunto acordado de regras aplicáveis à navegação interior e na regulamentação de polícia aplicável (por exemplo, navegação em situações com visibilidade reduzida, utilização de radar quando a visibilidade não é reduzida e utilização de radar obrigatória na navegação), utilização de VHF, sinais sonoros e acordos sobre a rota a tomar. 2. Conhecimento dos requisitos técnicos dos veículos aquáticos que utilizam a instalação de navegação por radar de acordo com os requisitos técnicos aplicáveis, tais como a ES-TRIN (norma europeia que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior). 3. Capacidade de utilizar corretamente as instalações de navegação por radar, os indicadores de velocidade angular e o ECDIS-fluvial combinado com o radar. 4. Conhecimento dos requisitos em termos de tripulação em situações com visibilidade reduzida e com boa visibilidade. 5. Capacidade de atribuir adequadamente tarefas aos tripulantes e de dar instruções adequadas.

5. O comandante de embarcação a navegar por radar deve estar apto a lidar com circunstâncias específicas, como a densidade de tráfego, a avaria dos dispositivos, ou situações de perigo.

O comandante de embarcação deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Reagir adequadamente em circunstâncias excepcionais, como a elevada densidade de tráfego, a avaria de dispositivos e outras situações de tráfego pouco claras ou perigosas.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento das possibilidades de reação em alta densidade de tráfego. 2. Capacidade para tomar medidas adequadas em alta densidade de tráfego. 3. Conhecimento das medidas de atenuação e dos padrões de reação adequados em caso de avaria de dispositivos. 4. Capacidade para reagir em caso de avaria de dispositivos. 5. Conhecimento das possíveis medidas a tomar em caso de situações de tráfego pouco claras ou perigosas. 6. Capacidade para reagir em caso de situações de tráfego pouco claras ou perigosas.

V. NORMAS DE COMPETÊNCIA PARA OS PERITOS EM TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

1. O perito deve estar apto a organizar a utilização do equipamento de salvagem a bordo das embarcações de passageiros.

O perito deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Organizar a utilização do equipamento de salvagem.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecimento dos planos de controlo de segurança, incluindo: <ul style="list-style-type: none"> • plano rotativo de segurança e plano de segurança, • planos e procedimentos de emergência. 2. Conhecimento do equipamento de salvagem e das suas funções e aptidão para demonstrar a sua utilização. 3. Conhecimento das zonas acessíveis aos passageiros com mobilidade reduzida. 4. Capacidade de demonstrar a utilização do equipamento de salvagem aos passageiros, incluindo os passageiros com mobilidade reduzida.

2. O perito deve estar apto a aplicar as instruções de segurança e tomar as medidas necessárias para proteger os passageiros em geral, especialmente em caso de emergência (por exemplo, evacuação, avaria, abalroamento, encalhe, incêndio, explosão ou outras situações que possam gerar pânico), incluindo a assistência direta a pessoas com deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida, em conformidade com os requisitos de formação e instruções do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 1177/2010.

O perito deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Aplicar instruções de segurança;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Capacidade para monitorizar os sistemas e equipamentos de segurança e para organizar as verificações e o controlo do equipamento de segurança da embarcação de passageiros, incluindo o equipamento respiratório. 2. Capacidade para realizar exercícios em situações de emergência. 3. Capacidade de dirigir os tripulantes e o pessoal de bordo com funções no plano de segurança sobre o uso do equipamento de salvagem, as vias de evacuação, as zonas de reunião e as zonas de evacuação em caso de emergência. 4. Capacidade de prestar informações aos passageiros no início da viagem sobre o código de conduta e o conteúdo do plano de segurança.
2. Tomar as medidas necessárias para proteger os passageiros em geral e em situações de emergência;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Capacidade para aplicar um plano rotativo de segurança para evacuar partes do navio ou a sua integralidade, tendo em conta diferentes situações de emergência (por exemplo, fumo, fogo, derrame, perigo para a estabilidade da embarcação e perigos decorrentes da carga transportada a bordo). 2. Conhecimento dos princípios da gestão de crises e multidões e de gestão de conflitos.

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
	3. Capacidade para prestar as informações necessárias ao comandante de embarcação, aos passageiros e às forças de socorro externas.
3. Prestar assistência e dar instruções para que as pessoas com deficiência e os passageiros com mobilidade reduzida possam embarcar, permanecer a bordo e desembarcar de forma segura.	1. Conhecimento da acessibilidade do navio, das áreas a bordo adequadas às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida, incluindo as suas necessidades específicas no que diz respeito, por exemplo, a vias de evacuação e a designação correta dessas zonas nos planos de segurança. 2. Capacidade para aplicar regras em matéria de acesso não discriminatório e planificação dos planos de segurança tendo em conta as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida, assim como todos os requisitos de formação referidos no anexo IV do Regulamento (UE) n.º 1177/2010.

3. O perito deve estar apto a comunicar em inglês básico.

O perito deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Comunicar as questões relacionadas com a segurança em inglês básico.	1. Conhecimento do vocabulário inglês básico, sua pronúncia, de forma adequada à orientação de todas as pessoas a bordo em situações normais e para as alertar e guiar em caso de emergência; 2. Capacidade para utilizar o vocabulário inglês básico, sua pronúncia, de forma adequada à orientação de todas as pessoas a bordo em situações normais e para as alertar e guiar em caso de emergência.

4. O perito deve estar apto a preencher as prescrições pertinentes do Regulamento (UE) n.º 1177/2010

O perito deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Prestar assistência aos passageiros em matéria de direitos dos passageiros.	1. Conhecimento das regras aplicáveis ao transporte por vias navegáveis interiores estabelecidas pelo Regulamento (UE) n.º 1177/2010, nomeadamente no atinente à não discriminação dos passageiros no que se refere às condições de transporte oferecidas pelos transportadores, aos direitos dos passageiros em caso de cancelamento ou atraso, às informações mínimas a prestar aos passageiros, ao tratamento das reclamações e às regras gerais de aplicação. 2. Capacidade de informar os passageiros sobre os direitos dos passageiros aplicáveis. 3. Capacidade de implementar procedimentos aplicáveis para assegurar o acesso e a assistência profissional.

VI. NORMAS DE COMPETÊNCIA PARA OS PERITOS EM GÁS NATURAL LIQUEFEITO (GNL)

1. O perito deve estar apto a assegurar o cumprimento da legislação e das normas aplicáveis aos veículos aquáticos que utilizam o GNL como combustível, assim como da demais regulamentação pertinente em matéria de saúde e segurança.

O perito deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Assegurar a conformidade com a legislação pertinente e as normas aplicáveis aos veículos aquáticos que utilizam GNL como combustível;	1. Conhecimento das regulamentações relativas aos veículos aquáticos que utilizam GNL como combustível, tais como a regulamentação de polícia relevante, a regulamentação de prescrições técnicas pertinente e o ADN. 2. Conhecimento das regras da sociedade de classificação.

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
	3. Capacidade para dirigir e monitorizar as operações dos tripulantes de forma a assegurar a conformidade com a legislação e as normas aplicáveis aos veículos aquáticos que utilizam GNL como combustível a bordo do veículo e, em particular, com o procedimento de abastecimento.
2. Assegurar a conformidade com outra regulamentação relevante em matéria de saúde e segurança ao navegar e quando atracado.	1. Conhecimento da regulamentação relevante em matéria de saúde e segurança, incluindo os requisitos e autorizações locais, em especial nos recintos portuários. 2. Capacidade para dirigir e monitorizar as operações dos tripulantes de forma a assegurar a conformidade com outra regulamentação relevante em matéria de saúde e segurança.

2. O perito deve estar apto a mostrar sensibilidade para os aspetos específicos relacionados com o GNL, reconhecer os riscos e geri-los.

O perito deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Reconhecer pontos específicos de atenção relacionados com as características específicas do GNL;	1. Conhecimento da definição, composição e atributos de qualidade do GNL, ficha de dados de segurança (SDS): propriedades físicas e características do produto e características ambientais. 2. Conhecimento da temperatura de armazenamento adequada, ponto de inflamação, limites de explosão e características de pressão, temperaturas críticas, condições atmosféricas, propriedades criogénicas, comportamento do GNL no ar, gás inerte e vaporizado, por exemplo, azoto.
2. Reconhecer os riscos e geri-los.	1. Conhecimento dos planos de segurança, perigos e riscos, incluindo conhecimento do rol de chamada e das respetivas tarefas de segurança. 2. Capacidade de levar a cabo a gestão dos riscos, de documentar a segurança a bordo (incluindo o plano de segurança e as instruções de segurança), de avaliar e controlar as áreas perigosas, a proteção contra incêndios e de utilizar equipamento de proteção individual.

3. O perito deve estar apto a operar os sistemas específicos ao GNL de uma forma segura.

O perito deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Operar os sistemas específicos ao GNL a bordo e ligados aos sistemas a bordo de uma forma segura.	1. Conhecimento dos aspetos técnicos do sistema de GNL, tais como: <ul style="list-style-type: none"> • configuração geral e manual de instruções, • sistema de abastecimento de GNL, • equipamentos de controlo de derrames, • sistema de contenção de GNL, • sistema de preparação dos gases, • sistema de tubagem de GNL, • sistema de abastecimento de gás, • conceito da casa das máquinas, • sistema de ventilação, • temperatura e pressão (como ler um gráfico de distribuição da pressão e da temperatura), • válvulas (nomeadamente, válvula principal de alimentação de gás), válvulas de descompressão, • sistemas de controlo, vigilância e segurança, alarmes, engates de separação a seco.

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
	2. Capacidade para apresentar o modo de ação do GNL, ler a pressão e a temperatura, operar o vazamento, a contenção, o abastecimento do gás, a ventilação, os sistemas de tubagem e segurança, as válvulas e gerir a vaporização de GNL.

4. O perito deve estar apto a assegurar o controlo regular do sistema de GNL.

O perito deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Realizar e monitorizar os controlos regulares do sistema de GNL.	1. Conhecimento da manutenção e monitorização do sistema de GNL. 2. Conhecimento das possíveis avarias e alarmes. 3. Capacidade para efetuar operações de manutenção diária, semanal, de periodicidade regular, para corrigir as avarias e para documentar o trabalho de manutenção.

5. O perito deve estar apto a saber como realizar as operações de abastecimento de GNL de maneira segura e controlada.

O perito deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Realizar e monitorizar os procedimentos de abastecimento de forma segura.	1. Conhecimento dos seguintes aspetos: <ul style="list-style-type: none"> • marcação de identificação em conformidade com a regulamentação pertinente de polícia e portuária, • condições de atracação e amarração para fins de abastecimento de combustível, • procedimento de abastecimento de GNL, • purga do sistema de GNL, • listas de verificação pertinentes e certificado de entrega, • medidas de segurança do abastecimento de combustível e procedimentos de evacuação. 2. Capacidade para iniciar e monitorizar os procedimentos de abastecimento de combustível, incluindo medidas para garantir a segurança da amarração, posição correta dos cabos e encanamentos por forma a evitar os derrames e a tomar medidas para desligar com segurança o GNL e a ligação do abastecimento de combustível se necessário em qualquer momento. 3. Capacidade para garantir a conformidade com a regulamentação pertinente em matéria de zonas de segurança. 4. Capacidade de comunicação do início do processo de abastecimento de combustível e de realização do abastecimento seguro de acordo com o manual, incluindo a capacidade de monitorizar a pressão, a temperatura e o nível de GNL nos tanques. 5. Capacidade para purgar os sistemas de condutas, fechar as válvulas e desligar o veículo aquático da instalação de abastecimento de combustível e para comunicar o fim do procedimento após o abastecimento.

6. O perito deve estar apto a preparar o sistema de GNL para a manutenção do veículo aquático.

O perito deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Preparar o sistema de GNL para a manutenção do veículo aquático e para uma utilização renovada.	1. Conhecimento dos procedimentos de purga corretos, como a utilização da drenagem de gás e da limpeza do sistema de GNL antes da estada nos estaleiros.

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
	2. Capacidade de execução <ul style="list-style-type: none"> • inertização do sistema de GNL, • procedimento de drenagem do tanque de combustível de GNL, • primeiro enchimento do tanque de combustível de GNL (secagem e arrefecimento) • entrada ao serviço na sequência de uma estada no estaleiro.

7. O perito deve estar apto a lidar com situações de emergência relacionadas com o GNL.

O perito deve estar apto a:

COLUNA 1 COMPETÊNCIA	COLUNA 2 CONHECIMENTOS E COMPETÊNCIAS
1. Reagir de forma adequada em situações de emergência (tais como derrames e fugas de GNL, contacto da pele com substâncias de baixa temperatura, incêndio, incidentes relacionados com o transporte de mercadorias perigosas com perigos específicos ou veículo aquático encalhado).	1. Conhecimento das medidas de emergência e da documentação a bordo sobre a segurança (incluindo o plano de segurança e as instruções de segurança). 2. Capacidade para reagir adequadamente em caso de emergências como <ul style="list-style-type: none"> • derrames de GNL no convés, • contacto da pele com GNL, • derrames de GNL em espaços fechados (por exemplo, casa das máquinas), • derrames de GNL ou fugas de gás natural em espaços entre barreiras (por exemplo, tanques de combustível de parede dupla, condutas de parede dupla), • incêndio na proximidade de tanques de GNL ou na casa das máquinas • subida de pressão nos sistemas de encanamentos após o acionamento do encerramento de emergência em caso de libertação ou de ventilação iminentes. 3. Conhecimento dos perigos específicos relacionados com o transporte de mercadorias perigosas e caso o veículo aquático encalhe ou seja abalroado. 4. Capacidade para tomar medidas de emergência e medidas de emergência de vigilância à distância, por exemplo, controlar adequadamente o fogo, uma poça, um jacto e uma chama súbita de GNL.

ANEXO II

NORMA RELATIVA AOS EXAMES PRÁTICOS**I. NORMAS PARA O EXAME PRÁTICO PARA OBTENÇÃO DE UMA AUTORIZAÇÃO ESPECÍFICA PARA A NAVEGAÇÃO POR RADAR****1. Competências específicas e situações de avaliação**

Os examinadores são livres de decidir sobre o conteúdo dos elementos de exame individuais.

Os examinadores realizam provas sobre os elementos 1 a 16 e pelo menos um dos elementos 17 a 19. Os candidatos devem atingir um mínimo de 7 de um total de 10 pontos em cada elemento.

N.º	Competências	Elemento de exame
1	1.1.	Ligar, ajustar e controlar o funcionamento das instalações de navegação por radar;
2	1.1.	Ligar, ajustar e controlar o funcionamento do indicador de velocidade angular;
3	1.1.	Interpretar o visor do radar corretamente definindo o alcance, a resolução, o brilho, o ganho, o contraste, os outros aparelhos ligados, centrando e sintonizando;
4	1.1.	Utilizar o indicador de velocidade angular, por exemplo, sintonizando de acordo com a velocidade angular máxima do veículo aquático;
5	2.1	Identificar a posição da antena no visor e a linha de fé, o estabelecimento da posição, da rota e da direção e a direção de viragem do próprio veículo aquático assim como as distâncias e o alcance determinantes;
6	2.1	Interpretar o comportamento de outros participantes no tráfego (veículos amarrados, veículos a vante e veículos a prosseguir na mesma direção);
7	2.2	Analisar as informações fornecidas pelo radar, como a linha de fé, a linha de marcação eletrónica, os anéis de distância e o marcador de distância variável, os tracejamentos do objetivo, a descentragem e as linhas paralelas e explicar a imagem de radar;
8	3.1	Reduzir as perturbações provenientes do próprio veículo aquático pela verificação da antena, pela redução das sombras e dos reflexos múltiplos, por exemplo, na zona dos porões;
9	3.2	Tomar medidas para reduzir as perturbações provenientes do ambiente pela redução da influência da chuva e das ondas, ao lidar corretamente com os campos dispersos (por exemplo, de pontes), os ecos falsos/fantasma das linhas e cabos elétricos e com os efeitos de sombra e multicircuito;
10	3.3	Suprimir as perturbações provenientes de outras instalações de navegação por radar pela utilização de rejeição de interferências;
11	4.1.	Atribuir corretamente as tarefas aos tripulantes de convés;
12	4.1.	Assegurar a cooperação entre a pessoa ao leme e a pessoa a utilizar as instalações de radar em função da visibilidade e das características da casa do leme;
13	4.1	Utilizar indicadores de velocidade angular e o ECDIS-fluvial ou semelhantes em combinação com o radar;
14	4.1.	Agir de acordo com a regulamentação de polícia em caso de visibilidade reduzida e em caso de boa visibilidade;
15	4.1.	Utilizar os sinais rádio, os sinais sonoros e acordar na rota pela utilização das informações fornecidas pelo radar;
16	4.1.	Emitir ordens à pessoa ao leme, incluindo a verificação dos conhecimentos e das competências dessa pessoa;
17	5.1	Tomar medidas adequadas em alta densidade de tráfego;
18	5.1.	Tomar medidas adequadas em caso de avaria dos dispositivos;
19	5.1.	Reagir adequadamente em caso de situações de tráfego pouco claro ou perigoso.

2. Prescrições técnicas aplicáveis aos veículos aquáticos utilizados nos exames práticos

Um veículo aquático utilizado no quadro de um exame prático deve ser abrangido pelo artigo 2.º da Diretiva (UE) 2017/2397.

Os veículos aquáticos utilizados nos exames práticos para avaliar a competência de um comandante de embarcação a navegar por radar devem satisfazer as prescrições técnicas estabelecidas no artigo 7.06 da norma ES-TRIN 2017/1 ⁽¹⁾. Os veículos aquáticos devem estar equipados com um ECDIS-Fluvial funcional ou um aparelho comparável para a visualização de cartas eletrónicas.

II. NORMAS PARA O EXAME PRÁTICO PARA OBTENÇÃO DE UM CERTIFICADO DE QUALIFICAÇÃO ENQUANTO PERITO EM TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

1. Competências específicas e situações de avaliação

Os examinadores são livres de decidir sobre o conteúdo dos elementos de exame individuais.

Os examinadores procedem ao exame de 11 em 14 elementos da categoria I, desde que: o elemento 16 e o elemento 20 sejam avaliados.

Os examinadores procedem ao exame de 7 em 8 elementos da categoria II.

Os candidatos podem obter um máximo de 10 pontos em cada elemento.

Para a categoria I, os candidatos devem atingir um mínimo de 7 de um total de 10 pontos em cada elemento. Para a categoria II, os candidatos devem atingir um total mínimo de 45 pontos.

N.º	Competências	Elementos de exame	Categoria I-II
1	1.1.	demonstrar aos passageiros a utilização de boias de salvação;	I
2	1.1.	demonstrar aos passageiros e aos tripulantes de convés a utilização de coletes de salvação e ao pessoal de bordo, incluindo equipamento de salvação individual específico para as pessoas que não desempenham tarefas no plano rotativo de segurança;	I
3	1.1.	demonstrar a utilização de equipamento adequado para evacuação para águas pouco profundas, para a margem ou para outro veículo aquático;	I
4	1.1.	demonstrar a utilização das baleeiras, incluindo o seu motor e a sua luz ou plataforma em conformidade com o artigo 19.15 da ES-TRIN 2017/1, a substituição da baleeira ou dos meios de salvação coletivos em conformidade com o artigo 19.09, pontos 5 a 7, da ES-TRIN 2017/1;	I
5	1.1.	demonstrar a utilização da maca adequada;	I
6	1.1.	demonstrar a utilização dos estojos de primeiros socorros;	I
7	1.1.	demonstrar a utilização dos aparelhos de respiração autónomos e conjuntos de aparelhos, como os exaustores de fumo, em conformidade com o artigo 19.12, ponto 10, da ES-TRIN 2017/1, ou em combinação;	I
8	2.1.	verificar e monitorizar os intervalos de inspeção do equipamento referido nos números 1 - 7 da presente tabela;	II
9	2.1.	verificar e monitorizar a qualificação necessária das pessoas que utilizam estojos de primeiros socorros e aparelhos de respiração autónomos, bem como conjuntos de aparelhos e exaustores de fumo;	II
10	2.1.	guardar adequadamente e distribuir meios de salvação;	I
11	2.3.	identificar as zonas acessíveis aos passageiros com mobilidade reduzida;	II
12	1.1.	demonstrar a utilização do equipamento de salvação aos passageiros com mobilidade reduzida;	I
13	2.1	explicar os elementos do plano rotativo de segurança e do plano de segurança;	II

⁽¹⁾ As normas europeias que estabelecem as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior estão disponíveis em: <https://www.cesni.eu>

N.º	Competências	Elementos de exame	Categoria I-II
14	2.1.	atribuir tarefas ao pessoal de bordo de acordo com o plano rotativo de segurança e com o plano de segurança;	II
15	2.3	atribuir tarefas ao pessoal de bordo relativas ao acesso não discriminatório e ao planeamento da rotação de segurança para os passageiros com mobilidade reduzida;	II
16	2.3	organizar ações de formação e instruções para as pessoas com mobilidade reduzida, em conformidade com o anexo IV do Regulamento (UE) n.º 1177/2010;	I
17	2.2	organizar a evacuação de uma área de passageiros explicando as medidas específicas a tomar em caso de abalroamento, encalhe, fumo e fogo;	I
18	2.2.	combater os incêndios incipientes e manipular as portas corta-fogo e à prova de água;	I
19	2.2.	prestar as informações necessárias ao comandante de embarcação, aos passageiros e às forças de socorro externas numa emergência simulada;	II
20	3.1	utilizar o vocabulário inglês básico e a sua pronúncia de forma adequada à orientação dos passageiros e do pessoal de bordo em situações normais e para os alertar e guiar em caso de emergência;	I
21	4.1	explicar quais os direitos dos passageiros aplicáveis;	I
22	4.1	implementar os procedimentos aplicáveis para assegurar o acesso e a assistência profissional aos passageiros em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1177/2010.	II

2. Prescrições técnicas aplicáveis aos veículos aquáticos e às instalações em terra utilizados nos exames práticos

As instalações onde a avaliação tem lugar devem estar equipadas com o equipamento de salvagem destinado às embarcações de passageiros necessário para demonstrar o elemento de exame n.º 2 incluindo o equipamento de salvagem específico para embarcações com camarotes em conformidade com a norma ES-TRIN 2017/1 aplicável. Devem estar equipadas com um plano rotativo de segurança e um plano de segurança conformes à ES-TRIN 2017/1 e com espaços e equipamentos adequados para avaliar a capacidade de organizar a evacuação e o comportamento de combate e reação em caso de incêndio.

Um veículo aquático utilizado no quadro de um exame prático deve ser abrangido pelo artigo 2.º da Diretiva (UE) 2017/2397.

III. NORMAS PARA O EXAME PRÁTICO PARA OBTENÇÃO DE UM CERTIFICADO DE QUALIFICAÇÃO ENQUANTO PERITO EM GÁS NATURAL LIQUEFEITO (GNL)

1. Competências específicas e situações de avaliação

Os examinadores são livres de decidir sobre o conteúdo dos elementos de exame individuais. Os examinadores procedem ao exame de 9 em 11 elementos da categoria I.

Os examinadores procedem ao exame de 5 em 7 elementos da categoria II.

Os candidatos podem obter um máximo de 10 pontos em cada elemento.

Para a categoria I, os candidatos devem atingir um mínimo de 7 de um total de 10 pontos em cada elemento avaliado. Para a categoria II, os candidatos devem atingir um total mínimo de 30 pontos.

N.º	Comp.	Elementos de exame	Categoria I-II
1	1.1	dirigir e monitorizar as operações dos tripulantes de forma a assegurar a conformidade com a legislação e as normas aplicáveis aos veículos aquáticos que utilizam GNL como combustível a bordo do veículo e, em particular, com o procedimento de abastecimento;	II
2	1.2	dirigir e monitorizar as operações dos tripulantes de forma a assegurar a conformidade com outra regulamentação relevante em matéria de saúde e segurança;	II

N.º	Comp.	Elementos de exame	Categoria I-II
3	2.2	levar a cabo a gestão dos riscos, documentar a segurança a bordo (incluindo o plano de segurança e as instruções de segurança), avaliar e controlar as áreas perigosas, a proteção contra incêndios e utilizar equipamento de proteção individual;	II
4	3.1	apresentar o modo de ação do GNL;	II
5	3.1	ler a pressão e a temperatura, operar o vazamento, a contenção, os sistemas de tubagem, o abastecimento do gás, a ventilação, os sistemas de segurança, as válvulas e gerir a vaporização de GNL;	I
6	4.1	efetuar operações de manutenção diária, semanal e de periodicidade regular,	I
7	4.1	corrigir as avarias detetadas durante a manutenção;	I
8	4.1	documentar o trabalho de manutenção;	II
9	5.1	iniciar e monitorizar os procedimentos de abastecimento de combustível, incluindo medidas para garantir a segurança da amarração, a posição correta dos cabos e encanamentos por forma a evitar os derrames e a tomar medidas para desligar com segurança o GNL e a ligação do abastecimento de combustível se necessário em qualquer momento;	I
10	5.1	garantir a conformidade com a regulamentação pertinente em matéria de zonas de segurança;	II
11	5.1	comunicar o início do processo de abastecimento de combustível;	II
12	5.1	realização do abastecimento seguro de acordo com o manual, incluindo a capacidade de monitorizar a pressão, a temperatura e o nível de GNL nos tanques;	I
13	5.1	purgar os sistemas de condutas, fechar as válvulas e desligar o veículo aquático da instalação de abastecimento de combustível e para comunicar o fim do procedimento após o abastecimento;	I
14	6.1	efetuar a <ul style="list-style-type: none"> • inertização do sistema de GNL, • o procedimento de drenagem do tanque de combustível de GNL, • primeiro enchimento do tanque de combustível de GNL (secagem e arrefecimento) • entrada ao serviço na sequência de uma estada no estaleiro; 	I
15	7.1	reagir adequadamente em caso de emergências como <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> derrames de GNL no convés, <input type="checkbox"/> contacto da pele com GNL, <input type="checkbox"/> derrames de GNL em espaços fechados (por exemplo, casa das máquinas), <input type="checkbox"/> derrames de GNL ou fugas de gás natural em espaços entre barreiras (por exemplo, tanques de combustível de parede dupla, condutas de parede dupla); 	I
16	7.1	reagir adequadamente em caso de incêndio na proximidade de tanques de GNL ou na casa das máquinas;	I
17	7.1	reagir adequadamente em caso de subida de pressão nos sistemas de encanamentos após o acionamento do encerramento de emergência em caso de libertação ou de ventilação iminentes;	I
18	7.1	tomar medidas de emergência e medidas de emergência de vigilância à distância, por exemplo, controlar adequadamente o fogo, uma poça, um jacto e uma chama súbita de GNL.	I

2. Prescrições técnicas aplicáveis aos veículos aquáticos e às instalações em terra utilizados nos exames práticos

Os veículos aquáticos e as instalações em terra devem estar equipados com

1. Documentação utilizada na avaliação como por exemplo

- 1.1. Plano rotativo de segurança (incluindo o plano de segurança e as instruções de segurança) nos termos do artigo 30.03 da norma ES-TRIN 2017/1.

- 1.2. Avaliação dos riscos de acordo com o anexo 8, secção I, ponto 1.3. ES-TRIN 2017/1,
- 1.3. Todos os outros documentos exigidos pelo artigo 30.01, ponto 5, da norma ES-TRIN 2017/1 incluindo um manual de instruções pormenorizado em conformidade com o anexo 8, secção I, ponto 1.4.9, da norma ES-TRIN 2017/1,
2. Sistemas específicos para utilização de GNL
 - 2.1. um sistema de abastecimento de GNL incluindo uma estação de abastecimento,
 - 2.2. um sistema de contenção de GNL,
 - 2.3. um sistema de tubagem de GNL,
 - 2.4. um sistema de abastecimento de gás,
 - 2.5. um sistema de preparação dos gases,
3. uma casa das máquinas adequada,
 - 3.1. um sistema de ventilação,
 - 3.2. um sistema de prevenção e controlo de fugas,
 - 3.3. um sistema de monitorização e segurança e
 - 3.4. os sistemas adicionais de combate a incêndios.

Um veículo aquático utilizado no quadro de um exame prático deve ser abrangido pelo artigo 2.º da Diretiva (UE) 2017/2397.

IV. NORMAS PARA O EXAME PRÁTICO PARA OBTENÇÃO DE UM CERTIFICADO DE QUALIFICAÇÃO ENQUANTO COMANDANTE DE EMBARCAÇÃO

1. Competências específicas e situações de avaliação

O exame inclui duas partes: uma sobre o planeamento da viagem e outra sobre a sua execução. A avaliação da execução da viagem deve ter lugar numa única sessão. Cada parte do exame é composta por vários elementos.

Para comandante de embarcação, que não tenha completado um programa de formação aprovado com base nas normas de competência para o nível operacional nem passado uma avaliação de competência por parte de uma autoridade administrativa destinada a verificar se as normas de competência para o nível operacional foram preenchidas, as prescrições são complementadas com os elementos específicos constantes das normas estabelecidas na secção V (módulo adicional de supervisão no contexto do exame prático para a obtenção de um certificado de qualificação de comandante de embarcação).

No que diz respeito ao conteúdo, o exame deve cumprir os seguintes requisitos:

Planeamento da viagem

A parte do exame relativa ao planeamento da viagem compreende os elementos enumerados no quadro do apêndice 1. Os elementos estão agrupados nas categorias I e II de acordo com a sua importância. Dessa lista, são selecionados 10 elementos de cada categoria que são testados no exame.

Execução da viagem

Requer-se que os candidatos demonstrem a sua capacidade para executar uma viagem. Condição prévia indispensável para tal é que os candidatos manipulem eles próprios o veículo aquático. Os elementos individuais a testar constam do quadro no apêndice 2 e — contrariamente à parte relativa ao planeamento da viagem — todos eles devem ser sempre testados.

Os examinadores são livres de decidir sobre o conteúdo dos elementos de exame individuais.

Apêndice 1

Teor da parte do exame relativa ao planeamento da viagem

Em cada categoria são testados 10 elementos. O candidato pode obter um máximo de 10 pontos em cada elemento.

Para a categoria I, os candidatos devem atingir um mínimo de 7 de um total de 10 pontos em cada elemento avaliado. Para a categoria II, os candidatos devem atingir um total mínimo de 60 pontos.

N.º	Competências	Elementos de exame	Categoria I-II
1	1.1.1	Navegar nas vias navegáveis interiores europeias, incluindo eclusas e ascensores, de acordo com os acordos de navegação com o agente;	I
2	1.1.3	Ter em conta os aspetos económicos e ecológicos do funcionamento do veículo aquático a fim de o utilizar de forma eficiente e respeitar o ambiente;	II

N.º	Competências	Elementos de exame	Categoria I-II
3	1.1.4	Ter em conta as estruturas e perfis técnicos das vias navegáveis e tomar precauções;	I
4	1.2.1	Assegurar o preenchimento seguro da tripulação do veículo aquático em conformidade com as regras aplicáveis;	I
5	1.3.3	Assegurar acesso seguro ao veículo aquático;	II
6	2.1.1	Respeitar os princípios de construção naval e os métodos de construção de embarcações de navegação interior;	II
7	2.1.2	Distinguir os métodos de construção dos veículos aquáticos e o seu comportamento na água, especialmente em termos de estabilidade e solidez;	II
8	2.1.3	Compreender as partes estruturais do veículo aquático e o controlo e análise dos danos;	II
9	2.1.4	Tomar medidas para proteger a integridade da estanquidade do veículo aquático;	I
10	2.2.1	Compreender as funcionalidades do equipamento do veículo aquático;	II
11	2.2.2	Respeitar as prescrições específicas do transporte de carga e de passageiros;	I
12	3.1.1	Compreender a regulamentação pertinente a nível nacional, europeu e internacional, assim como os códigos e normas em matéria de operação de transporte de carga;	II
13	3.1.2	Formular planos de estiva, incluindo o conhecimento das técnicas de carga e dos sistemas de lastro, por forma a manter a tensão a que o casco é submetido dentro dos limites aceitáveis;	I
14	3.1.3.	Controlar os procedimentos de carga e descarga relativamente à segurança do transporte;	I
15	3.1.4	Diferenciar as diferentes mercadorias e as suas características, a fim de monitorizar e garantir o seu carregamento seguro, de acordo com o plano de estiva;	II
16	3.2.1	Respeitar o efeito sobre o caimento e a estabilidade das cargas e operações de carga;	I
17	3.2.2	Verificar a arqueação efetiva do veículo aquático, utilizar as tabelas de estabilidade e caimento e o equipamento de cálculo de esforço, incluindo a ADB (base de dados automática) para registar um plano de estiva;	I
18	3.3.1	Compreender a regulamentação pertinente a nível nacional, europeu e internacional, assim como os códigos e normas em matéria de transporte de passageiros;	II
19	3.3.2	Organizar e monitorizar exercícios de segurança tal como previstos no rol de chamada (de segurança), a fim de garantir um comportamento seguro em situações potenciais de perigo;	II
20	3.3.3	Comunicar com os passageiros em situações de emergência;	I
21	3.3.4	Definir e monitorizar a análise do risco a bordo da limitação de acesso aos passageiros, assim como compilar um sistema de proteção a bordo eficaz por forma a impedir o acesso não autorizado;	II
22	3.3.5	Analisar os relatórios dos passageiros (ou seja, ocorrências imprevistas, difamação e vandalismo) a fim de reagir em conformidade;	II
23.	4.4.1	Impedir danos potenciais nos aparelhos elétricos e eletrónicos a bordo;	II
24	4.5.3	Avaliar a documentação técnica e interna;	II

N.º	Competências	Elementos de exame	Categoria I-II
25	5.1.1	Assegurar um comportamento seguro dos tripulantes relativamente à utilização de materiais e aditivos;	II
26	5.1.2	Definir, monitorizar e assegurar as ordens de trabalho, para que a tripulação esteja apta a efetuar a manutenção e reparação de forma independente;	II
27	5.1.3	Adquirir e controlar materiais e ferramentas relativas à proteção da saúde e do ambiente;	II
28	5.1.4	Assegurar que os cabos de arame de aço e de fibra são utilizados de acordo com as especificações do fabricante e com a finalidade prevista;	II
29	6.3.2	Aplicar a legislação nacional, europeia e internacional em matéria social;	II
30	6.3.3	Adotar a restrição total do álcool e das drogas e reagir adequadamente em caso de infração, assumir a responsabilidade e explicar as consequências de uma violação das regras;	II
31	6.3.4	Organizar o aprovisionamento e a preparação das refeições a bordo;	II
32	7.1.1	Aplicar a legislação nacional e internacional e tomar as medidas adequadas em matéria de proteção da saúde e de prevenção de acidentes;	II
33	7.1.2	Controlar e monitorizar a validade do certificado do veículo aquático e de outros documentos relevantes para o veículo aquático e o respetivo funcionamento;	I
34	7.1.3	Cumprir a regulamentação de segurança durante todos os procedimentos de trabalho pela utilização das medidas de segurança pertinentes de forma a evitar acidentes;	I
35	7.1.4	Controlar e monitorizar todas as medidas de segurança necessárias para limpar os espaços fechados antes do pessoal proceder à sua abertura para entrada e limpeza dessas instalações;	II
36	7.2.5	Controlar os meios de salvação e a correta aplicação do equipamento de proteção individual;	II
37	7.3.1	Dar início aos preparativos necessários para pôr em prática os planos de salvamento de diferentes tipos de emergências;	II
38	7.4.1	Tomar precauções para prevenir a poluição ambiental e utilizar o equipamento pertinente;	II
39	7.4.2	Aplicar a legislação em matéria de proteção do ambiente;	II
40	7.4.3	Utilizar o equipamento e os materiais de uma forma económica e respeitadora do ambiente.	II

Apêndice 2

Teor da parte do exame relativa à execução da viagem

Todos os elementos enumerados nesta parte do exame devem ser testados. Em cada um dos elementos, os candidatos devem atingir um mínimo de 7 de um total de 10 pontos.

N.º	Competências	Elementos de exame
1	1.1.1	Navegar e manobrar o veículo aquático de acordo com a situação e em conformidade com as prescrições legais do direito da navegação (como uma função da velocidade e direção atuais, verificação da profundidade da água e do calado, profundidade abaixo da quilha, densidade do tráfego, interação com outros veículos aquáticos, etc.);
2	1.1.4	Acostar e largar o veículo aquático para a navegação interior de uma forma correta e em conformidade com as prescrições legais e/ou de segurança;
3	1.1.5	Reajustar ou repor as ajudas à navegação, se necessário;
4	1.1.5	Recolher todas as informações relevantes para a navegação prestadas pelas ajudas à navegação e utilizá-las para adaptar o manuseamento do veículo aquático;
5	1.1.6	Ligar os dispositivos necessários no posto de comando (ajudas à navegação tais como o AIS-fluvial e o ECDIS-fluvial) e ajustá-los;
6	2.2.2	Verificar se o veículo está pronto para a viagem em conformidade com a regulamentação e se a carga e outros objetos foram estivados em segurança em conformidade com a regulamentação;
7	4.2.2	Responder adequadamente às avarias (a simular, se necessário) durante a navegação (por exemplo, aumento da temperatura da água de refrigeração, descida da pressão do óleo do motor, falha do motor principal, falha do leme, comunicações rádio perturbadas, avaria do radiotelefone, direção incerta de outros veículos), decidir acerca dos passos seguintes e tomar as medidas apropriadas no que toca ao trabalho de manutenção para garantir a segurança da navegação;
8	5.1.2	Manipular o veículo aquático de forma a poder prever a possibilidade de um acidente e evitar o desgaste desnecessário; verificação frequente dos indicadores disponíveis;
9	6.1.1	Estabelecer uma comunicação específica com os tripulantes (comunicação a bordo) sobre várias manobras e como parte das reuniões do pessoal (por exemplo, briefings) ou com pessoas com as quais é necessária a cooperação (utilizando todas as redes de radiocomunicações);
10	6.2.2	Comunicar com as pessoas em causa (a bordo) e com outros (centro de tráfego setorial, outros veículos aquáticos, etc.) durante essas atividades, em conformidade com a regulamentação (redes, vias navegáveis ao longo da rota percorrida): utilização do radiotelefone, telefone;
11	7.3.3	Lidar com uma situação de emergência (a simular, se necessário – por exemplo, homem ao mar, incidente de avaria, incêndio a bordo, fuga de substâncias perigosas, derrame) através de socorro pronto e prudente e/ou de manobras ou medidas de limitação dos danos. Notificar e informar os indivíduos e as autoridades competentes pertinentes na eventualidade de uma emergência;
12	7.3.4	Comunicar com as pessoas em causa em caso de avarias (a bordo) e com outros intervenientes (utilização do radiotelefone, telefone), para que os problemas possam ser resolvidos.

2. Prescrições técnicas aplicáveis aos veículos aquáticos utilizados nos exames práticos

Um veículo aquático utilizado no quadro de um exame prático deve ser abrangido pelo artigo 2.º da Diretiva (UE) 2017/2397.

V. NORMAS PARA O MÓDULO ADICIONAL DE SUPERVISÃO NO CONTEXTO DO EXAME PRÁTICO PARA OBTENÇÃO DE UM CERTIFICADO DE QUALIFICAÇÃO ENQUANTO COMANDANTE DE EMBARCAÇÃO

Os candidatos que não tenham completado um programa de formação aprovado com base nas normas de competência para o nível operacional nem tenham sido aprovados numa avaliação de competência por parte de uma autoridade administrativa destinada a verificar o cumprimento das normas de competência para o nível operacional devem ser aprovados neste módulo.

As prescrições adiante devem ser cumpridas além das referidas nas normas aplicáveis ao exame prático para a obtenção de um certificado de qualificação como comandante de embarcação.

1. Competências específicas e situações de avaliação

Os examinadores são livres de decidir sobre o conteúdo dos elementos de exame individuais. Os examinadores procedem ao exame de 20 em 25 elementos da categoria I.

Os examinadores procedem ao exame de 8 em 12 elementos da categoria II.

Os candidatos podem obter um máximo de 10 pontos em cada elemento.

Para a categoria I, os candidatos devem atingir um mínimo de 7 de um total de 10 pontos em cada elemento. Para a categoria II, os candidatos devem atingir um total mínimo de 40 pontos.

N.º	Competências	Elementos de exame	Categoria I-II
1	0.1.1	utilizar materiais disponíveis a bordo, como guinchos, cabeços de amarração, cabos de fibra e cabos de arame de aço, tendo em conta as medidas de segurança relevantes, incluindo o uso de equipamento de proteção individual e de salvamento;	I
2	0.1.2	acoplar e desacoplar as combinações empurrador/batelão recorrendo ao equipamento e aos materiais necessários;	I
3	0.1.2	utilizar equipamentos e materiais disponíveis a bordo para as operações de acoplamento, tendo em conta as medidas de segurança no trabalho relevantes, incluindo o uso de equipamento de proteção individual e de salvamento;	I
4	0.1.3	demonstrar manobras de ancoragem;	I
5	0.1.3	utilizar equipamento e materiais disponíveis a bordo para manobras de ancoragem tendo em conta regras de trabalho seguras, incluindo a utilização de equipamento de proteção individual e de salvamento;	I
6	0.1.4	assegurar a estanquidade do veículo aquático;	I
7	0.1.4	realizar o trabalho de acordo com a lista de verificação relativa ao convés e ao alojamento, como, por exemplo, impermeabilização e proteção das escotilhas e porões;	I
8	0.1.5	explicar e demonstrar os procedimentos aplicáveis aos tripulantes de convés durante a passagem de eclusas, açudes e pontes;	II
9	0.1.6	manusear e manter o sistema de marcação diurno e noturno empregado no veículo aquático, bem como os sinais, incluindo sonoros;	I
10	0.3.3	utilizar métodos de determinação da quantidade de carga carregada ou descarregada;	II
11	0.3.3	cálculo da quantidade de carga líquida utilizando as sondagens ou as tabelas dos tanques ou ambas;	II
12	0.4.1	operar e controlar as máquinas na casa das máquinas, seguindo os procedimentos aplicáveis;	I
13	0.4.1	explicar a função, a operação e a manutenção seguras dos sistemas de esgoto e de lastro, incluindo: comunicação de incidentes relacionados com as operações de transferência e capacidade para medir corretamente e comunicar os níveis das cisternas;	II
14	0.4.1	preparar e gerir paragens operacionais dos motores após funcionamento;	I
15	0.4.1	operar os sistemas de esgoto das cavernas e de bombagem do lastro e da carga;	I
16	0.4.1	utilizar os sistemas hidráulico e pneumático;	I
17	0.4.2	utilizar o quadro de distribuição;	I
18	0.4.2	utilização do abastecimento em terra;	I
19	0.4.3	aplicar procedimentos de trabalho seguros na manutenção e reparação de motores e equipamentos;	I

N.º	Competências	Elementos de exame	Categoria I-II
20	0.4.5	manter e cuidar de bombas, das redes de encanamentos e dos sistemas de esgoto e sistemas de lastro;	II
21	0.5.1	limpar todos os espaços de alojamento, a casa do leme, e manter a embarcação limpa, em conformidade com as regras de higiene, fazendo com que todos assumam a responsabilidade pelo seu próprio espaço de alojamento;	II
22	0.5.1	limpar a casa das máquinas e os motores utilizando os materiais de limpeza necessários;	I
23	0.5.1	limpar e preservar as partes exteriores, o casco e os conveses do veículo aquático na ordem correta, utilizando os materiais necessários de acordo com as normas ambientais;	II
24	0.5.1	remoção dos resíduos do veículo aquático e da respetiva tripulação, em conformidade com as normas ambientais;	II
25	0.5.2	cuidar de todo o equipamento técnico de acordo com as instruções técnicas e para utilizar os programas de manutenção (incluindo digitais);	I
26	0.5.3	utilizar e armazenar os cabos de fibra e de arame de aço em conformidade com práticas e regras de trabalho seguras;	II
27	0.5.4	juntar cabos de fibra e de arame de aço, aplicar nós de acordo com a sua utilização e manter os cabos;	I
28	0.6.1	utilizar os termos técnicos e náuticos necessários, assim como os termos relativos aos aspetos sociais no âmbito das expressões de comunicação normalizadas;	I
29	0.7.1	prevenir situações relacionadas com perigos a bordo;	I
30	0.7.1	prevenir atividades que possam ser perigosas para o pessoal ou o veículo aquático;	I
31	0.7.2	utilizar equipamento de proteção individual;	I
32	0.7.3	utilizar aptidões de natação para operações de salvamento;	II
33	0.7.3	utilizar equipamento de salvamento em caso de operações de salvamento e socorrer e transportar um paciente;	II
34	0.7.4	manter as vias de evacuação livres;	II
35	0.7.5	utilizar sistemas e equipamento de alerta e comunicação de emergência;	I
36	0.7.6, 0.7.7	aplicar vários métodos de combate a incêndios e equipamento de extinção e instalações fixas;	I
37	0.7.8	prestar primeiros socorros.	I

2. Prescrições mínimas aplicáveis aos veículos aquáticos em que o exame prático terá lugar

Um veículo aquático utilizado no quadro de um exame prático deve ser abrangido pelo artigo 2.º da Diretiva (UE) 2017/2397.

NORMAS PARA A HOMOLOGAÇÃO DOS SIMULADORES

I. PRESCRIÇÕES TÉCNICAS E FUNCIONAIS PARA A PILOTAGEM DAS EMBARCAÇÕES E PARA OS SIMULADORES DE RADAR NA NAVEGAÇÃO INTERIOR

N.º	Elemento	Nível de qualidade da prescrição técnica	Procedimento de ensaio	Simulador de pilotagem da embarcação	Simulador de radar
1.	Instalações de navegação por radar nas vias navegáveis interiores	Pelo menos uma instalação de navegação por radar nas vias navegáveis interiores com as mesmas funcionalidades que uma instalação de navegação por radar nas vias navegáveis interiores homologada de acordo com a norma ES-TRIN deve ser instalada no simulador.	Deve verificar-se se a instalação tem as mesmas funcionalidades que a instalação de navegação por radar nas vias navegáveis interiores homologada.	x	x
2.	Sistema de comunicação	O simulador deve estar equipado com um sistema de comunicação composto por: — uma ligação telefónica interna alternativa e — dois sistemas independentes de radiocomunicações para a navegação interior.	Deve verificar-se se o simulador está equipado com sistemas de comunicação.	x	x
3.	ECDIS-fluvial	Pelo menos um ECDIS-fluvial deve ser instalado no simulador.	Deve verificar-se se a instalação tem as mesmas funcionalidades que um ECDIS-fluvial.	x	
4.	Área de exercício	A área de exercício contém pelo menos um rio representativo com braços laterais ou canais e portos	Inspeção visual da área	x	x
5.	Sinais sonoros	Os sinais sonoros podem ser dados utilizando pedais ou botões.	Deve verificar-se se estes funcionam corretamente.	x	x
6.	Painel de luzes de navegação noturna	O painel de luzes de navegação noturna encontra-se instalado no simulador.	Deve verificar-se se o painel de luzes de navegação noturna funciona corretamente.	x	x
7.	Modelos matemáticos para veículos aquáticos	Pelo menos três modelos matemáticos de tipos representativos de veículo aquático com diferentes métodos de propulsão e condições de carga, incluindo um pequeno veículo que pode ser um rebocador, um veículo médio (por exemplo, 86 m de comprimento) e um veículo grande (por exemplo, 110 ou 135 m de comprimento).	Deve verificar-se se estão disponíveis os três modelos obrigatórios.	x	
8.	Modelos matemáticos para veículos aquáticos	Pelo menos um modelo matemático do tipo representativo de veículo aquático (por exemplo, 86 m de comprimento).	Deve verificar-se se está disponível o modelo obrigatório.		x
9.	Número de veículos aquáticos visados disponíveis ⁽¹⁾	O simulador deve incluir veículos visados de pelo menos cinco classes da Conferência dos Ministros Europeus dos Transportes (CEMT).	Deve verificar-se se estão disponíveis o número e a variedade de veículos visados requeridos.	x	x
10.	Estação do operador	O operador deve poder comunicar em todos os canais de frequência muito alta (VHF). O operador tem de ser capaz de monitorizar a utilização dos canais.	Deve verificar-se se o operador sabe comunicar em todos os canais VHF e se o operador sabe monitorizar a utilização de todos os canais.	x	x

N.º	Elemento	Nível de qualidade da prescrição técnica	Procedimento de ensaio	Simulador de pilotagem da embarcação	Simulador de radar
11.	Vários exercícios	Deve haver a possibilidade de criar, armazenar e correr vários exercícios, que devem ser manipuláveis quando em funcionamento.	São executadas diferentes operações.	x	x
12.	Exercícios separáveis	Durante o exame de mais de um candidato, os exercícios dos candidatos não interferem com o exame do outro candidato.	O exercício é recomeçado para cada candidato.	x	x
13.	Funções e disposição da ponte do veículo aquático	A secção da casa do leme é concebida para a navegação por radar por uma única pessoa, tal como previsto na norma ES-TRIN 2017/1.	Deve verificar-se se a disposição da ponte e as funções do equipamento correspondem às prescrições técnicas aplicáveis para os veículos aquáticos para a navegação interior. Deve verificar-se se a casa do leme se encontra concebida para operações de governo por uma só pessoa.	x	x
14.	Estação de governo (ponte/cabina)	As estações de governo assemelham-se às dos veículos aquáticos fluviais no tocante à forma e dimensões.	Inspeção visual.	x	x
15.	Estação do operador	<ol style="list-style-type: none"> 1. Deve haver uma sala separada na qual o(s) operador(es) e examinador(es) possam estar sentados e onde o examinador possa também acompanhar a imagem de radar do candidato. 2. A casa do leme e o espaço do operador devem estar separados um do outro. Devem ser tanto quanto possível à prova de som. 3. O operador deve poder operar pelo menos dois canais VHF simultaneamente 4. O operador deve poder identificar claramente o canal de comunicação rádio utilizado pelo candidato. 	Inspeção visual da estação do operador e inspeção de funcionalidade.	x	x
16.	Estação de informação	Possibilidade de repetir a bordo de uma estação de operação ou de informação.	As atividades de avaliação têm de ser monitorizadas.	x	x

Veículo aquático próprio ⁽²⁾

17.	Graus de liberdade	O simulador deve estar apto a visualizar o movimento em seis graus de liberdade.	<p>Os graus de liberdade implementados no simulador podem ser avaliados através da observação do sistema de visualização ou através de instrumentos. Por conseguinte, as manobras seguintes são realizadas utilizando pequenos veículos aquáticos que normalmente se movimentam com mais destreza e mais depressa do que os de maiores dimensões.</p> <ul style="list-style-type: none"> — Se o horizonte balançar ao olhar em frente durante a navegação de curvas, é implementado o movimento de rolo. — Se a proa do veículo aquático levantar e cair com fortes acelerações longitudinais, é implementado o movimento de balanço. — Se o visor do sonar por ecos mudar quando em marcha a altas velocidades a uma profundidade constante, o movimento de capa. Este ensaio implica a modelização do efeito <i>squat</i>. 	x	
-----	--------------------	--	---	---	--

N.º	Elemento	Nível de qualidade da prescrição técnica	Procedimento de ensaio	Simulador de pilotagem da embarcação	Simulador de radar
18.	Graus de liberdade	O simulador deve estar apto a simular o movimento em três graus de liberdade.	Os graus de liberdade implementados no simulador devem ser avaliados.		x
19.	Sistema de propulsão	A simulação de todos os componentes do sistema de propulsão é levada a cabo à semelhança da realidade e considera todas as influências relevantes.	O sistema de propulsão tem de ser ensaiado com base em manobras de aceleração e paragem durante as quais se pode observar o desempenho do motor (em termos de reação ao acelerador) e do veículo (em termos de velocidade máxima e comportamento temporal).	x	x
20.	Dispositivos de comando	O dispositivo de comando imita a realidade da velocidade angular do leme e considera as influências mais importantes.	Para testar a qualidade da simulação dos dispositivos de comando, podem ser realizadas diferentes investigações. São dadas restrições quando não é possível avaliar o comportamento sem protocolos de variáveis de estado. — Reação: O dispositivo de comando é utilizado em movimento a vante e à ré. Observa-se se se iniciam mudanças na direção tomada pelo veículo aquático. — Velocidade angular do leme: O dispositivo de comando é utilizado e a velocidade angular é observada no visor. Pode ser medida se a velocidade for realista.	x	x
21.	Efeitos de fundos baixos	O efeito da profundidade limitada da água na procura de potência no comportamento de manobra é modelizado corretamente em termos de qualidade.	São propostos dois tipos de ensaios que permitem julgar a qualidade da consideração da influência dos fundos baixos: Marcha a vante em linha reta: em diferentes profundidades, é medida a velocidade máxima alcançada, padronizada com a velocidade em águas profundas e representada contra o parâmetro calado por profundidade (T/h). A comparação com os dados existentes provenientes de testes-padrão fornece informações sobre a qualidade da influência dos fundos baixos na simulação. Diâmetro de viragem: ao submeter um veículo aquático a uma potência constante e um ângulo do leme de 20° em águas laterais sem restrição, os valores de velocidade, ângulo de deriva, velocidade angular e diâmetro de viragem de um veículo aquático fixo em rotação podem ser registados numa profundidade de água reduzida. Representar estes dados contra T/h permite determinar a forma como o ângulo de desvio, a velocidade angular, a velocidade e o diâmetro mudam com a profundidade da água.	x	

N.º	Elemento	Nível de qualidade da prescrição técnica	Procedimento de ensaio	Simulador de pilotagem da embarcação	Simulador de radar
22.	Influência da corrente	Existem pelo menos dois pontos de medição atuais no veículo aquático para que o momento de guinada da corrente possa ser calculado.	São previstos ensaios para verificar a existência da característica de desempenho e a sua consideração na simulação: — Um veículo aquático próprio é colocado num rio com uma corrente existente. Observa-se se o veículo aquático é levado pela corrente. Além disso, verifica-se se é acelerado até à velocidade da corrente. Se a corrente seguir a direção do rio, verificar-se-á ainda se a embarcação roda ligeiramente. — Um ensaio com a entrada do porto a partir de um rio com corrente mostra até que ponto o simulador calcula com realismo um momento de guinada gerado pela corrente inhomogénea.	x	x
23.	Influência do vento	A influência do vento gera forças no plano horizontal de acordo com a velocidade e a direção reais do vento. O vento gera também momentos de guinada e de rolamento.	Para verificar o nível de qualidade da influência do vento, podem ser realizados diferentes ensaios. Para poder detetar facilmente esses efeitos, devem ser escolhidas velocidades do vento relativamente elevadas. Executar o ensaio do seguinte modo: levar a cabo um ensaio tanto do vento frontal como do vento lateral com duas velocidades do vento diferentes numa zona em que a única influência seja a do vento. Acionar o vento e observar o comportamento. Parar o vento e observar o comportamento mais uma vez. Recomeçar com um veículo aquático não móvel.	x	
24.	Efeito de margem	A força lateral e o momento de guinada tendem a variar em função da distância à margem e da velocidade de forma adequada.	Para verificar o efeito de margem no simulador é necessária uma área de exercício que proporcione um embarcadouro ou um muro lateral. Devem ser efetuados os seguintes ensaios: — O veículo aquático prossegue em paralelo ao longo do muro. Verifica-se se a marcha é afetada e se o veículo aquático é atraído pelo muro e se a proa se afasta dele. — A distância à margem ou ao muro e a velocidade do veículo aquático são variadas e observa-se como os efeitos mudam.	x	
25.	Interação veículo aquático-veículo aquático	Regista-se a interação entre veículos aquáticos e calculam-se os efeitos realistas.	Para uma verificação total da interação veículo-veículo, dá-se início a um exercício com duas embarcações próprias no simulador em águas laterais não restritas. Se tal não for possível, o ensaio pode também ser efetuado utilizando um veículo de tráfego como segunda embarcação. Para uma boa avaliação dos resultados, os veículos começam em rotas paralelas a uma distância lateral relativamente pequena.	x	

N.º	Elemento	Nível de qualidade da prescrição técnica	Procedimento de ensaio	Simulador de pilotagem da embarcação	Simulador de radar
			<ul style="list-style-type: none"> — Tanto na ultrapassagem como no cruzamento, verifica-se em que medida a embarcação própria mostra atração e rotação. — É reduzida a profundidade da água. Verificar-se se os efeitos de interação aumentam. — A distância entre as embarcações deve ser aumentada a fim de verificar se os efeitos diminuem. — A velocidade da outra embarcação deve ser aumentada. Verifica-se a relação funcional entre o efeito da embarcação de passagem e a velocidade de cruzamento. 		
26.	Squat	Tanto o afundamento dinâmico como o caimento são modelizados em função da velocidade, da profundidade da água e do calado.	<p>Esta característica é testada da melhor maneira numa área com água lateral sem restrições e profundidade constante.</p> <ul style="list-style-type: none"> — Um ensaio tem de demonstrar se a característica squat pode ser verificada utilizando sonares por eco. — Diferentes valores para a profundidade abaixo da quilha na proa e na popa mostram se a embarcação revela caimento. — Com o aumento da velocidade, a relação funcional entre o squat (diferença entre a profundidade abaixo da quilha durante a posição imóvel e em movimento) e a velocidade do veículo aquático é verificada. — Testa-se se o efeito squat aumenta a uma velocidade constante mas quando diminui a profundidade da água. 	x	
27.	Efeito de canal	Consideração do fluxo de retorno da corrente. O fluxo de retorno não é linear em relação à velocidade do veículo.	<p>O fluxo de retorno constitui um efeito físico introduzido no simulador como uma força de resistência imposta sobre o veículo aquático. Para a testar, o veículo é colocado num canal estreito, e posto em marcha estável com potência constante. A velocidade é então medida. A potência é aumentada e a velocidade é medida. O teste é repetido ao largo com a mesma potência constante (dois níveis). O efeito esperado é o seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none"> — A velocidade no canal estreito é menor do que ao largo com a mesma regulação de potência. — Com uma regulação de potência superior, a diferença de velocidade é maior do que numa regulação de potência inferior. 	x	
28.	Efeito de eclusa	Numa eclusa, o veículo aquático experimenta o mesmo efeito que num canal. A eclusa causa um efeito adicional devido ao deslocamento provocado pelo veículo aquático com um grande fator de bloqueio ao entrar na eclusa (efeito de pistão).	O ensaio para o efeito de canal mostra o fluxo de retorno. Este ensaio não tem de ser repetido. O efeito de pistão pode ser demonstrado da seguinte maneira:	x	

N.º	Elemento	Nível de qualidade da prescrição técnica	Procedimento de ensaio	Simulador de pilotagem da embarcação	Simulador de radar
			<ul style="list-style-type: none"> — Levar o veículo aquático até à eclusa a uma velocidade relativamente alta. O veículo aquático experimenta resistência adicional após a sua entrada na eclusa (abrandar). Quando a propulsão parar as forças de marcha à ré ainda devem estar disponíveis e a embarcação deve fazer ligeiramente marcha à ré. — Ao iniciar a marcha na eclusa, regular a propulsão para um valor fixo. O veículo aquático deixa a eclusa, experimentando uma força de resistência devido ao efeito de pistão. Após a saída da eclusa (veículo aquático fora da eclusa), a força de resistência deve parar, observando-se um aumento repentino da velocidade. 		
29.	Encalhe	O encalhe reduz a velocidade da marcha do veículo aquático, pode ser audível por um som, mas não conduz, em qualquer caso, a uma paragem do veículo. O encalhe é notificado ao operador.	<p>Para verificar o encalhe é necessário dispor de uma área de exercício com um fundo liso ainda que ligeiramente protuberante. Aqui, trata-se da existência de informação adequada acerca da profundidade no próprio simulador e não da representação no sistema de visualização.</p> <p>Ao encalhar numa praia, deve testar-se se o veículo aquático realmente para, e se o fizer, se o faz abruptamente ou se abranda. Durante o encalhe, a mudança de plano horizontal do veículo tem de ser verificada com o sistema de visualização.</p> <p>Ao passar sobre um fundo liso e muito baixo, deve testar-se se o veículo aquático encalha devido ao efeito squat enquanto a velocidade é continuamente aumentada.</p> <p>Em todos os encalhes, deve verificar-se se o incidente é acompanhado por um som.</p>	x	
30.	Encalhe Abalroamento veículo aquático-terra Abalroamento veículo aquático-veículo aquático Abalroamento veículo aquático-veículo aquático Abalroamento veículo aquático-veículo aquático-terra	Um encalhe, um abalroamento veículo aquático-terra, veículo aquático-veículo aquático ou veículo aquático-ponte são notificados na simulação ao candidato e ao operador.	Inspeção visual		x
31.	Abalroamento veículo aquático-terra	Os abalroamentos veículo aquático-terra são notificados na simulação pelo menos por um som. A simulação abranda o veículo aquático. O cálculo do abalroamento é efetuado utilizando uma representação bidimensional do veículo.	A simulação do abalroamento veículo aquático-terra só pode ser testada em áreas de exercício com diferentes objetos em terra. Navegando contra diferentes objetos, pode testar-se se o simulador os consegue detetar e reagir.	x	

N.º	Elemento	Nível de qualidade da prescrição técnica	Procedimento de ensaio	Simulador de pilotagem da embarcação	Simulador de radar
			<p>Relativamente a diferentes objetos, testa-se se existem alguns relativamente aos quais não se verifica qualquer reação.</p> <p>O som que marca o abalroamento pode ser testado com o sistema áudio do simulador, se existir.</p> <p>A observação do abalroamento no sistema de visualização mostra se este ocorreu abruptamente ou se é simulada uma zona de encalhe lento.</p> <p>Um abalroamento com um ângulo raso a baixa velocidade pode mostrar se se calcula tendo em conta um a força tipo elástico.</p>		
32.	Abalroamento veículo aquático-veículo aquático	Os abalroamentos veículo aquático-veículo aquático são notificados na simulação pelo menos por um som. A simulação abranda o veículo aquático. O cálculo do abalroamento é efetuado utilizando uma representação bidimensional do veículo.	<p>Na condição prévia de não fazer diferença para a própria embarcação se a embarcação que se abalroa é outra embarcação própria ou uma embarcação de tráfego, podem ser encenados diferentes abalroamentos.</p> <p>Verifica-se qual a reação que ocorre no simulador durante um abalroamento entre duas embarcações e se é audível algum som.</p> <p>Na estação do instrutor, verifica-se com uma ampliação suficiente se os rebordos do veículo aquático são utilizados para a deteção do abalroamento.</p> <p>Testa-se, se o abalroamento ocorrer exatamente nesse momento, quando os rebordos se tocam mutuamente.</p> <p>Verifica-se se existe uma deteção exata do abalroamento também para várias embarcações com formas diferentes.</p>	x	
33.	Abalroamento veículo aquático-ponte	Os abalroamentos veículo aquático-ponte são detetados utilizando um valor de altura estático (correspondente a uma casa do leme rebaixada e a um mastro rebaixado). Os abalroamentos são notificados na simulação pelo menos por um som. A simulação abranda o veículo aquático.	<p>Para analisar este resultado, deve existir uma ponte na área de exercício e é utilizada uma carta náutica eletrónica fluvial.</p> <p>Verifica-se se durante a passagem de uma ponte sem espaço suficiente ocorre um abalroamento e qual o resultado dessa simulação.</p> <p>Verifica-se se é possível uma passagem segura mediante a redução suficiente do nível da água ou um aumento do calado. Tal também deve ser verificado no sistema de visualização.</p> <p>São necessárias diferentes passagens para verificar o ponto de abalroamento no navio, se só existir um. Neste caso, também se poderá localizar se a ponte causa um abalroamento na linha central ou nos limites exteriores.</p>	x	

N.º	Elemento	Nível de qualidade da prescrição técnica	Procedimento de ensaio	Simulador de pilotagem da embarcação	Simulador de radar
34.	Casa do leme regulável em altura	A altura de abaloamento e o nível dos olhos devem ser adaptáveis à posição da ponte. Deve estar disponível um movimento contínuo da casa do leme regulável em altura.	<p>Uma pré-condição para testar esta característica de desempenho é a disponibilidade de um veículo aquático típico para a navegação interior, por exemplo, um veículo de 110 m de comprimento. A disponibilidade básica desta funcionalidade pode ser verificada através da presença de um dispositivo de comando para a mudança de posição da ponte.</p> <p>A função pode ser testada na ponte e verifica-se se podem ser escolhidas posições arbitrárias e se o movimento é abrupto ou com velocidade realista.</p> <p>Ao posicionar outra embarcação própria nas proximidades pode testar-se se esta funcionalidade se encontra igualmente disponível para outros veículos aquáticos no sistema de visualização. Pode observar-se também se as luzes de navegação e os sinais diurnos se movem de acordo com o movimento ascendente da casa do leme da segunda embarcação no sistema de visualização.</p>	x	
35.	Cabos de fibra	O sistema de visualização deve mostrar a dinâmica tanto do veículo aquático como do cabo de fibra (por exemplo, folga, elasticidade, peso e rutura e ligações aos pontos de amarração).	<p>Numa zona de exercício com uma parede de cais, é testada a amarração com um cabo de fibra.</p> <p>Ao utilizar um cabo de fibra, deve verificar-se se este tem ligação a determinados pontos de amarração.</p> <p>O ponto de rutura de um cabo de fibra deve ser verificado ao tentar parar o veículo aquático com o cabo a toda a velocidade.</p> <p>A folga de um cabo é verificada pela diminuição da força e da distância.</p>	x	
36.	Âncoras	As âncoras podem ser lançadas e recolhidas. A profundidade e a dinâmica da corrente devem ser tidas em conta.	<p>Numa zona de exercício com uma profundidade limitada e numa embarcação própria com uma ou várias âncoras, a função de ancoragem pode ser examinada. É razoável, se estiver disponível uma corrente constante com uma velocidade variável.</p> <p>O lançamento e a recolha da âncora só são possíveis se existirem determinados elementos operacionais. Também deve ser verificado se existem instrumentos que indiquem o comprimento da corrente.</p> <p>Verifica-se se as velocidades diferem quando a âncora é lançada e quando é recolhida. Além disso, também deve ser verificado se tal é acompanhado do devido som.</p> <p>Pela variação da profundidade, verifica-se se esta tem influência na função de ancoragem.</p>	x	

N.º	Elemento	Nível de qualidade da prescrição técnica	Procedimento de ensaio	Simulador de pilotagem da embarcação	Simulador de radar
			A baixa velocidade da corrente, deve testar-se se o veículo aquático oscila e se para depois de lançada a âncora. À medida que a corrente aumenta continuamente, deve testar-se se a âncora sustem o veículo aquático. Se uma única âncora não sustiver o veículo aquático, deve verificar-se se o veículo para com duas âncoras quando estas são utilizadas.		
37.	Reboque (operação entre dois veículos aquáticos)	No reboque, são consideradas a dinâmica de ambos os veículos aquáticos e a ligação por meio do cabo.	A zona de exercício para verificação da função de reboque pode ser uma área de mar aberto. Além do reboque ou do veículo próprio rebocado, é necessário outro veículo aquático (embarcação própria ou de tráfego). A condição básica para o reboque pode ser testada com um cabo de reboque entre a embarcação própria e o outro veículo. Se tal não for possível, deve verificar-se se é fornecido um método alternativo para definir uma força proveniente de um rebocador virtual. Verifica-se se a outra embarcação, utilizada como rebocador, pode acelerar a embarcação própria rebocada e dar início igualmente a uma manobra de guinada por força lateral. Verifica-se se a embarcação própria utilizada como rebocador pode mover a outra embarcação através de manobras adequadas e imobilizá-la e se esta também pode ser posta em rotação através de um puxão lateral.	x	

Veículos aquáticos de tráfego

38.	Quantidade de veículos de tráfego	Deve estar disponível um mínimo de dez veículos aquáticos.	O ensaio deve demonstrar se a quantidade exigida pode ser inserida num exercício.	x	x
39.	Controlo do veículo de tráfego	O veículo aquático de tráfego pode seguir rotas com mudança de rumo e velocidade de forma realista.	A disponibilidade das funções de controlo tem de ser verificada através da criação de um novo exercício que inclua o veículo aquático de tráfego.	x	x
40.	Comportamento em movimento	Comportamento em movimento razoavelmente calmo.	Aplica-se o procedimento de ensaio para controlo do veículo de tráfego.	x	x
41.	Influência do vento	O veículo aquático de tráfego reage a um dado vento com um ângulo de deriva.	O vento aplicado a um exercício deve mostrar um ângulo de deriva aos veículos aquáticos que mude com a velocidade e com a direção do vento.	x	
42.	Influência da corrente	O veículo aquático de tráfego reage a uma dada corrente com um ângulo de deriva.	A corrente aplicada a um exercício deve mostrar um ângulo de deriva aos veículos aquáticos que mude com a velocidade e com a direção da corrente.	x	x

N.º	Elemento	Nível de qualidade da prescrição técnica	Procedimento de ensaio	Simulador de pilotagem da embarcação	Simulador de radar
43.	Secção e dimensão da imagem	O sistema de visualização permite uma visão em torno do horizonte (360 graus). O campo de visão horizontal pode ser obtido por uma visão fixa de pelo menos 210 graus e de pontos de vista adicionais para o resto do horizonte. A vista vertical permite baixar o ponto de vista até à água e subir até ao céu tal como se vê da posição normal de governo na casa do leme.	Inspeção visual do simulador de marcha.	x	
44.	Resolução por imagem	A resolução atinge a resolução do olho humano. O débito de imagens (idealmente > 50 ips, pelo menos com uma imagem realista e fina) não revela sacudidelas.	A resolução deve ser verificada por inspeção visual.	x	
45.	Maior pormenorização e qualidade do ecrã	O nível de pormenor do sistema de visualização ultrapassa uma representação simplificada. Mostra uma boa imagem da zona de navegação em todas as circunstâncias.	O modelo visual deve ser verificado por inspeção visual.	x	
46.	Superfície da água	As ondas induzidas pelo veículo aquático dependem da sua velocidade. Deve ser tida em consideração a profundidade. As ondas induzidas pelo vento obedecem à direção e à velocidade do vento.	A inspeção visual deve mostrar se as ondas induzidas pelo veículo aquático mudam com a velocidade do veículo e se as ondas induzidas pelo vento mudam com a direção e a velocidade do vento.	x	
47.	Sol, lua, corpos celestes	O sol e a lua seguem um intervalo de 24 horas. As posições não correspondem exatamente ao local e data da simulação. O céu noturno pode ser constituído por estrelas arbitrárias.	A inspeção visual deve indicar se o sol, a lua e os corpos celestes numa situação diurna, noturna e crepuscular podem ser modificados	x	
48.	Meteorologia	São representadas altas camadas de nuvens estacionárias. Além disso, podem ser representados queda de chuva, neblina e nevoeiro.	A inspeção visual mostra o nível de pormenor exigido.	x	
49.	Ruído ambiente	Os ruídos dos motores são reproduzidos de forma realista.	Os ruídos dos motores devem ser testados em condições meteorológicas e marítimas silenciosas pela avaliação dos ruídos para todas as velocidades do motor. Deve determinar-se se o ruído do motor é audível e se o volume e o som são adequados.	x	x
50.	Fontes externas de ruído (por exemplo, ruídos de motor, sinais de alarme e âncora).	Os sinais sonoros únicos são feitos de forma realista, mas não podem localizar-se acusticamente.	Em primeiro lugar, na casa do leme do veículo aquático próprio, estacionário, todos os sinais sonoros disponíveis são ativados um após outro. Determina-se se os sinais sonoros são realistas no que respeita aos níveis sonoros e ao volume. Numa segunda fase, os mesmos sinais sonoros são ativados noutro veículo aquático, enquanto a distância até ao veículo muda. Deve avaliar-se se os sinais sonoros corretos e os níveis de volume estão a ser manipulados corretamente. Todas as unidades de potência auxiliares (por exemplo, âncoras) na casa do leme do veículo aquático são ativadas separadamente. Deve verificar-se se o estatuto funcional é perceptível em termos acústicos.	x	

N.º	Elemento	Nível de qualidade da prescrição técnica	Procedimento de ensaio	Simulador de pilotagem da embarcação	Simulador de radar
51.	Ruídos externos (sinais sonoros)	Os sinais sonoros provenientes dos veículos aquáticos visados devem poder ser ouvidos.	Durante um exercício, é emitido um sinal sonoro por um veículo aquático visado.		x
52.	Informações acústicas internas	Os sinais acústicos de dispositivos de pontes têm um som realista, mas são emitidos por altifalantes situados na consola do simulador.	Todos os sinais acústicos de todos os dispositivos disponíveis na casa do leme são ativados um após outro. É testado se os sinais são emitidos pelos próprios dispositivos ou pelos altifalantes do simulador e até que ponto parecem realistas.	x	
53.	Audição	O operador pode ouvir todos os ruídos provenientes da casa do leme do veículo aquático.	No âmbito de uma simulação tem de ser testado se os sons provenientes da casa do leme de um veículo aquático são transmitidos de forma clara e compreensível e se o nível de volume é regulável.	x	
54.	Gravação	Os sons da casa do leme do veículo aquático são gravados em simultâneo com a simulação.	É executado um exercício que inclui comunicações via rádio e sons. A reescuta deve revelar uma gravação audível e gravada em sincronia com a repetição da simulação.	x	
55.	Conformidade do radar	A exatidão angular para marcação horizontal deve estar de acordo com a Especificação Técnica Europeia (ETSI) EN 302 194. Os efeitos relativos ao ângulo de abertura verticalmente limitado são identificáveis por exemplo ao passar por pontes.	Conformidade «vertical»: simulação de passagem de ponte tendo em consideração: — a altura da antena acima da superfície da água com o calado atual, — o ângulo de irradiação em conformidade com o lóbulo do radar e o caimento do veículo, — a altura da ponte entre o bordo inferior da ponte e a superfície da água.	x	x
56.	Resolução	A simulação de radar deve criar uma imagem de radar realista. A simulação de radar deve preencher os requisitos da ETSI EN 302 194 [1].	Deve ser demonstrada a correta resolução a uma distância de 1 200 m: dois objetos com uma distância azimutal de 30 m têm de ser identificados como dois objetos separados. Dois objetos a uma distância de 1 200 m na mesma direção com uma distância de 15 m entre si têm de ser identificados como dois objetos diferentes.	x	x
57.	Sombra causada pelo próprio veículo aquático ou por outro veículo	A sombra corresponde às relações trigonométricas, mas não se consideram as alterações da posição dinâmica do veículo aquático.	A sombra causada pelo próprio veículo aquático deve ser testada pela aproximação de uma boia e pela identificação da distância a que a boia se encontra escondida pela proa da embarcação. Esta distância deve ser realista. A sombra causada pelo outro veículo aquático tem de ser testada colocando-se dois veículos na mesma direção. Ao colocar um veículo menor atrás de outro maior, o mais pequeno não deve aparecer no visor do radar.	x	x
58.	Interferência do mar e da chuva	O ajuste dos filtros e o seu efeito correspondem à amplitude de dispositivos reais homologados.	É feita uma avaliação através da regulação e do ajuste dos filtros.	x	x

N.º	Elemento	Nível de qualidade da prescrição técnica	Procedimento de ensaio	Simulador de pilotagem da embarcação	Simulador de radar
59.	Falsos ecos	São gerados falsos ecos. Além disso, a frequência de ecos múltiplos muda com a distância de modo realista.	Num exercício com múltiplos veículos aquáticos visados, os falsos ecos devem ser visíveis. Durante o ensaio, o observador deve procurar interferências e ecos múltiplos.	x	x
60.	Profundidade da água	A topografia do fundo é descrita em pormenor por curvas e sondagens batimétricas ou por qualquer outra forma numa resolução elevada, tanto quanto haja dados disponíveis.	Ao navegar na zona a inspecionar, deve verificar-se se o sonar por ecos mostra valores realistas.	x	
61.	Corrente	A corrente pode ser arbitrária, definida por pelo menos campos de vetores bidimensionais com uma alta resolução adaptada à dimensão do veículo aquático e à área em causa.	O efeito da corrente tem de ser testado ao deixar-se o veículo aquático próprio vogar livremente num rio. O veículo aquático deve mover-se com a corrente de forma realista.	x	x
62.	Maré	Os dados das marés são dados numa resolução espacial ou temporal grosseira, ou em ambas.	O efeito da maré em objetos flutuantes pode ser avaliado pela simulação de um objeto flutuante de preferência de pequena dimensão sem qualquer força de propulsão ou outras forças (por exemplo, do vento ou de um cabo). Por mudar a hora do dia, pode verificar-se se a corrente de maré e a linha de água dependem do tempo e são realistas. A linha de água pode ser vista diretamente no sonar por ecos e pode ser registada por um dia inteiro para comparar com dados medidos ou calculados.	x	
63.	Vento	As flutuações e os campos do vetor do vento podem ser definidos e permitir alterações locais.	Se for instalado um anemómetro a bordo, o instrumento na ponte deve indicar a velocidade relativa do vento, bem como a sua direção. A influência de diferentes campos de vento na dinâmica do veículo aquático deve ser testada.	x	
64.	Modelos 2D/3D de objetos fixos	Os substitutos 2D de objetos só são permitidos se se tratar de objetos distantes e são irreconhecíveis.	Os objetos fixos são observados enquanto um veículo aquático se desloca por toda a zona de simulação que tem de ser validada. Pode ser determinada a que distância e de que maneira o nível de pormenor é reduzido e em que medida são utilizados os modelos de 2D.	x	
65.	Nível de pormenor dos objetos fixos	Um bom nível de pormenor pode deixar aparecer objetos realistas, embora as simplificações sejam reconhecíveis em termos de forma e de superfície.	A área de formação a avaliar é carregada e estabelecido um veículo aquático próprio. Em primeiro lugar, é necessário examinar se são identificados todos os objetos importantes do sistema de navegação. O cenário deve, à primeira vista, aparecer realista.	x	
66.	Modelos diurnos/noturnos de objetos móveis	Na escuridão, qualquer objeto pode ser iluminado. As fontes luminosas importantes para a navegação podem emitir luz com características predeterminadas.	A área de formação a avaliar é carregada e estabelecido um veículo aquático próprio. A hora simulada é regulada para a meia-noite. Deve testar-se se todos os objetos importantes do sistema de navegação são iluminados na simulação tal como na realidade. Além disso, deve testar-se se são iluminados outros objetos. Se a aplicação informática do simulador tiver essa função, o instrutor acende e apaga a luz dos elementos pretendidos.	x	

N.º	Elemento	Nível de qualidade da prescrição técnica	Procedimento de ensaio	Simulador de pilotagem da embarcação	Simulador de radar
67.	Modelos 2D/3D de objetos móveis	Os objetos bidimensionais só são utilizados em pano de fundo (à distância) pelo que quase não se veem. De outra forma, são adotados os modelos 3D.	A área de formação a avaliar é carregada e selecionado um veículo aquático próprio. A área de formação é completamente navegada; simultaneamente, os objetos móveis disponíveis são utilizados, observados e avaliados para determinar se apresentam superfícies planas viradas para o observador.	x	
68.	Nível de pormenor	Em caso de um nível de pormenor melhorado, são apresentados objetos realistas, embora as formas e as superfícies apareçam de forma simplificada.	Um veículo aquático próprio funciona numa área operacional arbitrariamente selecionada. São utilizados objetos móveis passíveis de avaliação. Devem figurar de forma realista.	x	
69.	Sinalização luminosa e diurna	As luzes e os sinais mostrados podem ser ligados individualmente, ou seja, todas as luzes e sinais são armazenados separadamente na base de dados e são posicionados de acordo com as prescrições de verdadeiros veículos aquáticos e de acordo com a regulamentação aplicável para esses veículos.	Em grande proximidade de um veículo aquático de tráfego, um veículo próprio é utilizado em qualquer zona de formação. Tanto quanto possível, o operador coloca todos os tipos de sinalização diurna e de tráfego no veículo de tráfego. Se o simulador o permitir, um segundo veículo próprio é utilizado em vez do veículo de tráfego. No segundo veículo próprio, são igualmente colocadas todo o tipo de luzes e sinalização diurna. Na estação de governo do primeiro veículo próprio, deve verificar-se quais os sinais e luzes visíveis em ambos os outros veículos.	x	
70.	Modelos diurnos/noturnos	As fontes de luz podem piscar de acordo com certas características.	Um veículo aquático próprio navega numa determinada área operacional. A hora de simulação é fixada em 24:00 h. São utilizados todos os objetos móveis passíveis de avaliação. Tanto quanto possível, o operador liga todas as fontes luminosas instaladas nos objetos para inspeção visual.	x	
71.	Refletividade do radar	O eco na imagem radar deve ser realista e depender do ângulo de visualização.	Deve verificar-se se os objetos refletidos mostram um eco realista.	x	x
72.	Ecos provocados pelas ondas e precipitação	Os ecos do estado do mar são registados para um padrão típico de ondas que abrange igualmente a gama de estados do mar. Os ecos por precipitação são apresentados de forma realista.	Os ecos do estado do mar devem ser testados através da introdução de alturas de onda diferentes e de diferentes direções. Os ecos de precipitação são verificados.	x	x
73.	Ondas	O estado do mar e a direção das ondas podem ser ajustados; o veículo aquático move-se de forma realista.	Deve testar-se se o movimento do veículo aquático varia de acordo com o estado do mar. As direções e a altura das ondas têm de ser visíveis.	x	
74.	Precipitação	Todas as condições meteorológicas (restrição de visibilidade, precipitação com exceção de relâmpagos e formação de nuvens) estão disponíveis e resultam numa imagem coerente.	Deve ser efetuada uma inspeção visual para verificar se a visibilidade pode ser reduzida.	x	

N.º	Elemento	Nível de qualidade da prescrição técnica	Procedimento de ensaio	Simulador de pilotagem da embarcação	Simulador de radar
75.	Cartas náuticas	O ECDIS-fluvial no modo informação deve satisfazer os requisitos da norma mais recente publicada pela União Europeia ou pela Comissão Central para a Navegação do Reno (Regulamento de Execução (UE) n.º 909/2013 da Comissão ou a versão atualizada da edição 2.3 do CCNR ECDIS-fluvial).	Deve verificar-se se o software ECDIS é ou não certificado e se está a ser utilizada a carta náutica eletrónica fluvial.	x	
76.	Unidades de medida	O simulador utiliza unidades para a navegação interior europeia (km, km/h).	As unidades apresentadas têm de ser avaliadas.	x	x
77.	Opções linguísticas	Aplicam-se a língua de exame e/ou o inglês.	Deve verificar-se a língua dos instrumentos.	x	x
78.	Quantidade de exercícios	Deve haver a possibilidade de criar, armazenar e correr vários exercícios, que devem ser manipuláveis quando em funcionamento.	São executadas diferentes operações.	x	x
79.	Quantidade de veículos próprios	Para cada ponte deve ser carregado um veículo próprio diferente.	Demonstração de exercícios separados em pontes múltiplas (se aplicável).	x	
80.	Dados relativos ao armazenamento	Todos os valores de simulação necessários para recriar a simulação, incluindo o vídeo e o som do desempenho do candidato, têm de ser armazenados.	É iniciada uma simulação e feita a armazenagem. A simulação é recarregada e revista a fim de determinar se todos os dados relevantes estão disponíveis a partir da simulação gravada.	x	x
81.	Armazenamento do exame visualizado	Deve haver a possibilidade de voltar a correr a simulação na sala do operador ou numa estação de informação. A comunicação rádio deve ser passível de gravação.	O exercício deve voltar a ser corrido.	x	x

(¹) Um veículo aquático visado é completamente controlado pelo simulador e pode movimentar-se de uma maneira muito mais simples do que o próprio veículo.

(²) Um veículo aquático próprio constitui um objeto no simulador que é totalmente controlado por um ser humano e que proporciona uma representação visual do cenário.

II. NORMAS RELATIVAS AO PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO PARA HOMOLOGAÇÃO DOS SIMULADORES DE PILOTAGEM DAS EMBARCAÇÕES E DOS SIMULADORES DE RADAR

I. **Procedimento para a homologação dos simuladores utilizados nos exames a que se refere o artigo 17.º, n.º 3, alíneas a) e b), da Diretiva (UE) 2017/2397**

1. A entidade que utiliza simuladores para avaliar competências deve apresentar à autoridade competente do Estado-Membro um pedido de homologação
 - a) onde se especifique qual a avaliação de competências para a qual o simulador deve ser autorizado, ou seja, o exame prático para a obtenção de um certificado de qualificação enquanto comandante de embarcação (simulador de pilotagem das embarcações) ou exame prático para a obtenção de uma autorização específica para a navegação por radar (simulador de radar), ou ambos;
 - b) onde se indique que o simulador assegura a plena conformidade com as prescrições técnicas e funcionais mínimas a que se referem a norma ou as normas aplicáveis aos simuladores.
2. A autoridade competente deve assegurar que as prescrições mínimas especificadas na norma para os requisitos funcionais e técnicos dos simuladores são verificadas de acordo com o procedimento de ensaio para cada elemento. Para o presente exercício, a autoridade competente utiliza peritos independentes da entidade responsável pela realização do programa de formação. Os peritos devem documentar a verificação da conformidade para cada elemento. Se os procedimentos de ensaio confirmarem que os requisitos foram preenchidos, a autoridade competente deve homologar o simulador. A homologação deve especificar qual a avaliação específica de competência para a qual o simulador está autorizado.

II. **Notificação da homologação e sistema de normas de qualidade**

1. A autoridade competente para a homologação dos simuladores deve notificar a homologação do simulador à Comissão Europeia e a qualquer organização internacional interessada indicando pelo menos o seguinte:
 - a) avaliação de competências para a qual o simulador é autorizado, ou seja, o exame prático para a obtenção de um certificado de qualificação enquanto comandante de embarcação (simulador de pilotagem das embarcações) ou exame prático para a obtenção de uma autorização específica para a navegação por radar (simulador de radar), ou ambos;
 - b) nome do operador do simulador;
 - c) nome do programa de formação (se aplicável);
 - d) órgão emissor dos certificados de qualificação, da autorização específica ou dos certificados de exame prático;
 - e) data de entrada em vigor, revogação ou suspensão da homologação do simulador.
 2. Para efeitos de um sistema de avaliação e de garantia da qualidade referido no artigo 27.º da Diretiva (UE) 2017/2397, as autoridades competentes devem conservar os pedidos especificados na secção I.1, alínea a) e a documentação especificada na secção I.2.
-

ANEXO IV

NORMAS DE APTIDÃO MÉDICA

CRITÉRIOS DE APTIDÃO MÉDICA APLICÁVEIS A SITUAÇÕES CLÍNICAS (APTIDÃO GERAL, VISÃO E AUDIÇÃO)

Introdução

O examinador médico deve ter em conta que não é possível elaborar uma lista exaustiva de critérios de aptidão que abranja todas as situações clínicas possíveis e as variações na sua apresentação e prognóstico. Os princípios subjacentes à abordagem adotada no quadro podem, muitas vezes, ser extrapolados para as situações clínicas que não são abrangidas no quadro. Perante a presença de uma situação clínica, as decisões relativas à aptidão dependem de uma avaliação e análise clínicas cuidadosas, devendo ser tidos em conta os seguintes pontos sempre que se tome uma decisão sobre a aptidão:

- Por aptidão médica, que inclui a aptidão física e psíquica, entende-se a ausência de qualquer doença ou deficiência que impeça a pessoa que preste serviço a bordo de um veículo aquático de vias navegáveis interiores de realizar qualquer das seguintes ações:
 - a) Executar as tarefas necessárias para operar o veículo aquático;
 - b) Desempenhar em qualquer momento as funções que lhe estão atribuídas;
 - c) Ter a correta perceção do ambiente.
- As situações clínicas enumeradas são exemplos comuns das que podem tornar os tripulantes inaptos. A lista pode também ser utilizada para determinar as limitações adequadas em matéria de aptidão. Os critérios proporcionados apenas podem fornecer orientações aos médicos e não substituem uma apreciação médica sólida.
- As implicações para o trabalho e para a vida nas vias navegáveis interiores variam muito, dependendo dos antecedentes naturais de cada situação clínica e da possibilidade de tratamento. Para tomar uma decisão sobre a aptidão devem ser utilizados conhecimentos sobre a situação clínica e a avaliação das suas características na pessoa examinada.
- Se a aptidão médica não puder ser plenamente demonstrada, podem ser impostas medidas de atenuação e restrições desde que se assegure uma segurança de navegação equivalente. É aditada uma lista de medidas de atenuação e restrições às notas deste texto. Sempre que necessário, faz-se referência a essas medidas de atenuação e restrições nas descrições dos critérios de aptidão médica.

O quadro é apresentado da seguinte forma:

Coluna 1: Classificação Internacional de Doenças da OMS, 10.^a revisão (CID-10). Os códigos são indicados como um auxílio à análise dos dados e, em especial, à sua compilação a nível internacional.

Coluna 2: Designação comum da situação clínica ou do grupo de situações clínicas, com uma exposição sucinta sobre a sua importância para o trabalho nas vias navegáveis interiores.

Coluna 3: Critérios de aptidão médica que conduzem à decisão: incompatibilidade.

Coluna 4: Critérios de aptidão médica que conduzem à decisão: capaz de desempenhar em qualquer momento as funções que lhe foram atribuídas.

Incluem-se dois apêndices:

Apêndice 1. Critérios pertinentes para a visão, como indicado no código de diagnóstico H 0059

Apêndice 2. Critérios pertinentes para a audição, como indicado no código de diagnóstico H 68-95.

CID-10 Código de diagnóstico	Situação clínica Justificação para os critérios	Incompatibilidade com o desempenho em qualquer momento das funções que lhe foram atribuídas — previsto ser temporário (T) — previsto ser permanente (P)	Capaz de desempenhar em qualquer momento as funções que lhe foram atribuídas
A 00–B99	INFEÇÕES		
A 00 – 09	Infeção gastrointestinal <i>Transmissão a terceiros, recor- rência</i>	T — Se detetada em terra (sintomas atuais ou a aguardar resultados dos testes quanto ao estatuto de portador) ou estatuto de portador confirmado até que se demonstre a eliminação	Ausência de sintomas que afetem a segurança durante o trabalho

CID-10 Código de diagnóstico	Situação clínica <i>Justificação para os critérios</i>	Incompatibilidade com o desempenho em qualquer momento das funções que lhe foram atribuídas — previsto ser temporário (T) — previsto ser permanente (P)	Capaz de desempenhar em qualquer momento as funções que lhe foram atribuídas
A 15–16	Tuberculose pulmonar <i>Transmissão a terceiros, recorrência</i>	T — Ensaio de rastreio positivo ou antecedentes clínicos, até investigação. Se infetado, até o tratamento estar estabilizado e a ausência de infecciosidade ser confirmada P — Recaída ou lesões residuais graves	Conclusão com êxito de um regime de tratamento
A 50–64	Infeções sexualmente transmissíveis <i>Incapacidade grave, recorrência</i>	T — Se detetada em terra: até à confirmação do diagnóstico, à aplicação do tratamento e à conclusão com êxito de um regime de tratamento. P — Complicações incapacitantes tardias intratáveis	Ausência de sintomas que afetem a segurança durante o trabalho
B 15	Hepatite A <i>Transmissível por contaminação dos alimentos ou da água</i>	T — Até ao desaparecimento da icterícia ou ao restabelecimento da tolerância ao exercício	Ausência de sintomas que afetem a segurança durante o trabalho
B 16–19	Hepatite B <i>Transmissível por contacto com sangue ou outros fluidos corporais. Possibilidade de insuficiência hepática permanente e de cancro do fígado</i>	T — Até ao desaparecimento da icterícia ou ao restabelecimento da tolerância ao exercício P — Insuficiência hepática persistente, com sintomas que afetam a segurança durante o trabalho ou suscetível de complicações	Ausência de sintomas que afetem a segurança durante o trabalho. Apto com uma limitação temporal de dois anos no máximo
	Hepatite C <i>Transmissível por contacto com sangue ou outros fluidos corporais. Possibilidade de insuficiência hepática permanente</i>	T — Até ao desaparecimento da icterícia ou ao restabelecimento da tolerância ao exercício P — Insuficiência hepática persistente, com sintomas que afetam a segurança durante o trabalho ou suscetível de complicações	Ausência de sintomas que afetem a segurança durante o trabalho
B 20–24	VIH+ <i>Transmissível por contacto com sangue ou outros fluidos corporais. Progressão para doenças associadas ao VIH ou SIDA</i>	T — Correta perceção da situação clínica e conformidade total com as recomendações de tratamento P — Doenças incapacitantes irreversíveis associadas ao VIH. Persistência dos efeitos incapacitantes da medicação	Ausência de sintomas que afetem a segurança durante o trabalho. Apto com uma limitação temporal de dois anos no máximo
A 00–B 99 não enumerados separadamente	Outra infeção <i>Incapacidade do paciente, infeção de outros</i>	T — Em caso de infeção grave e de risco elevado de transmissão P — Em caso de persistência de incapacidade recorrente ou de reincidência de infeções	Ausência de sintomas que afetem a segurança durante o trabalho

CID-10 Código de diagnóstico	Situação clínica <i>Justificação para os critérios</i>	Incompatibilidade com o desempenho em qualquer momento das funções que lhe foram atribuídas — previsto ser temporário (T) — previsto ser permanente (P)	Capaz de desempenhar em qualquer momento as funções que lhe foram atribuídas
C00–48	TUMORES		
C 00–48	Tumores malignos — incluindo linfoma, leucemia e situações conexas <i>Recorrência — especialmente complicações agudas, por exemplo, danos incorridos em caso de hemorragia</i>	T — Até investigação, tratamento e avaliação do prognóstico P — Incapacidade persistente com sintomas que afetam a segurança durante o trabalho ou muito suscetível de recorrência	Ausência de sintomas que afetem a segurança durante o trabalho A confirmar mediante avaliação formal de um especialista
D 50–89	DOENÇAS DO SANGUE		
D 50 –59	Anemia/Hemoglobopatias <i>Tolerância ao exercício reduzida. Anomalias esporádicas dos glóbulos vermelhos</i>	T — Até hemoglobina normal ou estável P — Anemia grave persistente ou recorrente ou sintomas incapacitantes intratáveis ligados a uma destruição de glóbulos vermelhos	Ausência de sintomas que afetem a segurança durante o trabalho
D 73	Esplenectomia (antecedentes cirúrgicos) <i>Aumento da suscetibilidade a determinadas infeções</i>	T — Até à conclusão do tratamento clínico e ao restabelecimento da tolerância ao exercício	Ausência de sintomas que afetem a segurança durante o trabalho
D 50 –89 não enumerados separadamente	Outras doenças do sangue e dos órgãos hematopoiéticos <i>Variada — recorrência de hemorragia anormal e também, possivelmente, tolerância reduzida ao exercício ou baixa resistência a infeções</i>	T — Enquanto sob investigação P — Perturbações crónicas da coagulação	Avaliação caso a caso
E 00–90	DOENÇAS ENDÓCRINAS E METABÓLICAS		
E 10	Diabetes — insulino-dependente <i>Incapacidade grave resultante da hipoglicemia. Complicações resultantes da perda de controlo da glicose no sangue. Probabilidade acrescida de problemas visuais, neurológicos e cardíacos</i>	T — Em caso de ausência de: 1) bom controlo, 2) conformidade com o tratamento ou 3) perceção de hipoglicemia P — Se mal controlada ou não conforme com o tratamento. Antecedentes de hipoglicemia ou perda de perceção de hipoglicemia. Complicações incapacitantes da diabetes	Avaliação caso a caso com uma limitação temporal máxima de cinco anos. Se existirem provas de um bom controlo, da plena conformidade com as recomendações de tratamento e de uma boa perceção de hipoglicemia. A restrição 04*** pode ser indicada
E 11–14	Diabetes — não insulino-dependente. Outra medicação <i>Progressão para o uso de insulina, probabilidade acrescida de problemas visuais, neurológicos e cardíacos</i>	T — Em caso de ausência de: 1) bom controlo, 2) conformidade com o tratamento ou 3) perceção de hipoglicemia	Quando estabilizada, na ausência de complicações incapacitantes: apto com uma limitação temporal de cinco anos no máximo
	Diabetes — não insulino-dependente; tratada apenas por regime alimentar <i>Progressão para o uso de insulina, probabilidade acrescida de problemas visuais, neurológicos e cardíacos</i>	T — Em caso de ausência de: 1) bom controlo, 2) conformidade com o tratamento ou 3) perceção de hipoglicemia	Quando estabilizada, na ausência de complicações incapacitantes: apto com uma limitação temporal de cinco anos no máximo

CID-10 Código de diagnóstico	Situação clínica <i>Justificação para os critérios</i>	Incompatibilidade com o desempenho em qualquer momento das funções que lhe foram atribuídas — previsto ser temporário (T) — previsto ser permanente (P)	Capaz de desempenhar em qualquer momento as funções que lhe foram atribuídas
E 65–68	Obesidade/massa corporal anormal — elevada ou baixa <i>Acidentes individuais, mobilidade e tolerância ao exercício reduzidas em funções de rotina e de emergência. Probabilidade acrescida de diabetes, doença arterial e artrite</i>	T — Se não for possível realizar funções críticas de segurança, a capacidade ou o desempenho da prova de esforço for insuficiente, o Índice de Massa Corporal (IMC) for ≥ 40 (obesidade de nível 3) P — Não é possível realizar funções críticas de segurança, a capacidade ou o desempenho da prova de esforço é insuficiente com ausência de melhorias	Capaz de cumprir funções de rotina e de emergência no âmbito das funções críticas de segurança que lhe foram atribuídas. As restrições 07*** e/ou 09*** podem ser indicadas
E 00–90 não enumerados separadamente	Outra doença endócrina ou metabólica (tiroide, adrenal, incluindo a doença de Addison, pituitária, ovários, testículos) <i>Probabilidade de recorrência ou de complicações</i>	T — Até investigação, bom controlo e conformidade com o tratamento. Até um ano após o diagnóstico inicial ou recaída, em que se tenha assegurado uma revisão regular P — Em caso de incapacidade persistente, de necessidade de um ajuste frequente da medicação ou de probabilidade acrescida de complicações graves	Avaliação caso a caso: se a medição estiver estável e a vigilância da situação clínica for pouco frequente, se não houver incapacidade e a probabilidade de complicações for muito baixa
F 00–99 PERTURBAÇÕES MENTAIS,			
F10	Abuso de álcool (dependência) <i>Recorrência, acidentes, comportamento errático/desempenho de segurança</i>	T — Até investigação, bom controlo e conformidade com o tratamento. Até um ano após o diagnóstico inicial ou recaída, em que se tenha assegurado uma revisão regular P — Se for persistente ou existir comorbilidade, probabilidade de progresso ou recorrência durante o trabalho	Durante três anos consecutivos: apto com uma limitação temporal de um ano, com restrições 04*** e 05***. Em seguida: apto por um período de três anos com restrições 04*** e 05***. Em seguida: apto sem restrições durante períodos consecutivos de dois, três e cinco anos, sem recaída e sem comorbilidade, se um teste sanguíneo no final de cada período não detetar problemas
F 11–19	Dependência de drogas/abuso persistente de substâncias , inclui o consumo de drogas ilícitas e a dependência de medicamentos prescritos <i>Recorrência, acidentes, comportamento errático/desempenho de segurança</i>	T — Até investigação, bom controlo e conformidade com o tratamento. Até um ano após o diagnóstico inicial ou recaída, em que se tenha assegurado uma revisão regular P — Se for persistente ou existir comorbilidade, probabilidade de progresso ou recorrência durante o trabalho	Durante três anos consecutivos: apto com uma limitação temporal de um ano, com restrições 04*** e 05***. Em seguida: apto por um período de três anos com restrições 04*** e 05***. Em seguida: apto sem restrições durante períodos consecutivos de dois, três e cinco anos, sem recaída e sem comorbilidade, se um teste sanguíneo no final de cada período não detetar problemas

CID-10 Código de diagnóstico	Situação clínica <i>Justificação para os critérios</i>	Incompatibilidade com o desempenho em qualquer momento das funções que lhe foram atribuídas — previsto ser temporário (T) — previsto ser permanente (P)	Capaz de desempenhar em qualquer momento as funções que lhe foram atribuídas
F 20-31	Psicose (aguda) — orgânica, esquizofrénica ou outra categoria enume- rada no CID. Perturbações bipolares (maníaco-depressivas). Re- corrência que conduz a al- terações na percepção/cog- nição, acidentes, comportamento errático e perigoso	Na sequência de um episódio isolado com fatores desencadeadores: T — Até investigação, bom controlo e conformidade com o tratamento. Até três meses após o diagnóstico inicial	Se o tripulante de convés for perce- tivo, cumprir o tratamento e não sofrer de efeitos secundários da me- dicação: apto com restrição 04***. A restrição 05*** pode ser indicada. Apto sem restrições: um ano após o episódio desde que os fatores desencadeadores possam ser e se- jam sempre evitados Limitação temporal: primeiros dois anos, seis meses. Cinco anos seguintes, um ano
		No seguimento de um episódio isolado sem fatores desencadeadores ou de mais do que um episódio com ou sem fatores desencadeadores: T — Até investigação, bom controlo e conformidade com o tratamento. Até dois anos desde o último episódio. P — Mais do que um episódio ou proba- bilidade persistente de recorrência. Não estão satisfeitos os critérios de aptidão com ou sem restrições	Se não tiver havido recaída, nem utilização de medicação por um período de dois anos: apto, se um médico especialista tiver de- terminado que a causa pode ser identificada de forma inequívoca como uma causa transiente e que a recaída é muito improvável
F 32-38	Perturbações de humor/ /afetivas. Estado de ansie- dade grave, depressão ou qualquer outra perturba- ção mental que possa afetar o desempenho. <i>Recorrência, redução do desempenho, especialmente em situações de emergência</i>	T — Em fase aguda, sob investigação ou se estiverem presentes sintomas incapac- itantes ou efeitos secundários da medi- cação. P — Sintomas incapacitantes persistentes ou recorrentes	Após a recuperação total e após a apreciação completa do caso con- creto. Pode ser indicada uma ava- liação de aptidão consoante as ca- racterísticas e a gravidade da perturbação de humor. Limitação temporal: primeiros dois anos, seis meses. As restrições 04*** e/ou 07*** podem ser indi- cadas. Cinco anos seguintes, um ano
	Perturbações de humor/ /afetivas. Sintomas menores ou reati- vos de ansiedade/depres- são. Recorrência, redu- ção do desempenho, especialmente em situa- ções de emergência	T — Até ausência de sintomas e sem me- dicação P — Sintomas incapacitantes persistentes ou recorrentes	Se isento de sintomas incapac- itantes ou efeitos secundários in- capacitantes causados pela medi- cação. As restrições 04*** e/ou 07*** podem ser indicadas.
F 00-99 não enumera- dos separada- mente	Outras perturbações por exemplo, perturbações da personalidade, da aten- ção (ADHD), do desenvol- vimento (p. ex., autismo). Deficiência de desempenho e fiabilidade, e impacto nas relações	P — Caso se considere que tem conse- quências críticas para a segurança	Não se preveem efeitos adversos durante o trabalho. Incidentes durante períodos de serviço anteriores. As restrições 04*** e/ou 07*** po- dem ser indicadas.

CID-10 Código de diagnóstico	Situação clínica <i>Justificação para os critérios</i>	Incompatibilidade com o desempenho em qualquer momento das funções que lhe foram atribuídas — previsto ser temporário (T) — previsto ser permanente (P)	Capaz de desempenhar em qualquer momento as funções que lhe foram atribuídas
G 00–99 DOENÇA DO SISTEMA NERVOSO			
G 40–41	Epilepsia <i>Danos no veículo aquático, em terceiros e no próprio indivíduo decorrentes das crises epiléticas</i>	Epilepsia T — Enquanto sob investigação e durante um ano após a crise epilética	Um ano após a crise epilética e com medicação estável: apto com restrição 04*** Apto sem restrições: um ano após a crise epilética e um ano após o fim do tratamento
	Epilepsia — sem fatores desencadeadores (<i>crises epiléticas múltiplas</i>). <i>Danos no veículo aquático, em terceiros e no próprio indivíduo decorrentes das crises epiléticas</i>	T — Enquanto sob investigação e durante dois anos após a última crise epilética P — Crises epiléticas recorrentes, não controladas por medicação	Sem medicação ou com medicação estável com boa conformidade: apto com restrição 04*** Apto sem restrições na ausência de crises epiléticas e sem medicação durante, pelo menos, dez anos
	Epilepsia — provocada por álcool, medicamentos, traumatismo craniano (<i>crises epiléticas múltiplas</i>) <i>Danos no veículo aquático, em terceiros e no próprio indivíduo decorrentes das crises epiléticas</i>	T — Enquanto sob investigação e durante dois anos após a última crise epilética P — Crises epiléticas recorrentes, não controladas por medicação	Sem medicação ou com medicação estável com boa conformidade: apto com restrição 04*** Apto sem restrições na ausência de crises epiléticas e sem medicação durante, pelo menos, cinco anos
G 43	Enxaquecas (<i>crises frequentes que causam incapacidade</i>) <i>Probabilidade de reincidências incapacitantes</i>	P — Crises frequentes que conduzem a incapacidade	Não se preveem efeitos adversos incapacitantes durante o trabalho. Sem incidentes durante períodos de serviço anteriores
G 47	Apneia do sono <i>Fadiga e episódios de sonolência durante o trabalho</i>	T — Até à aplicação e conclusão com êxito do tratamento durante três meses P — Tratamento mal sucedido ou não cumprido	Assim que o tratamento seja comprovadamente eficaz durante três meses. Avaliações semestrais da conformidade. A restrição 05*** pode ser indicada
	Narcolepsia <i>Fadiga e episódios de sonolência durante o trabalho</i>	T — Até controlada com tratamento durante, pelo menos, dois anos P — Tratamento mal sucedido ou não cumprido	Se o especialista confirmar controlo total do tratamento durante, pelo menos, dois anos: apto com restrição 04***
G 00–99 não enumerados separadamente	Outras doenças orgânicas do sistema nervoso p. ex., esclerose múltipla, doença de Parkinson. <i>Recorrência/evolução. Limitações da força muscular, equilíbrio, coordenação e mobilidade</i>	T — Até investigação, bom controlo e conformidade com o tratamento P — Se as limitações afetam a segurança durante o trabalho ou impedem o indivíduo de satisfazer os requisitos de capacidade física	Avaliação caso a caso, com base nos requisitos do trabalho e de emergência, mediante aconselhamento especializado de neuropsiquiatria

CID-10 Código de diagnóstico	Situação clínica Justificação para os critérios	Incompatibilidade com o desempenho em qualquer momento das funções que lhe foram atribuídas — previsto ser temporário (T) — previsto ser permanente (P)	Capaz de desempenhar em qualquer momento as funções que lhe foram atribuídas
R 55	Síncope e outras perturbações da consciência <i>Recorrência que provoca lesão ou perda de controlo</i>	T — Até investigação para determinar a causa e demonstrar o controlo de qualquer situação clínica subjacente. Manifesta-se como: a) <u>Simplex desmaio/síncope idiopática</u> b) Não um simples desmaio/síncope idiopática. Perturbação inexplicável: não recorrente e sem qualquer causa subjacente cardíaca, metabólica ou neurológica detetada T — Quatro semanas c) Perturbação: recorrente ou com possível causa subjacente cardíaca, metabólica ou neurológica T — Com possível causa subjacente não identificada ou tratável: durante seis meses após o episódio, caso não haja recorrência T — Com possível causa subjacente ou causa encontrada e tratada durante um mês após um tratamento bem-sucedido d) Perturbação da consciência, com características que indicam uma crise epilética. Ir para G 40–41 P — Para todos os casos acima referidos, se os incidentes recorrentes persistirem apesar de investigação exaustiva e tratamento adequado	Avaliação caso a caso. A restrição 04*** pode ser indicada Avaliação caso a caso. A restrição 04*** pode ser indicada.
T 90	Cirurgia/lesão intracraniana , incluindo tratamento de anomalias vasculares ou traumatismo craniano grave com lesões cerebrais. <i>Danos no navio, em terceiros e no próprio indivíduo decorrentes das crises. Anomalias da função cognitiva, sensorial ou motora. Recorrência ou complicações da situação clínica subjacente</i>	T — Durante um ano ou mais até baixa probabilidade de crise* com base no aconselhamento do especialista P — Incapacidade persistente decorrente da situação clínica ou lesão subjacente ou crises recorrentes	Após, pelo menos, um ano, se a probabilidade de crise for baixa* e na ausência de incapacidade decorrente da situação clínica ou lesão subjacente: apto com restrição 04*** Apto sem restrições quando não houver incapacidade decorrente da situação clínica ou lesão subjacente, sem medicamentos anti-epiléticos. Probabilidade de crise muito baixa*

CID-10 Código de diagnóstico	Situação clínica Justificação para os critérios	Incompatibilidade com o desempenho em qualquer momento das funções que lhe foram atribuídas — previsto ser temporário (T) — previsto ser permanente (P)	Capaz de desempenhar em qualquer momento as funções que lhe foram atribuídas
H00-99 DOENÇAS DOS OLHOS E OUVIDOS			
H00-59	Perturbações visuais: progressivas ou recorrentes (p. ex., glaucoma, maculopatia, retinopatia diabética, retinite pigmentosa, queratocone, diplopia, blefaroespasma, uveíte, ulceração da córnea, descolamento da retina) <i>Incapacidade futura de satisfazer os critérios de visão, risco de recorrência</i>	T — Incapacidade temporária de satisfazer os critérios de visão pertinentes (ver apêndice 1) e baixa probabilidade de subsequente deterioração ou incapacidade recorrente, após o tratamento ou recuperação P — Incapacidade de satisfazer os critérios de visão pertinentes (ver apêndice 1) ou, após tratamento, probabilidade acrescida de subsequente deterioração ou incapacidade recorrente	Probabilidade muito baixa de recorrência. É muito improvável a progressão para um nível em que os critérios de visão não sejam satisfeitos durante o período do certificado
H65-67	Otite — externa ou média Recorrência, risco como fonte de infeção nos manuseadores de alimentos, problemas na utilização de proteção auditiva	T — Caso existam sintomas que afetem a segurança durante o trabalho P — Caso ocorra uma descarga crónica do ouvido no manuseador de alimentos	Tratamento eficaz e sem probabilidade de recorrência
H68-95	Perturbações do ouvido: progressivas (por exemplo, otosclerose)	T — Incapacidade temporária de satisfazer os critérios de audição pertinentes (ver apêndice 2) e baixa probabilidade de subsequente deterioração ou incapacidade recorrente, após o tratamento ou recuperação P — Incapacidade de satisfazer os critérios de audição pertinentes (ver apêndice 2) ou, após tratamento, probabilidade acrescida de subsequente deterioração ou incapacidade recorrente	Taxa de recorrência muito baixa*. É muito improvável a progressão para um nível em que os critérios de audição não sejam satisfeitos durante o período do certificado
H81	Doença de Ménière e outras formas de vertigens incapacitantes crónicas ou recorrentes <i>Incapacidade de equilíbrio provocando perda de mobilidade e náuseas</i>	T — Durante a fase aguda P — Crises frequentes que conduzem a incapacidade	Baixa probabilidade* de efeitos incapacitantes durante o trabalho

CID-10 Código de diagnóstico	Situação clínica <i>Justificação para os critérios</i>	Incompatibilidade com o desempenho em qualquer momento das funções que lhe foram atribuídas — previsto ser temporário (T) — previsto ser permanente (P)	Capaz de desempenhar em qualquer momento as funções que lhe foram atribuídas
I00-99 DOENÇAS DO APARELHO CIRCULATORIO			
I 05-08 I 34-39	Doença cardíaca congénita e valvular (incluindo cirurgia para estas situações clínicas). Sopro cardíaco não investigado previamente <i>Probabilidade de progressão, limitações no exercício</i>	T — Até investigação e, se necessário, tratamento com êxito P — Caso a tolerância ao exercício seja limitada ou ocorram episódios de incapacidade, ou sejam tomados anticoagulantes, ou exista probabilidade elevada permanentemente de episódio incapacitante	Avaliação caso a caso, com base no aconselhamento cardiológico
I 10-15	Hipertensão Probabilidade acrescida de doença cardíaca isquémica, lesões nos olhos e rins e acidente vascular cerebral. Possibilidade de episódio hipertensivo agudo	T — Normalmente, se > 160 sistólica ou > 100 diastólica mm Hg até investigação e, se necessário, tratamento com êxito P — Se > 160 sistólica ou > 100 diastólica mm Hg persistente com ou sem tratamento	Se for tratado e na ausência de efeitos incapacitantes decorrentes da situação clínica ou da medicação
I 20-25	Evento cardíaco , ou seja, enfarte do miocárdio, confirmação por ECG de enfarte do miocárdio anterior ou bloqueio de ramo esquerdo recentemente identificado, angina, paragem cardíaca, revascularização coronária, angioplastia coronária <i>Perda repentina de capacidade, limitação do exercício. Problemas de gestão de evento cardíaco repetido no trabalho</i>	T — Durante três meses após a investigação inicial e tratamento, mais tempo caso os sintomas não se resolvam e em caso de probabilidade acrescida de recorrência devido a constatações patológicas P — Se os critérios de emissão do certificado não estiverem preenchidos e caso seja improvável uma nova redução da probabilidade de recorrência	Taxa de recorrência muito baixa* e plena conformidade com as recomendações de redução dos riscos, e ausência de comorbilidade relevante, emissão de um certificado de seis meses inicialmente e posteriormente um certificado anual. Taxa de recorrência baixa*: apto com restrição 04*** Apto com uma limitação temporal de um ano
I 44-49	Arritmias cardíacas e defeitos do sistema de condução [incluindo em quem tem estimuladores cardíacos e cardioversores-desfibrilhadores implantáveis (CDI)] <i>Probabilidade de incapacidade devido a recorrência, perda repentina de capacidade, limitação do exercício. A atividade do estimulador cardíaco/CDI pode ser afetada por campos elétricos fortes</i>	T — Até investigação, tratamento e confirmação da adequação do tratamento P — Em caso de presença de sintomas incapacitantes ou de elevada probabilidade de incapacidade devido a recorrência, incluindo implantação do CDI	Taxa de recorrência baixa*: apto com restrição 04*** Apto com uma limitação temporal de um ano

CID-10 Código de diagnóstico	Situação clínica <i>Justificação para os critérios</i>	Incompatibilidade com o desempenho em qualquer momento das funções que lhe foram atribuídas — previsto ser temporário (T) — previsto ser permanente (P)	Capaz de desempenhar em qualquer momento as funções que lhe foram atribuídas
I 61–69 G 46	Doença cerebrovascular isquémica (acidente vascular cerebral ou acidente isquémico transitório) <i>Probabilidade acrescida de recorrência, perda repentina de capacidade, limitação da mobilidade. Risco de desenvolvimento de outra doença do aparelho circulatório provocando perda repentina de capacidade</i>	T — Até investigação, bom controlo e conformidade com o tratamento. Até três meses após o diagnóstico inicial P — Caso os sintomas residuais interferiram com o exercício das funções ou houver uma probabilidade elevada significativa de recorrência	Avaliação caso a caso da aptidão para o exercício das funções; é indicada a restrição 04***. A avaliação deve incluir a probabilidade de futuros eventos cardíacos. Capaz de cumprir funções de rotina e de emergência no âmbito das funções críticas de segurança que lhe foram atribuídas. Apto com uma limitação temporal de um ano
I 73	Claudicação arterial Probabilidade de outra doença do aparelho circulatório provocando perda repentina de capacidade. Limites à capacidade de exercício	T — Até avaliada P — Em caso de incapacidade para o exercício de funções	Apto com restrição 04***, desde que os sintomas sejam menores e não prejudiquem o exercício das funções essenciais, ou se forem resolvidos por cirurgia ou outro tratamento. Avaliar a probabilidade de futuros eventos cardíacos. Apto com uma limitação temporal de um ano
183	Varizes <i>Possibilidade de ocorrência de hemorragias em caso de lesão, alterações na pele e ulceração</i>	T — Até tratada em caso de sintomas incapacitantes. Até um mês após a cirurgia	Ausência de sintomas incapacitantes ou complicações
I 80.2–3	Trombose venosa profunda/embolia pulmonar <i>Probabilidade de recorrência e de embolia pulmonar grave. Probabilidade de hemorragia decorrente do tratamento com anticoagulantes</i>	T — Até investigação e tratamento e, normalmente, enquanto o indivíduo estiver provisoriamente a tomar anticoagulantes P — Considerar em caso de episódios recorrentes ou de regime permanente com anticoagulantes	Pode ser considerado apto para o trabalho com baixa probabilidade de lesões, uma vez estabilizado com anticoagulantes e submetido a monitorização regular do nível de coagulação
I 00–99 não enumerados separadamente	Outras doenças cardíacas , por exemplo, miocardiopatia, pericardite, insuficiência cardíaca <i>Probabilidade de recorrência, perda repentina de capacidade, limitação do exercício</i>	T — Até investigação, tratamento e confirmação da adequação do tratamento P — Em caso de sintomas incapacitantes ou probabilidade de incapacidade devido a recorrência	Avaliação caso a caso, com base nos relatórios do especialista
J 00–99 APARELHO RESPIRATÓRIO			
J 02–04 J 30–39	Doenças do nariz, da garganta e do seio nasal <i>Incapacidade do indivíduo. Transmissão da infeção aos alimentos/outra tripulação em determinadas situações</i>	T — Até à ausência de sintomas que afetem a segurança durante o trabalho P — Caso seja incapacitante e recorrente	Quando o tratamento estiver concluído, se não existirem fatores que predisponham a recorrência

CID-10 Código de diagnóstico	Situação clínica <i>Justificação para os critérios</i>	Incompatibilidade com o desempenho em qualquer momento das funções que lhe foram atribuídas — previsto ser temporário (T) — previsto ser permanente (P)	Capaz de desempenhar em qualquer momento as funções que lhe foram atribuídas
J 40-44	Bronquite crónica e/ou enfisema <i>Tolerância reduzida ao exercício e sintomas incapacitantes</i>	T — Em caso de episódio agudo P — Em caso de recorrências graves repetidas ou se as normas gerais de aptidão não puderem ser satisfeitas ou em caso de falta de ar incapacitante	Consideração da aptidão em situações de emergência. Capaz de cumprir funções de rotina e de emergência no âmbito das funções críticas de segurança que lhe foram atribuídas. Apto com uma limitação temporal de um ano
J 45-46	Asma (avaliação pormenorizada com informação de especialistas para todos os novos candidatos) <i>Episódios imprevisíveis de falta de ar grave</i>	T — Até à resolução do episódio, à investigação da causa (incluindo qualquer ligação profissional) e à aplicação de um regime de tratamento eficaz Numa pessoa com menos de 20 anos com internamento hospitalar ou administração de esteroides por via oral nos últimos três anos P — Em caso de risco provável de crise de asma potencialmente letal rápida no trabalho; ou antecedentes de asma não controlada, ou seja, antecedentes de vários internamentos hospitalares	Apto para o trabalho em caso de antecedentes de asma na idade adulta** com bom controlo mediante inaladores e sem episódios que exijam internamento hospitalar ou administração de esteroides por via oral nos últimos dois anos, ou antecedentes de asma provocada por exercício que exige um tratamento regular
J 93	Pneumotórax (espontâneo ou traumático) <i>Incapacidade grave devido a recorrência</i>	T — Normalmente durante 12 meses após o episódio inicial P — Após episódios recorrentes, exceto se for realizada uma pleurectomia ou pleurodese	Normalmente 12 meses após o episódio ou uma duração mais curta como recomendado pelo especialista
K 00-99 APARELHO DIGESTIVO			
K 01-06	Saúde oral <i>Dor aguda devido a dor de dentes. Infecções recorrentes da boca e das gengivas</i>	T — Até à ausência de sintomas que afetem a segurança durante o trabalho	Caso os dentes e as gengivas aparentem estar em bom estado (gengivas apenas no caso de indivíduos sem dentição e com dentaduras em bom estado de conservação). Sem próteses complexas; ou caso controlo dentário efetuado no ano precedente, com seguimento posterior e sem problemas desde então
K 25-28	Úlcera péptica <i>Recorrência com dor, hemorragia ou perfuração</i>	T — Até cicatrizada ou curada por cirurgia ou por controlo de helicobactérias e com regime alimentar normal durante três meses P — Se a úlcera persistir, apesar de cirurgia e medicação	Quando curado e com regime alimentar normal durante três meses
K 40-41	Hérnias — inguinal e femoral <i>Probabilidade de estrangulamento</i>	T — Até investigação para confirmar a ausência de probabilidade de estrangulamento e, se necessário, tratada	Quando tratada satisfatoriamente ou quando o cirurgião indica que não há probabilidade de estrangulamento

CID-10 Código de diagnóstico	Situação clínica <i>Justificação para os critérios</i>	Incompatibilidade com o desempenho em qualquer momento das funções que lhe foram atribuídas — previsto ser temporário (T) — previsto ser permanente (P)	Capaz de desempenhar em qualquer momento as funções que lhe foram atribuídas
K 42–43	Hérnias — umbilical, ventral <i>Instabilidade da parede abdominal em flexão e elevação</i>	Avaliação caso a caso, em função da gravidade dos sintomas ou da incapacidade. Considerar as implicações do esforço físico regular intensivo no corpo inteiro	Avaliação caso a caso, em função da gravidade dos sintomas ou da incapacidade. Considerar as implicações do esforço físico regular intensivo no corpo inteiro
K 44	Hérnias — diafragmática (hiato) <i>Refluxo do conteúdo do estômago e do ácido provocando azia, etc.</i>	Avaliação caso a caso, com base na gravidade dos sintomas quando deitado e em qualquer perturbação do sono causada pelos sintomas	Avaliação caso a caso, com base na gravidade dos sintomas quando deitado e em qualquer perturbação do sono causada pelos sintomas
K 50, 51,57,58, 90	Enterite não infecciosa, colite, doença de Crohn, diverticulite, etc. <i>Incapacidade e dor</i>	T — Até investigação e tratamento P — Se grave ou recorrente	Avaliação caso a caso por um especialista. Baixa probabilidade de recorrência
K 60 I 84	Situações clínicas anais: hemorroidas, fissuras, fístulas <i>Probabilidade de episódios dolorosos e com limitação da atividade</i>	T — Caso existam sintomas que afetem a segurança durante o trabalho P — Considerar, se não for tratável ou for recorrente	Avaliação caso a caso
K 70, 72	Cirrose do fígado <i>Insuficiência hepática. Hemorragia de varizes esofágicas</i>	T — Até investigação completa. P — Caso seja grave ou com complicações por ascite ou varizes esofágicas	Avaliação caso a caso por um especialista. Apto com uma limitação temporal de um ano.
K 80–83	Doença do trato biliar <i>Cólica biliar devida a cálculos biliares, icterícia, insuficiência hepática</i>	T — Cólica biliar até tratada definitivamente P — Doença hepática avançada, sintomas incapacitantes recorrentes ou persistentes	Avaliação caso a caso por um especialista. Improbabilidade de episódio repentino de cólica biliar
K 85–86	Pancreatite <i>Probabilidade de recorrência</i>	T — Até resolvida P — Se recorrente ou relacionada com álcool, salvo confirmação de abstinência	Avaliação caso a caso, com base nos relatórios do especialista
Y 83	Estoma (ileostomia, colostomia) <i>Incapacidade em caso de perda de controlo — necessidade de sacos, etc. Potenciais problemas em caso de emergência prolongada</i>	T — Até investigação, bom controlo e conformidade com o tratamento. P — Mal controlada	Avaliação caso a caso
N 00–99 DOENÇAS DO APARELHO GENITURINÁRIO			
N 00, N 17	Nefrite aguda <i>Insuficiência renal, hipertensão</i>	P — Até resolvida	Avaliação caso a caso, se eventuais efeitos residuais
N 03–05, N 18–19	Nefrite ou nefrose subaguda ou crónica <i>Insuficiência renal, hipertensão</i>	T — Até investigação	Avaliação caso a caso por um especialista, com base na função renal e na probabilidade de complicações

CID-10 Código de diagnóstico	Situação clínica <i>Justificação para os critérios</i>	Incompatibilidade com o desempenho em qualquer momento das funções que lhe foram atribuídas — previsto ser temporário (T) — previsto ser permanente (P)	Capaz de desempenhar em qualquer momento as funções que lhe foram atribuídas
N 20–23	Cálculos renais ou ureterais <i>Dor resultante de cólica renal</i>	T — Até investigação para confirmar a ausência da probabilidade de sintomas que afetem a segurança durante o trabalho P — Em casos graves de formação recorrente de pedras	Avaliação caso a caso
N 33, N40	Hiperplasia da próstata/obstrução urinária <i>Retenção urinária aguda</i>	T — Até investigação e tratamento P — Se irremediável	Avaliação caso a caso
N 70–98	Situações clínicas ginecológicas — Forte sangramento vaginal, dores menstruais graves, endometriose, prolapso dos órgãos genitais ou outras <i>Incapacidade provocada por dor ou hemorragia</i>	T — Caso seja incapacitante ou seja necessária investigação para determinar a causa e tratá-la	Avaliação caso a caso se a situação clínica for suscetível de exigir tratamento durante uma viagem ou afetar a capacidade de trabalho
R 31, 80, 81, 82	Proteinúria, hematúria, glicosúria , ou outra anomalia no aparelho urinário <i>Indicador de doenças renais ou de outras doenças</i>	T — Se as constatações iniciais forem clinicamente significativas P — Causa subjacente grave e irremediável, por exemplo, insuficiência da função renal	Probabilidade muito baixa de situações clínicas subjacentes graves
Z 90.5	Remoção de um rim ou um rim que não funcione <i>Limitação da regulação de fluidos em condições extremas se o rim restante não estiver totalmente funcional</i>	P — Qualquer redução da função do rim restante num novo tripulante de convés. Disfunção significativa no rim restante do tripulante de convés em serviço	O rim restante deve estar totalmente funcional e não passível de doença progressiva, com base em investigações renais e um relatório de um especialista
O 00–99	GRAVIDEZ		
O 00–99	Gravidez <i>Complicações, limitações tardias da mobilidade. Risco para a mãe e criança em caso de parto prematuro no local de trabalho</i>	T — Decisão de acordo com a legislação nacional Anomalias no decurso da gravidez que exijam um elevado nível de vigilância	Gravidez sem complicações, sem efeitos incapacitantes: decisões de acordo com a prática e legislação nacionais
L00–99	PELE		
L 00–08	Infeções da pele <i>Recorrência, transmissão a terceiros</i>	T — Caso os sintomas afetem a segurança durante o trabalho P — A considerar para os tripulantes de convés com problemas recorrentes	Com base na natureza e gravidade da infeção
L10–99	Outras doenças da pele , por exemplo, eczema, dermatite, psoríase <i>Recorrência, por vezes causa profissional</i>	T — Caso existam sintomas que afetem a segurança durante o trabalho	Decisão caso a caso, restrição, conforme o caso, se agravada pelo calor ou por substâncias no trabalho

CID-10 Código de diagnóstico	Situação clínica <i>Justificação para os critérios</i>	Incompatibilidade com o desempenho em qualquer momento das funções que lhe foram atribuídas — previsto ser temporário (T) — previsto ser permanente (P)	Capaz de desempenhar em qualquer momento as funções que lhe foram atribuídas
M00-99 PERTURBAÇÕES MUSCULOESQUELÉTICAS			
M 10-23	Osteoartrite , outras doenças articulares e subsequente substituição articular. Dor e limitação da mobilidade que afetam o exercício das funções normais ou de emergência. Possibilidade de infeção ou luxação e vida limitada das próteses articulares	T — Recuperação plena da função, sendo necessária confirmação mediante avaliação formal de um especialista antes do regresso ao trabalho após substituição da anca ou do joelho P — Para casos avançados e graves	Avaliação caso a caso. Apto a cumprir integralmente os requisitos das funções de rotina e de emergência, com muito baixa probabilidade de agravamento a ponto de não assegurar essas funções
M 24.4	Instabilidade recorrente das articulações dos ombros ou dos joelhos <i>Limitação repentina da mobilidade, com dor</i>	T — Até suficientemente recuperado e estabilização da função articular	Avaliação caso a caso de instabilidade ocasional
M 54.5	Dor de costas Dor e limitação da mobilidade que afetam o exercício das funções normais ou de emergência. Agravamento da incapacidade	T — Em fase aguda P — Se recorrente ou incapacitante	Avaliação caso a caso
Y 83.4 Z 97.1	Prótese de membros <i>Limitação da mobilidade que afeta o exercício das funções normais ou de emergência</i>	P — Se não for possível realizar as funções essenciais	Se puderem ser realizadas as funções de rotina e de emergência, são autorizadas limitações em atividades específicas não essenciais. A restrição 03*** pode ser indicada
GERAL			
R 47, F 80	Perturbações da fala <i>Limitações à capacidade de comunicação</i>	P — Incompatível com um desempenho fiável das funções de rotina e de emergência com segurança ou eficácia	Ausência de incapacidade na comunicação oral de base
T 78 Z 88	Alergias (à exceção de dermatite alérgica e asma) <i>Probabilidade de recorrência e de aumento da gravidade da resposta. Redução da capacidade para desempenhar funções</i>	T — Até à ausência de sintomas que afetem a segurança durante o trabalho P — Caso seja razoavelmente previsível uma resposta potencialmente letal	Nos casos em que a resposta seja incapacitante em vez de potencialmente letal e os efeitos possam ser totalmente controlados a longo prazo por automedicação não esteroide ou por alterações do estilo de vida exequíveis no trabalho sem efeitos adversos críticos em matéria de segurança

CID-10 Código de diagnóstico	Situação clínica <i>Justificação para os critérios</i>	Incompatibilidade com o desempenho em qualquer momento das funções que lhe foram atribuídas — previsto ser temporário (T) — previsto ser permanente (P)	Capaz de desempenhar em qualquer momento as funções que lhe foram atribuídas
Z 94	Transplantes — rim, coração, pulmão, fígado (para próteses, isto é, articulações, membros, lentes, aparelhos auditivos, válvulas cardíacas, etc., ver secções específicas). Possibilidade de rejeição. Efeitos secundários da medicação	T — Até à estabilização dos efeitos da cirurgia e dos medicamentos imunossuppressores P — Avaliação caso a caso e confirmação mediante avaliação formal de um especialista	Avaliação caso a caso com aconselhamento do especialista. Apto com uma limitação temporal de um ano
Classificação por situação clínica	Situações clínicas progressivas que se encontram atualmente dentro dos critérios, p. ex., doença de Huntington (incluindo antecedentes familiares), ceratocone	T — Até investigação e tratamento, se indicado P — Se for provável uma progressão prejudicial	Avaliação caso a caso com aconselhamento do especialista. Estas situações clínicas são aceitáveis se for considerada improvável uma progressão prejudicial antes da próxima consulta médica anual
Classificação por situação clínica	Situações clínicas não especificamente classificadas	T — Até investigação e tratamento, se indicado P — Em caso de incapacidade permanente	Proceder por analogia com situações clínicas conexas. Considerar a probabilidade acrescida de incapacidade repentina, de recorrência ou de progressão e as limitações ao desempenho de funções normais e de emergência. Em caso de dúvida, obter aconselhamento ou considerar a possibilidade de restrição e recurso a um mediador

Apêndice 1

Critérios pertinentes para a visão, como indicado no código de diagnóstico H 0059**Critérios mínimos de visão:**1. *Acuidade visual diurna:*

Acuidade dos dois olhos em conjunto ou do melhor olho, com ou sem correção igual ou superior a 0,8. A visão monocular é aceite.

A visão dupla evidente (motilidade) que não pode ser corrigida não é aceite. Em caso de visão monocular: motilidade normal do olho bom.

A restrição 01*** pode ser indicada.

2. *Visão durante o amanhecer e o crepúsculo:*

A testar em caso de glaucoma, afeções da retina ou opacidades (p. ex., catarata). Sensibilidade ao contraste a 0,032 cd/m² na ausência de luz ofuscante; resultado do teste 1:2,7 ou melhor, tal como testado com o Mesotest.

3. *Campo visual:*

O campo visual horizontal deve ser, no mínimo, de 120 graus. A extensão deve ser, no mínimo, de 50 graus para a esquerda e para a direita e de 20 graus para cima e para baixo. Não deve existir qualquer defeito num raio de 20 graus em relação ao eixo central.

Pelo menos um olho deve cumprir a norma de acuidade visual e ter o campo visual sem escotomas patológicos. É obrigatório um teste formal realizado por um oftalmologista se forem detetadas anomalias durante o teste inicial ou em caso de glaucoma ou de distrofia da retina.

4. *Visão cromática dos tripulantes de convés com funções de navegação:*

Considera-se que a visão cromática é adequada se o candidato passar o teste de Ishihara, edição de 24 placas, com um máximo de dois erros. Se o candidato não passar este teste, é necessário realizar um dos testes alternativos aprovados mencionados. Em caso de dúvida, deve ser realizado um teste com um anomaloscópio. O quociente do anomaloscópio deve estar compreendido entre 0,7 e 1,4 e, por conseguinte, apresentar tricromatismo normal.

Os testes aprovados como alternativos às placas de Ishihara são os seguintes:

- a) Velhagen/Broschmann (resultado com um máximo de dois erros);
- b) Kuchenbecker-Broschmann (máximo de dois erros);
- c) HRR (resultado mínimo «ligeiro»);
- d) TMC (resultado mínimo «segundo grau»);
- e) Holmes Wright B (resultado com um máximo de 8 erros para «small»);
- f) Teste Farnsworth Panel D 15 (resultado mínimo: no máximo um cruzamento diametral no diagrama de arranjo de cores);
- g) Teste de avaliação cromática e diagnóstico (CAD, *Colour Assessment and Diagnosis*) (resultado com um máximo de quatro unidades CAD).

Os titulares de certificados de condução de embarcações emitidos em conformidade com a Diretiva 96/50/CE do Conselho ⁽¹⁾ cujo quociente do anomaloscópio para a visão cromática esteja compreendido entre 0,7 e 3,0 são considerados aptos se o seu certificado tiver sido emitido antes de 1 de abril de 2004.

Não é permitida a utilização de correção ótica com vidro colorido para a visão cromática, como lentes de contacto coloridas e óculos de lentes coloridas.

⁽¹⁾ Diretiva 96/50/CE do Conselho, de 23 de julho de 1996, relativa à harmonização das condições de obtenção dos certificados nacionais de condução de embarcações de navegação interior para o transporte de mercadorias e de passageiros na Comunidade (JO L 235 de 17.9.1996, p. 31).

Apêndice 2

Critérios pertinentes para a audição, como indicado no código de diagnóstico H 68-95**Critérios mínimos de audição**

A audição é considerada adequada se o valor médio da perda auditiva em ambos os ouvidos, com ou sem próteses auditivas, não exceder 40 dB nas frequências de 500, 1 000, 2 000 e 3 000 Hz. Se o valor de 40 dB for excedido, a audição é, contudo, considerada adequada se o indivíduo for submetido com êxito a um teste auditivo com um audiómetro conforme com a norma ISO 8253-1:2010 ou equivalente.

A restrição 02*** pode ser indicada.

Notas relativas ao quadro e aos apêndices:** Taxas de recorrência:*

Quando os termos «muito baixa» e «baixa» são utilizados para a probabilidade acrescida de recorrência, trata-se essencialmente de juízos clínicos, mas, para certas situações clínicas, estão disponíveis dados quantitativos sobre a probabilidade de recorrência. Se estes dados estiverem disponíveis, por exemplo tratando-se de crises epiléticas e eventos cardíacos, poderá ser necessário realizar investigações adicionais para determinar a probabilidade acrescida de recorrência no indivíduo. Níveis quantitativos de recorrência aproximados:

muito baixa: taxa de recorrência inferior a 2 % por ano,

baixa: taxa de recorrência de 2 a 5 % por ano.

*** Asma na idade adulta:*

A asma pode persistir desde a infância ou começar a partir dos 16 anos. Existe uma vasta gama de causas intrínsecas e externas para o desenvolvimento da asma na idade adulta. Nos mais recentes candidatos recrutados com antecedentes de aparecimento de asma na idade adulta, deve ser investigado o papel de alérgenos específicos, incluindo os que causam asma profissional. Devem também ser tidos em conta os indutores menos específicos, como o frio, o exercício e a infeção respiratória. Todos estes fatores podem afetar a aptidão para o trabalho em vias navegáveis interiores.

Asma intermitente ligeira: episódios pouco frequentes de pieira ligeira que ocorrem menos de uma vez em cada duas semanas, rápida e facilmente aliviados com um inalador de agonistas beta.

Asma ligeira: episódios frequentes de pieira que requerem a utilização do inalador de agonistas beta ou a introdução de um inalador de corticosteroides. A toma regular de esteroides por inalação (ou esteroides/agonistas beta de ação prolongada) pode eliminar eficazmente os sintomas e a necessidade de utilizar o tratamento com agonistas beta.

Asma induzida pelo exercício: episódios de pieira e falta de ar provocados por esforço físico, em especial no frio. Os episódios podem ser eficazmente tratados com esteroides por inalação (ou esteroides/agonistas beta de ação prolongada) ou outros medicamentos administrados por via oral.

Asma moderada: episódios frequentes de pieira apesar da utilização regular de esteroides por inalação (ou esteroides/agonistas beta de ação prolongada), que exigem a utilização contínua do inalador de agonistas beta ou a adição de outros medicamentos, com necessidade ocasional de esteroides por via oral.

Asma grave: episódios frequentes de pieira e falta de ar, hospitalização frequente, utilização frequente de esteroides por via oral.

**** Medidas de atenuação e restrições*

- 01 Correção da vista (óculos ou lentes de contacto, ou ambos) necessária
- 02 Próteses auditivas necessárias
- 03 Prótese de membros necessária
- 04 Não desempenhar funções sozinho na casa do leme
- 05 Apenas durante o dia
- 06 Não são autorizadas funções de navegação

- 07 Limitação a um veículo aquático, a saber
 - 08 Limitação a uma zona, a saber
 - 09 Limitação a uma função, a saber
- As medidas de atenuação e as restrições podem ser combinadas. Se necessário, devem ser combinadas.
-

DECISÕES

DECISÃO (UE) 2020/13 DO CONSELHO

de 19 de dezembro de 2019

que altera as diretrizes de negociação das negociações dos Acordos de Parceria Económica com os países e regiões de África, das Caraíbas e do Pacífico, na medida em que sejam da competência da União

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 90.º, o artigo 100, n.º 2, o artigo 207.º, n.º 4, primeiro parágrafo, e o artigo 209.º, em conjugação com o artigo 218.º, n.ºs 3 e 4,

Tendo em conta a recomendação da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) Em 17 de junho de 2002, o Conselho autorizou a Comissão a negociar Acordos de Parceria Económica (APE) com os países e regiões de África, das Caraíbas e do Pacífico (ACP). Para o efeito, adotou diretrizes de negociação.
- (2) Os APE celebrados com os países e regiões ACP incluem cláusulas de avaliação posterior com vista à reapreciação futura destes acordos.
- (3) É conveniente alterar as diretrizes de negociação para enquadrar melhor as novas negociações à luz das recentes iniciativas e prioridades estratégicas da União que decorrem da evolução do comércio a nível mundial.
- (4) Os APE fazem parte da relação global entre a União e os seus Estados-Membros, por um lado, e os países ACP, por outro, tal como previsto no Acordo de Parceria entre os Estados de África, das Caraíbas e do Pacífico, por um lado, e a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por outro ⁽¹⁾ na sua última redação (Acordo de Parceria de Cotonu), e no acordo que lhe sucederá, quando esse acordo for aplicável. Nos termos do artigo 34.º, n.º 1, do Acordo de Parceria de Cotonu, a cooperação económica e comercial entre as Partes tem por objetivo a integração progressiva e harmoniosa dos Estados ACP na economia mundial, respeitando as suas opções políticas e as suas prioridades de desenvolvimento, incentivando o seu desenvolvimento sustentável e contribuindo para a erradicação da pobreza nesses países. Neste contexto, os APE podem ser considerados instrumentos de desenvolvimento a que se refere o artigo 36.º, n.º 2, do Acordo de Parceria de Cotonu. Por conseguinte, as negociações dos APE deverão por ter em conta, em especial, os diferentes níveis de desenvolvimento das partes, bem como os condicionalismos económicos, sociais e ambientais específicos desses países, bem como a capacidade de adaptarem e ajustarem as suas economias ao processo de liberalização,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

As diretrizes de negociação dirigidas à Comissão sobre as negociações dos Acordos de Parceria Económica com os países e regiões de África, das Caraíbas e do Pacífico, na medida em que esses acordos sejam da competência da União, são alteradas de acordo com a adenda.

Artigo 2.º

As negociações são conduzidas em consulta com o Grupo ACP. O Comité da Política Comercial é associado em matérias relativas ao comércio.

⁽¹⁾ JO L 317 de 15.12.2000, p. 3.

Artigo 3.º

A destinatária da presente decisão é a Comissão.

Feito em Bruxelas, em 19 de dezembro de 2019.

Pelo Conselho
A Presidente
K. MIKKONEN

ADENDA

Diretrizes de negociação para a negociação de Acordos de Parceria Económica com os Países e Regiões de África, das Caraíbas e do Pacífico**1. Preâmbulo**

Para além da referência geral ao Acordo de Cotonu ⁽¹⁾ e ao acordo que lhe suceder, uma vez aplicável, será feita uma referência especial, nomeadamente:

- Ao empenho das partes na promoção e aceleração do desenvolvimento económico, cultural e social dos Estados ACP, com vista a contribuir para a paz, a prosperidade, a segurança e o desenvolvimento sustentável, bem como a promover um ambiente político democrático e estável;
- Ao empenho das partes no respeito dos direitos humanos, incluindo os direitos laborais fundamentais, os princípios democráticos e o Estado de direito, que constituem os elementos essenciais da parceria ACP-UE, e na boa governação, incluindo o combate à corrupção, que constitui um elemento fundamental da parceria ACP-UE;
- Ao empenho das partes num conjunto de princípios e regras acordados a nível internacional, com vista a promover uma relação de apoio mútuo entre comércio e desenvolvimento sustentável, incluindo o apoio à Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável (Agenda 2030) e aos seus Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, a acordos e normas laborais internacionais, incluindo a promoção do emprego pleno e produtivo e do trabalho digno para todos, e a acordos climáticos internacionais, como o Acordo de Paris e a Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas;
- Ao empenho das partes em centrar a sua parceria no objetivo de reduzir e erradicar a pobreza, em consonância com os objetivos de desenvolvimento sustentável e de integração progressiva dos países ACP na economia mundial; em reforçar, por conseguinte, a cooperação económica e comercial ACP-UE, no que diz respeito às iniciativas de integração regional existentes entre os Estados ACP;
- Ao objetivo da cooperação económica e comercial ACP-UE, no sentido de promover a integração harmoniosa e gradual dos Estados ACP na economia mundial, respeitando devidamente as suas opções políticas e as suas prioridades de desenvolvimento, em especial as suas próprias estratégias de redução da pobreza, promovendo assim o seu desenvolvimento sustentável e contribuindo para a erradicação da pobreza nos países ACP;
- Ao empenho das partes no apoio ao processo de integração regional entre o Grupo de Estados ACP e na promoção da integração regional enquanto instrumento fundamental para a integração dos países ACP na economia mundial;
- Ao empenho das partes no reforço da cooperação económica, comercial e em matéria de investimento e na criação de uma nova dinâmica comercial e de investimento entre elas — com vista a facilitar a transição dos países ACP para uma economia mundial liberalizada —, e na promoção do desenvolvimento do setor privado e, em particular, das micro, pequenas e médias empresas (MPME);
- Ao compromisso das partes de terem em conta as diferentes necessidades e os diversos níveis de desenvolvimento dos países e regiões ACP;
- Ao empenho das partes no respeito das suas obrigações assumidas no âmbito da Organização Mundial do Comércio (OMC) e na promoção dos objetivos da OMC;
- Ao objetivo comum das partes de reforçar a cooperação e o desenvolvimento de capacidades, conforme se revele adequado, em todos os domínios pertinentes para o comércio e o investimento sustentáveis, e de alcançar uma liberalização progressiva e recíproca do comércio de bens e serviços, em conformidade com as regras da OMC, tendo em conta o nível de desenvolvimento dos países ACP e os condicionalismos económicos, sociais e ambientais que enfrentam;
- Aos compromissos das partes de assegurar que os esforços empreendidos no âmbito do Acordo de Cotonu e do acordo que lhe suceder e os esforços empreendidos no âmbito dos Acordos de Parceria Económica (APE) se reforcem mutuamente;

⁽¹⁾ O Acordo de Parceria ACP-UE foi alterado pelo Acordo assinado no Luxemburgo em 25 de junho de 2005 (JO L 209 de 11.8.2005, p. 27) e pelo Acordo assinado em Uagadugu em 22 de junho de 2010 (JO L 287 de 4.11.2010, p. 3).

- Ao direito a regulamentar a atividade económica no interesse público, em consonância com as obrigações internacionais, para atingir os objetivos legítimos das políticas públicas, como a proteção e a promoção da saúde pública, os serviços sociais, o ensino público, a segurança, o ambiente, a moral pública, a proteção social ou do consumidor, a privacidade e proteção de dados, e a promoção e proteção da diversidade cultural.

2. Natureza e âmbito de aplicação dos APE

As negociações têm por finalidade a celebração de APE entre a União Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e os países e regiões de África, das Caraíbas e do Pacífico, por outro. Os APE devem ter como objetivo promover a integração harmoniosa e progressiva dos Estados ACP na economia mundial, respeitando devidamente a suas opções políticas e as suas prioridades de desenvolvimento, dessa forma incentivando o seu desenvolvimento sustentável e contribuindo para a erradicação da pobreza nos países ACP.

Nos termos do disposto no artigo 36.º, n.º 1, do Acordo de Cotonu e das disposições pertinentes do acordo que lhe suceder, uma vez aplicável, as negociações devem ter por objetivo o estabelecimento e, se for o caso, o aprofundamento de APE com subgrupos ACP definidos em conformidade com o disposto no artigo 37.º, n.º 3, do Acordo de Cotonu e com as disposições pertinentes do acordo que lhe suceder, uma vez aplicável, tendo em conta o processo de integração regional entre os Estados ACP.

Os APE devem visar a promoção de uma integração económica mais estreita entre as partes, eliminando progressivamente os obstáculos ao comércio entre elas e reforçando a cooperação em todos os domínios pertinentes para o comércio, em plena conformidade com as disposições da OMC.

Os APE devem basear-se nos objetivos e princípios do Acordo de Cotonu e, em especial, nos seus elementos essenciais e fundamentais, e no disposto na parte 3, título II, e nas disposições pertinentes do acordo que lhe suceder, uma vez aplicável. As negociações dos APE devem, por conseguinte, ter em conta, nomeadamente, os diferentes níveis de desenvolvimento das partes, bem como os condicionalismos económicos, sociais e ambientais específicos dos países ACP, e a capacidade de adaptarem e ajustarem as suas economias ao processo de liberalização.

3. Comércio de mercadorias

3.1. *Objetivo*

Os APE devem visar a criação de zonas de comércio livre entre as partes, com base nos objetivos de desenvolvimento do Acordo de Cotonu e do acordo que lhe suceder, em conformidade com as disposições da OMC. Entende-se, por conseguinte, que as seguintes condições de acesso ao mercado estariam disponíveis apenas no contexto desses APE. As futuras negociações de APE sobre o comércio de mercadorias devem assentar no acervo das disposições já negociadas.

3.2. *Direitos de Importação*

— Importações na União Europeia

Os APE devem ter por base e continuar a melhorar as condições de acesso ao mercado atualmente concedidas. As disposições específicas para a continuação do dismantelamento pautal serão fixadas no decurso das negociações, tendo em conta os interesses de exportação existentes e potenciais dos países ACP e o impacto das medidas de liberalização do comércio, especialmente em termos de integração regional entre os Estados ACP.

— Importações nos países ACP

Com o objetivo primordial de promover o desenvolvimento sustentável através da integração económica regional e de políticas adequadas, as negociações terão como objetivo 1) a eliminação dos direitos aduaneiros sobre as importações provenientes da União Europeia, no que se refere a todas as trocas comerciais, no decurso de um período transitório, 2) a supressão de todos os encargos de efeito equivalente a direitos aduaneiros aquando da aplicação dos APE e 3) a supressão das restrições quantitativas e das medidas de efeito equivalente aquando da aplicação dos APE.

O calendário para o dismantelamento pautal e a lista final dos produtos abrangidos pela liberalização do comércio por parte dos países ACP refletirão os condicionalismos económicos, sociais e ambientais que estes enfrentam, bem como a sua capacidade para adaptarem as respetivas economias ao processo de liberalização. Por conseguinte, será aplicado, de forma flexível, um período de transição compatível com os objetivos do Acordo de Cotonu, o acordo que lhe suceder e as regras da OMC, a fim de ter em conta os condicionalismos específicos dos países ACP em causa. A mesma flexibilidade será aplicada em relação à lista dos produtos abrangidos e ao calendário/ritmo dos compromissos de liberalização por parte dos países ACP.

Não obstante o que precede, os países ACP devem conceder à União Europeia, em qualquer momento, um tratamento não menos favorável do que o da nação mais favorecida (NMF). Tal não se aplica às concessões feitas entre países ACP ou de países ACP a outros países em desenvolvimento que não sejam grandes economias comerciais, no âmbito de acordos regionais ou de outras disposições comerciais compatíveis com os requisitos da OMC.

Durante as negociações, e à luz do artigo 349.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e dos APE celebrados no âmbito do Acordo de Cotonu e do acordo que lhe suceder, uma vez aplicável, serão tidos em conta os interesses específicos das regiões ultraperiféricas da União Europeia. Neste contexto, os APE podem, em especial, prever medidas específicas a favor de produtos dessas regiões, destinadas a integrá-los no comércio intrarregional a curto prazo, em conformidade com a disposição da OMC. À luz da Decisão de Associação Ultramarina ⁽²⁾, os interesses dos países e territórios ultramarinos deverão igualmente ser tidos em conta.

Os países ACP devem comprometer-se, pelo menos, a tornar o tratamento concedido à União Europeia automaticamente extensivo a todas as outras partes do APE em causa, de preferência antes da liberalização do comércio relativamente à União Europeia.

Sempre que se verifiquem sérias dificuldades na sequência da liberalização do comércio, os países ACP podem, em consulta com a União Europeia, suspender temporariamente a aplicação do calendário de liberalização e, sempre que necessário, remodelar ou ajustar o ritmo dos progressos com vista ao estabelecimento final da zona de comércio livre, em plena conformidade com as disposições da OMC.

Os planos e calendário de liberalização do comércio dos países ACP devem fazer parte dos APE. Estes incluem listas adequadas de produtos, bem como calendários para o desmantelamento pautal. Esses calendários e listas serão finalizados durante as negociações.

— Direitos de base

Os direitos de base aos quais serão aplicadas as reduções acordadas são os direitos NMF efetivamente aplicados pelos países ACP no dia da assinatura dos APE. São definidos numa lista anexa a cada APE.

3.3. Disposições gerais

Direitos de exportação. Os direitos de exportação aplicados nas trocas comerciais entre as partes são eliminados segundo um calendário acordado, que não excederá dez anos.

As restrições quantitativas e as medidas de efeito equivalente aplicadas às exportações ou importações comerciais entre as partes são suprimidas a partir da aplicação dos APE.

Tratamento nacional e medidas fiscais. Os APE incluirão uma disposição normalizada relativa ao tratamento nacional, que garanta que os produtos das partes recebem um tratamento não menos favorável do que o concedido a produtos similares de origem nacional. Quaisquer medidas ou práticas fiscais internas, de caráter discriminatório, que já existam serão eliminadas a partir da aplicação dos APE.

Fiscalidade. Os APE deverão incluir disposições em matéria de exceção no tocante à fiscalidade, baseadas nos artigos pertinentes dos acordos da OMC.

Velocidade variável. Sempre que tal seja compatível com os objetivos de integração das regiões ACP em causa, os APE devem prever uma velocidade variável de liberalização do comércio, tendo em conta o nível de desenvolvimento dos países ACP em causa, bem como as diferentes intensidades de integração que podem existir na região, em consonância com o processo de integração interna da região.

Cláusula relativa à segurança alimentar. Os APE incluirão disposições destinadas a promover a segurança alimentar, em conformidade com as regras da OMC.

Salvaguardas. São aplicáveis disposições de salvaguarda, em conformidade com as disposições pertinentes da OMC.

Anti-dumping. Se uma das partes constatar a existência de *dumping* prejudicial ou de subvenções no que respeita às práticas comerciais da outra parte, na aceção das disposições do GATT, pode tomar medidas adequadas contra essas práticas, em conformidade com as regras e práticas do GATT/da OMC. Neste contexto, a União Europeia deve ter especialmente em conta a situação económica e social específica dos países ACP em causa.

⁽²⁾ Decisão 2013/755/UE, de 25 de novembro de 2013, relativa à associação dos países e territórios ultramarinos à União Europeia («Decisão de Associação Ultramarina»), JO L 344 de 19.12.2013, p. 1.

Suspensão. As partes acordarão em que não serão introduzidos novos direitos nem aumentados os direitos existentes e não serão introduzidas quaisquer novas restrições quantitativas ou medidas de efeito equivalente por qualquer das partes após a aplicação dos APE entre o grupo regional e a União Europeia. As partes deverão ter em conta este princípio desde o início das negociações.

Transparência. Ambas as partes serão obrigadas a comunicar uma à outra a respetiva tabela da pauta aduaneira e quaisquer alterações subsequentes nela introduzidas.

Classificação das mercadorias. Deve ser aplicado o Sistema Harmonizado para a classificação das mercadorias no comércio entre as partes.

3.4. *Regras de origem e cooperação administrativa*

As negociações sobre as regras de origem e a cooperação administrativa devem ter em conta a evolução mais recente das regras de origem da UE, bem como as regras de origem existentes no âmbito de cada APE. Neste contexto, a União Europeia avalia qualquer pedido específico de alteração das regras de origem apresentado pelo (s) Estado(s) ACP, que tenha como objetivo simplificar as regras existentes e melhorar o atual acesso dos Estados ACP ao mercado, tendo em conta as situações do país e, em particular, a experiência e estrutura das respetivas relações comerciais preferenciais.

Os APE habilitam as partes a adotar as medidas adequadas em caso de falta de cooperação administrativa ou de má gestão. No que diz respeito à questão das perdas de direitos aduaneiros associadas à má gestão das importações preferenciais, poderão ser identificadas medidas adequadas com base numa decisão horizontal do Conselho.

3.5. *Alfândegas, facilitação do comércio, medidas antifraude e responsabilidade financeira*

As negociações devem visar a simplificação de todos os requisitos e procedimentos relacionados com as importações e exportações, em especial no que diz respeito a processos aduaneiros, licenças de importação, determinação do valor aduaneiro, regras em matéria de trânsito e inspeção antes de embarque, com base nos mais elevados padrões internacionais e em conformidade com as disposições do Acordo de Facilitação do Comércio da OMC. Os APE incluirão um protocolo relativo à assistência administrativa mútua em matéria aduaneira. Incluirão também uma cláusula antifraude para evitar o abuso das preferências pautais.

4. **Comércio de serviços, investimento e comércio digital**

4.1. *Âmbito*

Os APE proporcionarão uma liberalização progressiva e recíproca do comércio de serviços e do investimento, com o objetivo de garantir um nível comparável de oportunidades de acesso ao mercado, em conformidade com as regras pertinentes da OMC, em especial o artigo V do GATS, tendo em conta o nível de desenvolvimento dos países ACP em causa. Os APE deverão abranger todos os modos de fornecimento.

A elevada qualidade dos serviços públicos da UE deverá ser preservada em conformidade com o TFUE, nomeadamente o Protocolo n.º 26 relativo aos serviços de interesse geral, e tendo em conta os compromissos da UE assumidos neste domínio, incluindo o GATS. Os serviços prestados no exercício da autoridade do Estado na aceção do artigo I, n.º 3, do GATS, devem ser excluídos das presentes negociações. Os APE reafirmam o direito das partes de regulamentarem a atividade económica em prol do interesse público, em conformidade com as obrigações internacionais.

Além disso, os APE deverão conter disciplinas regulamentares destinadas a superar os obstáculos que se encontram por detrás das fronteiras, nomeadamente, se for o caso, no domínio da regulamentação nacional. Os APE poderão também incluir disciplinas sobre os requisitos de desempenho relacionados com os investimentos.

No contexto da crescente digitalização do comércio e das dimensões do comércio digital com forte impacto no desenvolvimento, as negociações deverão conduzir a regras que abranjam o comércio digital, incluindo os fluxos de dados transfronteiras, sem por isso negociar nem afetar as regras da UE em matéria de proteção de dados pessoais e sem prejuízo da legislação da UE. Essas regras deverão ter por objetivo melhorar as condições do comércio digital em benefício das empresas e dos consumidores, aumentar a participação das micro, pequenas e médias empresas (MPME), bem como criar novas oportunidades para promover o crescimento e o desenvolvimento inclusivos e sustentáveis. Os APE deverão prever a flexibilidade adequada, a cooperação e o diálogo sobre as questões regulamentares suscitadas pelo comércio digital.

Os serviços audiovisuais serão tratados separadamente nos APE, no âmbito de acordos específicos de cooperação cultural e de parceria entre as partes. Tais acordos garantirão a possibilidade de a União Europeia e os seus Estados-Membros, assim como os países ACP, preservarem e desenvolverem a sua capacidade para definir e aplicar as suas políticas culturais e audiovisual com vista à preservação da sua diversidade cultural, ao mesmo tempo que reconhecem, preservam e promovem os valores e identidades culturais dos Estados ACP, de forma a

promover o diálogo intercultural melhorando as oportunidades de acesso ao mercado no que respeita aos bens e serviços culturais desses países, em conformidade com o disposto no artigo 27.º do Acordo de Cotonu e com a disposição pertinente do acordo que lhe suceder, uma vez aplicável.

As partes acordarão em que não serão introduzidas quaisquer medidas novas ou mais discriminatórias por qualquer uma das partes, após a aplicação dos APE entre o grupo regional e a União Europeia. As partes deverão ter em conta este princípio desde o início das negociações.

O processo de liberalização terá lugar numa base assimétrica. Os países ACP disporão de uma certa flexibilidade em função do seu nível de desenvolvimento, tanto em termos globais como em termos de setor e subsetor, em conformidade com as disposições do GATS, em especial as relativas à participação dos países em desenvolvimento nos acordos de liberalização.

Para a União Europeia, o período de transição não poderá exceder 10 anos.

Para a parte ACP, será aplicado, de forma flexível, um período de transição que, por princípio, não deverá exceder 15 anos, compatível com os objetivos do Acordo de Cotonu, do acordo que lhe suceder e das regras da OMC, a fim de ter em conta os condicionalismos específicos dos países ACP em causa.

Os países ACP pertencentes a um APE comprometer-se-ão a aplicar entre si, pelo menos, as mesmas disposições que aplicam à União Europeia.

Os APE reiterarão os compromissos assumidos em matéria de serviços nos termos do Acordo de Cotonu e das disposições pertinentes do acordo que lhe suceder, uma vez aplicável.

4.2. *Disposições práticas*

Quando justificado pelos condicionalismos económicos, sociais e ambientais específicos com que se deparam os países ACP, as negociações podem ser adiadas. Nesse caso, as partes avaliarão regularmente a situação no decurso das negociações dos APE. Assegurarão que a fase preparatória dessas negociações é ativamente utilizada para preparar as negociações, mobilizando, em especial, o apoio adequado para o desenvolvimento de serviços em conformidade com as disposições do Acordo de Cotonu, nomeadamente o artigo 41.º, n.º 5, e as disposições pertinentes do acordo que lhe suceder, uma vez aplicável.

5. **Pagamentos correntes e movimentos de capitais**

Os APE reiterarão os compromissos assumidos no âmbito do artigo 12.º do anexo II do Acordo de Cotonu e as disposições pertinentes do acordo que lhe suceder, uma vez aplicável.

Os APE deverão visar a plena liberalização dos pagamentos correntes e dos movimentos de capitais relacionados com as transações no âmbito dos APE. Deverão incluir todas as disposições em matéria de salvaguarda e de exceções (por exemplo, no que diz respeito à união económica e monetária e à balança de pagamentos da União), que deverão ser conformes com as disposições do TFUE sobre a liberdade de circulação de capitais.

6. **Domínios relacionados com o comércio**

6.1. *Aspetos gerais*

Os APE reiterarão os respetivos compromissos assumidos nos domínios ligados ao comércio no âmbito do Acordo de Cotonu ⁽³⁾ e do acordo que lhe suceder, em especial no que diz respeito à política de concorrência, à proteção dos direitos de propriedade intelectual (incluindo as indicações geográficas), à normalização e certificação, às medidas sanitárias e fitossanitárias, ao comércio e ambiente, ao comércio e normas laborais, à política dos consumidores e à proteção da saúde dos consumidores. Estas disposições dos APE serão revistas à luz dos resultados das negociações comerciais multilaterais, plurilaterais e bilaterais.

6.2. *Domínios específicos*

Além disso, aplicam-se as seguintes disposições no que se refere aos seguintes domínios:

Investimento. Em conformidade com o objetivo de «reduzir e, a prazo, erradicar a pobreza, em consonância com o objetivo de desenvolvimento sustentável» (e no que diz respeito aos artigos 1.º, 29.º, 75.º a 78.º, e ao anexo II do Acordo de Cotonu, bem como às disposições pertinentes do acordo que lhe suceder, uma vez aplicável), as partes acordam em estabelecer um quadro que facilite, reforce e estimule o investimento sustentável mutuamente vantajoso entre ambas, tendo em conta iniciativas multilaterais sobre a facilitação do investimento. Este quadro

⁽³⁾ Artigos 45.º a 51.º e 78.º do Acordo de Cotonu e as disposições pertinentes do acordo que lhe suceder, uma vez aplicável.

basear-se-á nos princípios da não discriminação, da abertura, da transparência e da estabilidade. As partes promoverão o desenvolvimento de climas de investimento estáveis e atrativos, apoiando regras estáveis e transparentes para os investidores, e procurarão melhorar a inclusão financeira e o acesso ao financiamento.

Sempre que identificadas por ambas as partes como um domínio de negociação, e sob reserva de outras diretrizes de negociação específicas por país ou região, poderão ser negociadas disposições sobre a proteção dos investimentos. Devem estar em conformidade com a abordagem revista da UE em matéria de proteção do investimento, incluindo a resolução de litígios em matéria de investimento. Essas disposições devem ainda garantir uma forte proteção dos investidores e dos investimentos, preservando ao mesmo tempo o direito que assiste às partes de regulamentarem dentro dos respetivos territórios para alcançar objetivos políticos legítimos. As eventuais negociações também deverão ter em conta os princípios e orientações internacionalmente reconhecidos em matéria de desenvolvimento sustentável e de conduta empresarial responsável, tal como é referido na abordagem revista da União Europeia no que toca à proteção do investimento.

Contratos públicos. Os APE terão como objetivo assegurar a total transparência das regras e métodos de adjudicação de contratos a todos os níveis da administração pública, seguindo os princípios do Acordo sobre Contratos Públicos (OMC). Além disso, as partes poderão procurar uma liberalização progressiva dos seus mercados de contratos públicos com base no princípio da não discriminação e tendo em conta os seus níveis de desenvolvimento.

Normas, regulamentos técnicos e avaliação da conformidade. Os APE devem incluir um capítulo abrangente sobre obstáculos técnicos ao comércio (OTC), com base no Acordo sobre os Obstáculos Técnicos ao Comércio da OMC e indo além deste acordo. Esse capítulo deverá visar, entre outras coisas, a compatibilidade e a convergência dos regulamentos técnicos, aplicando normas internacionais, racionalizando os requisitos de ensaio e certificação através da adoção de procedimentos de avaliação da conformidade baseados no risco e reforçando a transparência.

Normas sanitárias e fitossanitárias. Os APE deverão incluir um capítulo abrangente sobre normas sanitárias e fitossanitárias (SFS), em conformidade com outros acordos recentes da UE. Com base nos princípios do Acordo da OMC sobre SFS, as negociações deverão ter por objetivo a inclusão de questões como a utilização de normas internacionais (CFI, OIE e Codex), a transparência e a não discriminação, a prevenção de demoras injustificadas, a harmonização, o reconhecimento da equivalência, o reconhecimento do estatuto sanitário e fitossanitário das partes, a regionalização (demarcação de zonas), o controlo, a inspeção e a aprovação dos procedimentos, o princípio da precaução, a auditoria, a certificação, os controlos de importação, as medidas de emergência, a pré-listagem no domínio veterinário, o tratamento da União Europeia como entidade única, a cooperação técnica, a melhoria da cooperação no domínio da resistência antimicrobiana e do bem-estar animal, bem como os mecanismos de resposta às preocupações comerciais específicas relacionadas com as medidas SFS. Além disso, esse capítulo deverá salientar a importância do intercâmbio de informações entre as partes em caso de alteração das normas e a necessidade de políticas de acompanhamento, designadamente em termos de cooperação técnica.

Proteção de dados. Os APE estabelecerão o objetivo de garantir um elevado nível de proteção da privacidade e dos dados pessoais através de políticas e regimes jurídicos adequados, incluindo o controlo efetivo da aplicação das regras por parte de autoridades de supervisão independentes, enquanto fator central que contribui para a confiança dos cidadãos na economia digital e elemento fundamental que facilita os intercâmbios comerciais e a cooperação entre as partes em matéria de aplicação das regras.

Direitos de propriedade intelectual. Os APE deverão criar um nível de proteção adequado, equilibrado e eficaz, e prever disposições em matéria civil e de controlo do cumprimento nas fronteiras, no domínio dos direitos de propriedade intelectual, incluindo as indicações geográficas (IG), que vão além do Acordo da OMC sobre os aspetos dos direitos de propriedade intelectual relacionados com o comércio (Acordo TRIPS). Os APE deverão reafirmar as flexibilidades previstas no Acordo TRIPS. Os APE deverão reconhecer a importância da Declaração sobre o Acordo TRIPS e a Saúde Pública, adotada em 14 de novembro de 2001 pela Conferência Ministerial da Organização Mundial do Comércio. Ao interpretarem e aplicarem os direitos e as obrigações que lhes incumbem ao abrigo dos APE, as partes devem assegurar a coerência com a Declaração de Doha. As partes deverão aplicar, entre outros, o artigo 31.º-A do Acordo TRIPS, bem como o anexo e o apêndice do anexo, que entraram em vigor em 23 de janeiro de 2017.

Os APE deverão proporcionar a proteção direta e o reconhecimento efetivo de uma lista de IG (vinhos, bebidas espirituosas, produtos agrícolas e géneros alimentícios) definida por comum acordo, assente no nível de proteção estabelecido no artigo 23.º do TRIPS, inclusive contra a avocação, a usurpação de denominação, um controlo adequado e efetivo da aplicação das regras, a coexistência com marcas anteriores fidedignas, a proteção contra o

caráter genérico subsequente e disposições sobre a inclusão de novas IG. As questões relativas a anteriores direitos individuais, por exemplo, relacionados com variedades vegetais, marcas, utilizações genéricas ou outras utilizações legítimas anteriores, deverão ser tratadas com o objetivo de sanar de forma mutuamente satisfatória os conflitos existentes.

Comércio e concorrência. Os APE deverão ter por objetivo reduzir ao mínimo as distorções da concorrência através de disposições em matéria de política de concorrência, subvenções e empresas públicas. As disposições não impedirão a prestação de serviços públicos. As disposições permitirão ainda uma flexibilidade adequada para aplicar medidas destinadas a promover o desenvolvimento económico, a combater a pobreza ou a alcançar outros objetivos em matéria de política pública, como a segurança alimentar.

Comércio e desenvolvimento sustentável. Os APE deverão promover a execução da Agenda 2030 e respeitar os princípios e regras pertinentes acordados a nível internacional em matéria de direitos laborais, incluindo a não discriminação em razão do género.

Por conseguinte, os APE deverão incluir disposições sobre o trabalho, a igualdade de género e mais oportunidades para as mulheres no comércio, e sobre os aspetos ambientais do comércio e do desenvolvimento sustentável, incluindo a pesca e a aquicultura sustentáveis, a biodiversidade, as florestas e os produtos florestais, bem como os aspetos relacionados com as alterações climáticas, em especial a CQNUAC e o Acordo de Paris e as iniciativas relacionadas com a atenuação das alterações climáticas, como as tomadas na Organização Marítima Internacional (OMI).

Os APE deverão incluir disposições que promovam o respeito e a aplicação efetiva dos princípios e das regras pertinentes acordados a nível internacional, incluindo as normas laborais básicas e as convenções fundamentais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), bem como os acordos multilaterais em matéria de ambiente, e bem assim disposições relativas à saúde e segurança no trabalho, às inspeções do trabalho e ao diálogo social, bem como à proteção social e laboral. Deverão incluir o compromisso de cada uma das partes de envidar esforços permanentes e sustentados para ratificar as convenções fundamentais da OIT.

Os APE deverão reafirmar o direito das partes a legislarem nos domínios laboral e ambiental, de acordo com os seus compromissos internacionais e de forma a encorajar elevados níveis de proteção, nomeadamente tendo em conta as opções mais vantajosas do ponto de vista ambiental. Deverão reiterar o respeito pelo princípio da precaução. Deverão incluir disposições de modo a que não se baixem os níveis de proteção do trabalho e do ambiente para se promover o comércio e o investimento direto estrangeiro. Deverão incluir o compromisso de não derrogar ou de não aplicar as leis nacionais em matéria de trabalho ou de ambiente.

Os APE deverão promover um maior contributo do comércio e do investimento, inclusive do investimento direto estrangeiro para o desenvolvimento sustentável, nomeadamente abordando domínios como a facilitação do comércio de bens e serviços ecológicos e amigos do clima, e a promoção de mecanismos de garantia voluntária da sustentabilidade e de responsabilidade social das empresas, tendo em conta instrumentos reconhecidos internacionalmente e encorajando as partes a aplicarem práticas internacionais, nomeadamente, diretrizes da OCDE e os princípios orientadores da ONU sobre empresas e direitos humanos, bem como orientações específicas para cada setor.

Os APE deverão incluir disposições para a aplicação efetiva e o acompanhamento destas disposições, bem como um mecanismo para resolver eventuais litígios entre as partes. Os APE deverão prever a participação de organismos da sociedade civil, designadamente através de consultas regulares e de ações de comunicação. Esses organismos deverão acompanhar a aplicação do acordo na íntegra e desempenhar um papel consultivo em relação às partes.

Diálogo agrícola. Tendo em conta a importância do setor agrícola para o desenvolvimento socioeconómico e a segurança alimentar dos países ACP, os APE deverão prever um diálogo sobre a agricultura (parceria agrícola) que pode abranger questões como produtos de base (em especial os que são relevantes para a segurança alimentar) e cadeias de valor regionais, utilização de novas tecnologias, facilitação do comércio, acesso ao mercado, investimentos responsáveis, investigação e inovação, prestando a devida atenção à adaptação às alterações climáticas e à atenuação das mesmas, bem como à biodiversidade e aos sistemas alimentares sustentáveis.

6.3. Execução

O Conselho APE (ver ponto 8 abaixo), assistido por um Comité Misto de Execução composto por peritos técnicos superiores, acompanhará a execução destas disposições. O Comité Misto de Execução reunir-se-á regularmente e, pelo menos, uma vez por ano. Elaborará relatórios anuais de avaliação dos progressos realizados e formulará recomendações sobre as medidas a tomar para futuras realizações, incluindo a cooperação para o desenvolvimento, em conformidade com as disposições do Acordo de Cotonu e a disposição pertinente do acordo que lhe suceder, uma vez aplicável. Poderão ser considerados subcomités especiais para determinados domínios relacionados com o comércio, se necessário.

7. Complementaridade

Os APE e as estratégias de desenvolvimento dos parceiros ACP devem apoiar-se mutuamente. Em especial, a fim de facilitar a consecução dos objetivos dos APE, as partes ACP comprometer-se-ão a integrar plenamente os APE no âmbito das suas estratégias de desenvolvimento, comprometendo-se a União Europeia a fazer o mesmo no âmbito das suas estratégias de desenvolvimento, comprometendo-se a União Europeia a fazer o mesmo no âmbito das suas estratégias de cooperação para o desenvolvimento. Tal abrangeria a promoção do apoio ao desenvolvimento do setor privado, em especial das micro, pequenas e médias empresas (MPME), incluindo a sua dimensão de género, e o destaque para a importância da recolha de dados repartidos por sexo para o acompanhamento e a execução. As partes comprometer-se-ão a afetar recursos adequados para o efeito, no âmbito dos programas indicativos nacionais e regionais, em conformidade com as disposições pertinentes do Acordo de Cotonu e com as disposições pertinentes do acordo que lhe suceder, uma vez aplicável.

8. Quadro institucional

Será criado um Conselho Conjunto APE para cada APE, que desempenhará as seguintes funções:

- assegurar o bom funcionamento do APE,
- analisar a evolução da cooperação económica e comercial entre as partes,
- procurar métodos adequados para prevenir os problemas que possam surgir nos domínios abrangidos pelo APE, em particular no que diz respeito à realização dos objetivos de desenvolvimento do APE,
- trocar opiniões e formular recomendações sobre qualquer questão de interesse comum relacionada com a cooperação económica e comercial, incluindo ações futuras para a correta aplicação do APE e, em especial, a necessidade de a cooperação para o desenvolvimento se coadunar com as disposições pertinentes do Acordo de Cotonu e as disposições pertinentes do acordo que lhe suceder, uma vez aplicável.

A composição, a frequência, a ordem de trabalhos e o local das reuniões do Conselho Conjunto APE serão acordados mediante consultas entre as partes.

O Conselho APE terá poderes para adotar decisões relativamente a todas as matérias abrangidas pelo APE. Informará o Conselho de Ministros estabelecido em conformidade com o disposto no artigo 15.º do Acordo de Cotonu e as disposições pertinentes do acordo que lhe suceder, uma vez aplicável, sobre questões de interesse comum a todo o grupo de Estados ACP e à União Europeia.

Os APE deverão prever consultas e comunicação regulares com a sociedade civil.

9. Cláusula de exceções

Os APE incluirão uma cláusula de exceções normalizada, aplicável às partes pertinentes destes acordos, que permita a adoção de medidas, por exemplo, por razões de proteção da ordem pública, da vida ou da saúde humana, animal ou vegetal, de conservação de recursos naturais esgotáveis, etc., desde que essas medidas sejam aplicadas em conformidade com as regras da OMC.

10. Disposições Finais

Os APE incluirão:

- um capítulo sobre resolução de litígios e uma cláusula de não execução, incluindo as disposições correspondentes aos artigos 96.º e 97.º do Acordo de Cotonu e as disposições pertinentes do acordo que lhe suceder, uma vez aplicável. As disposições relativas à resolução de litígios em matéria de comércio ou matérias conexas não afetarão os direitos e obrigações das partes decorrentes das regras da OMC, nomeadamente do Memorando de Entendimento sobre as Regras e os Processos que regem a Resolução de Litígios,
- uma cláusula sobre futuros desenvolvimentos que preveja a possibilidade de os APE serem alargados, em especial através da adesão, ou fundidos, em conformidade com os progressos realizados em termos de integração regional,
- uma cláusula sobre a sua entrada em vigor, duração (ilimitada), cessação, a notificação necessária para a denúncia e uma cláusula de aplicação territorial.

Para efeitos dos APE, por partes do lado ACP entende-se o agrupamento regional ou os seus Estados-Membros, ou o agrupamento regional e os seus Estados-Membros, em conformidade com as respetivas esferas de competência. Os APE são igualmente aplicáveis às medidas adotadas por quaisquer autoridades centrais, regionais ou locais no território das partes.

11. **Estrutura e organização das negociações**

Em conformidade com as disposições pertinentes do Acordo de Cotonu e com as disposições pertinentes do acordo que lhe suceder, uma vez aplicável, o período de negociações será também utilizado para aumentar as capacidades dos setores público e privado dos países ACP, com vista a reforçar a sua capacidade para definir e aplicar estratégias e políticas comerciais regionais e multilaterais adequadas. Tal incluirá medidas destinadas a aumentar a competitividade, reforçar as organizações regionais e apoiar iniciativas de integração do comércio regional, com assistência, sempre que adequado, ao ajustamento orçamental e à reforma fiscal, bem como à modernização das infraestruturas e à melhoria do investimento. Essas medidas serão acompanhadas a nível regional, se for caso disso pelo grupo regional envolvido nas negociações dos APE e pela União Europeia. Esse grupo regional apresentará, nomeadamente, sugestões a ter em conta no âmbito do diálogo de programação nacional e regional entre a União Europeia e os países ACP.

Serão criados mecanismos adequados para garantir que os intervenientes não estatais na União Europeia e nos países ACP são informados e consultados sobre o conteúdo das negociações e que é assegurada a coordenação com os diálogos ACP-UE.

As presentes diretrizes serão reapreciadas e, se necessário, revistas, pelo menos de 10 em 10 anos.

**DECISÃO (UE) 2020/14 DOS REPRESENTANTES DOS GOVERNOS DOS ESTADOS-MEMBROS,
REUNIDOS NO CONSELHO,**

de 19 de dezembro de 2019,

que autoriza a Comissão Europeia a negociar, em nome dos Estados-Membros, Acordos de Parceria Económica entre a União Europeia e os seus Estados-Membros os Estados, por um lado, e países e regiões de África, das Caraíbas e do Pacífico, por outro, na medida em que sejam da competência dos Estados-Membros

OS REPRESENTANTES DOS GOVERNOS DOS ESTADOS-MEMBROS DA UNIÃO EUROPEIA, REUNIDOS NO CONSELHO,

Considerando o seguinte:

- (1) Em 17 de junho de 2002, o Conselho autorizou a Comissão a negociar Acordos de Parceria Económica com os países e regiões de África, Caraíbas e Pacífico. Para o efeito, adotou diretrizes de negociação.
- (2) A Comissão deverá ser autorizada a negociar, em nome dos Estados-Membros, Acordos de Parceria Económica entre a União Europeia e os seus Estados-Membros os Estados, por um lado, e países e regiões de África, das Caraíbas e do Pacífico, por outro, na medida em que sejam da competência dos Estados-Membros, com base nas diretrizes de negociação alteradas,

ADOTARAM A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. Os representantes dos Governos dos Estados-Membros autorizam a Comissão a negociar, em nome dos Estados-Membros, Acordos de Parceria entre a União Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e países e regiões de África, das Caraíbas e do Pacífico, por outro, na medida em que sejam da competência dos Estados-Membros.
2. As negociações são conduzidas com base, caso seja aplicável, nas diretrizes de negociação constantes da adenda da Decisão (UE) 2020/13 do Conselho ⁽¹⁾

Artigo 2.º

O artigo n.º 1 não prejudica as futuras decisões dos Estados-Membros em relação à designação do respetivo representante em domínios da sua competência.

Artigo 3.º

As negociações são conduzidas em consulta com o Grupo ACP. O Comité da Política Comercial é associado em matérias relativas ao comércio.

⁽¹⁾ Decisão (UE) 2020/13 do Conselho, de 19 de dezembro de 2019, que altera as diretrizes de negociação das negociações dos Acordos de Parceria Económica com países e regiões de África, das Caraíbas e do Pacífico, na medida em que sejam da competência da União (JO..., p101).

Artigo 4.º

A destinatária da presente decisão é a Comissão.

Feito em Bruxelas, em de 19 de dezembro de 2019,

Pelos Representantes dos Governos dos Estados-Membros

O Presidente

K. MIKKONEN

DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2020/15 DA COMISSÃO**de 9 de janeiro de 2020****que altera o anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE relativa a medidas de polícia sanitária contra a peste suína africana em determinados Estados-Membros***[notificada com o número C(2020) 122]***(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva 89/662/CEE do Conselho, de 11 de dezembro de 1989, relativa aos controlos veterinários aplicáveis ao comércio intracomunitário, na perspetiva da realização do mercado interno ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 9.º, n.º 4,

Tendo em conta a Diretiva 90/425/CEE do Conselho, de 26 de junho de 1990, relativa aos controlos veterinários aplicáveis ao comércio intra-União de certos animais vivos e produtos, na perspetiva da realização do mercado interno ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 10.º, n.º 4,

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

Considerando o seguinte:

- (1) A Decisão de Execução 2014/709/UE da Comissão ⁽⁴⁾ estabelece medidas de polícia sanitária contra a peste suína africana em determinados Estados-Membros onde se confirmaram casos dessa doença em suínos domésticos ou selvagens (Estados-Membros em causa). O anexo da referida decisão de execução delimita e enumera, nas suas partes I a IV, certas zonas desses Estados-Membros, diferenciando-as em função do nível de risco baseado na situação epidemiológica em relação àquela doença. O anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE foi alterado várias vezes a fim de ter em conta as alterações da situação epidemiológica na União no que se refere à peste suína africana que devem ser refletidas nesse anexo. O anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE foi alterado pela última vez pela Decisão de Execução (UE) 2019/2169 da Comissão ⁽⁵⁾, no seguimento de alterações da situação epidemiológica na Polónia e na Eslováquia no que diz respeito aos suínos domésticos e da ocorrência de novos casos de peste suína africana em suínos selvagens na Polónia, na Lituânia e na Hungria.
- (2) Desde a data de adoção da Decisão de Execução (UE) 2019/2169, ocorreram outros casos de peste suína africana em suínos selvagens na Polónia e na Hungria, e em suínos domésticos na Bulgária. Tendo em conta a atual situação epidemiológica na União, a regionalização nesses três Estados-Membros foi reavaliada e atualizada. Além disso, as medidas de gestão dos riscos em vigor também foram reavaliadas e atualizadas. Estas alterações devem igualmente ser refletidas no anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE.
- (3) Em finais de dezembro de 2019, foram observados dois casos de peste suína africana em suínos selvagens nos distritos de żarski e lipski, na Polónia, em zonas atualmente enumeradas na parte I do anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE. Estes casos de peste suína africana em suínos selvagens constituem um aumento do nível de risco que deve ser refletido no referido anexo. Por conseguinte, essas zonas da Polónia afetadas pela peste suína africana devem agora passar a constar da parte II e não da parte I do anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE.

⁽¹⁾ JO L 395 de 30.12.1989, p. 13.

⁽²⁾ JO L 224 de 18.8.1990, p. 29.

⁽³⁾ JO L 18 de 23.1.2003, p. 11.

⁽⁴⁾ Decisão de Execução 2014/709/UE da Comissão, de 9 de outubro de 2014, relativa a medidas de polícia sanitária contra a peste suína africana em determinados Estados-Membros e que revoga a Decisão de Execução 2014/178/UE (JO L 295 de 11.10.2014, p. 63).

⁽⁵⁾ Decisão de Execução (UE) 2019/2169 da Comissão, de 17 de dezembro de 2019, que altera o anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE relativa a medidas de polícia sanitária contra a peste suína africana em determinados Estados-Membros (JO L 328 de 18.12.2019, p. 97).

- (4) Além disso, em finais de dezembro de 2019, foram também observados vários casos de peste suína africana em suínos selvagens nos distritos de grójecki, kraśnicki e niżański, na Polónia, em zonas atualmente enumeradas na parte II do anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE, localizadas na proximidade imediata de zonas enumeradas na parte I do referido anexo. Estes casos de peste suína africana em suínos selvagens constituem um aumento do nível de risco que deve ser refletido no referido anexo. Por conseguinte, as zonas da Polónia enumeradas na parte I do anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE que estão na proximidade imediata das zonas enumeradas na parte II afetadas por estes casos recentes de peste suína africana devem agora passar a constar da parte II e não da parte I do referido anexo.
- (5) Em finais de dezembro de 2019, foram também observados vários casos de peste suína africana em suínos selvagens nos distritos de Békés, Jász-Nagykun-Szolnok e Hajdú-Bihar, na Hungria, em zonas atualmente enumeradas na parte II do anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE, localizadas na proximidade imediata de zonas enumeradas na parte I do referido anexo. Estes casos de peste suína africana em suínos selvagens constituem um aumento do nível de risco que deve ser refletido no referido anexo. Por conseguinte, as zonas da Hungria enumeradas na parte I do anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE que estão na proximidade imediata das zonas enumeradas na parte II afetadas por estes casos recentes de peste suína africana devem agora passar a constar da parte II e não da parte I do referido anexo.
- (6) Em janeiro de 2020, foi observado um foco de peste suína africana em suínos domésticos na região de Shumen, na Bulgária, numa zona atualmente enumerada na parte II do anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE. Este foco de peste suína africana em suínos domésticos constitui um aumento do nível de risco que deve ser refletido no referido anexo. Por conseguinte, essa zona da Bulgária afetada pela peste suína africana deve agora passar a constar da parte III e não da parte II do anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE. Dado que a parte III do anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE enumera as zonas em que a situação epidemiológica ainda está a evoluir e é muito dinâmica, quando forem introduzidas alterações às zonas enumeradas nessa parte, deve ser sempre dada uma atenção especial ao efeito causado nas zonas circundantes, como foi feito neste caso.
- (7) A fim de ter em conta a recente evolução epidemiológica da peste suína africana na União, e para combater os riscos associados à propagação da doença de forma proativa, devem ser demarcadas novas zonas de risco elevado com uma dimensão suficiente na Polónia, na Hungria e na Bulgária e essas zonas devem ser devidamente incluídas nas listas das partes I, II e III do anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE. O anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE deve, pois, ser alterado em conformidade.
- (8) Dada a urgência da situação epidemiológica na União no que se refere à propagação da peste suína africana, é importante que as alterações introduzidas no anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE pela presente decisão produzam efeitos o mais rapidamente possível.
- (9) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente dos Vegetais, Animais e Alimentos para Consumo Humano e Animal,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE é substituído pelo texto constante do anexo da presente decisão.

Artigo 2.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 9 de janeiro de 2020.

Pela Comissão
Stella KYRIAKIDES
Membro da Comissão

ANEXO

O anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE passa a ter a seguinte redação:

«ANEXO

PARTE I

1. Bélgica

As seguintes zonas na Bélgica:

in Luxembourg province:

— the area is delimited clockwise by:

- Frontière avec la France,
- Rue Mersinhat,
- La N818jusque son intersection avec la N83,
- La N83 jusque son intersection avec la N884,
- La N884 jusque son intersection avec la N824,
- La N824 jusque son intersection avec Le Routeux,
- Le Routeux,
- Rue d'Orgéo,
- Rue de la Vierre,
- Rue du Bout-d'en-Bas,
- Rue Sous l'Eglise,
- Rue Notre-Dame,
- Rue du Centre,
- La N845 jusque son intersection avec la N85,
- La N85 jusque son intersection avec la N40,
- La N40 jusque son intersection avec la N802,
- La N802 jusque son intersection avec la N825,
- La N825 jusque son intersection avec la E25-E411,
- La E25-E411jusque son intersection avec la N40,
- N40: Burnaimont, Rue de Luxembourg, Rue Ranci, Rue de la Chapelle,
- Rue du Tombois,
- Rue Du Pierroy,
- Rue Saint-Orban,
- Rue Saint-Aubain,
- Rue des Cottages,
- Rue de Relune,
- Rue de Rulune,
- Route de l'Ermitage,
- N87: Route de Habay,
- Chemin des Ecoliers,
- Le Routy,
- Rue Burgknapp,
- Rue de la Halte,
- Rue du Centre,
- Rue de l'Eglise,

- Rue du Marquisat,
- Rue de la Carrière,
- Rue de la Lorraine,
- Rue du Beynert,
- Millewée,
- Rue du Tram,
- Millewée,
- N4: Route de Bastogne, Avenue de Longwy, Route de Luxembourg,
- Frontière avec le Grand-Duché de Luxembourg,
- Frontière avec la France,
- La N87 jusque son intersection avec la N871 au niveau de Rouvroy,
- La N871 jusque son intersection avec la N88,
- La N88 jusque son intersection avec la rue Baillet Latour,
- La rue Baillet Latour jusque son intersection avec la N811,
- La N811 jusque son intersection avec la N88,
- La N88 jusque son intersection avec la N883 au niveau d'Aubange,
- La N883 jusque son intersection avec la N81 au niveau d'Aubange,
- La N81 jusque son intersection avec la E25-E411,
- La E25-E411 jusque son intersection avec la N40,
- La N40 jusque son intersection avec la rue du Fet,
- Rue du Fet,
- Rue de l'Accord jusque son intersection avec la rue de la Gaume,
- Rue de la Gaume jusque son intersection avec la rue des Bruyères,
- Rue des Bruyères,
- Rue de Neufchâteau,
- Rue de la Motte,
- La N894 jusque son intersection avec la N85,
- La N85 jusque son intersection avec la frontière avec la France.

2. Estónia

As seguintes zonas na Estónia:

- Hiiu maakond.

3. Hungria

As seguintes zonas na Hungria:

- Békés megye 950150, 950250, 950350, 950450, 950550, 950650, 950660, 950750, 950950, 950960, 950970, 951050, 951950, 952050, 952750, 952850, 952950, 953050, 953150, 953650, 953660, 953750, 953850, 953960, 954250, 954260, 954350, 954450, 954550, 954650, 954750, 954850, 954860, 954950, 955050, 955150, 955250, 955260, 955270, 955350, 955450, 955510, 955650, 955750, 955760, 955850, 955950, 956050, 956060, 956150, 956160 és 956450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Bács-Kiskun megye 600150, 600850, 601550, 601650, 601660, 601750, 601850, 601950, 602050, 603250, 603750 és 603850 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Budapest 1 kódszámú, vadgazdálkodási tevékenységre nem alkalmas területe,
- Csongrád megye 800150, 800160, 800250, 802220, 802260, 802310 és 802450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,

- Fejér megye 400150, 400250, 400351, 400352, 400450, 400550, 401150, 401250, 401350, 402050, 402350, 402360, 402850, 402950, 403050, 403250, 403350, 403450, 403550, 403650, 403750, 403950, 403960, 403970, 404570, 404650, 404750, 404850, 404950, 404960, 405050, 405750, 405850, 405950, 406050, 406150, 406550, 406650 és 406750 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Hajdú-Bihar megye 900750, 901250, 901260, 901270, 901350, 901551, 901560, 901570, 902650, 902660, 902670, 902750, 903650, 903750, 903850, 903950, 903960, 904050, 904060, 904150, 904250, 904350, 904950, 904960, 905050, 905060, 905070, 905080, 905150, 905250 és 905260 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Jász-Nagykun-Szolnok megye 750150, 750160, 750260, 750350, 750450, 750460, 754450, 754550, 754560, 754570, 754650, 754750, 754950, 755050, 755150, 755250, 755350 és 755450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Komárom-Esztergom megye 251360, 251550, 251850, 251950, 252050, 252150, 252250, 252350, 252450, 252550, 252650, 252750, és 253550 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Nógrád megye 552010, 552150, 552250, 552350, 552450, 552460, 552520, 552550, 552610, 552620, 552710, 552850, 552860, 552950, 552970, 553050, 553110, 553250, 553260, 553350, 553650, 553750, 553850, 553910 és 554050 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Pest megye 570150, 570250, 570350, 570450, 570550, 570650, 570750, 570850, 571050, 571150, 571250, 571350, 571550, 571610, 571750, 571760, 572150, 572250, 572350, 572550, 572650, 572750, 572850, 572950, 573150, 573250, 573260, 573350, 573360, 573450, 573850, 573950, 573960, 574050, 574150, 574350, 574360, 574550, 574650, 574750, 574850, 574860, 574950, 575050, 575150, 575250, 575350, 575550, 575650, 575750, 575850, 575950, 576050, 576150, 576250, 576350, 576450, 576650, 576750, 576850, 576950, 577050, 577150, 577250, 577350, 577450, 577650, 577850, 577950, 578050, 578150, 578250, 578350, 578360, 578450, 578550, 578560, 578650, 578850, 578950, 579050, 579150, 579250, 579350, 579450, 579460, 579550, 579650, 579750, 580050, 580250 és 580450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Szabolcs-Szatmár-Bereg megye 851950, 852350, 852450, 852550, 852750, 853751, 853850, 853950, 853960, 854050, 855650 és 855660 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe.

4. Letónia

As seguintes zonas na Letónia:

- Alsungas novads,
- Kuldīgas novada Gudenieku pagasts,
- Pāvilostas novads,
- Stopiņu novada daļa, kas atrodas uz rietumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Dauguļupes ielas un Dauguļupītes,
- Ventspils novada Jūrkalnes pagasts,
- Grobiņas novads,
- Rucavas novada Dunikas pagasts.

5. Lituânia

As seguintes zonas na Lituânia:

- Klaipėdos rajono savivaldybės: Agluonėnų, Priekulės, Veiviržėnų, Judrėnų, Endriejavo ir Vėžaičių seniūnijos,
- Plungės rajono savivaldybės: Babrungo, Kulių, Nausodžio, Paukštakių, Platielių, Plungės miesto, Šateikių ir Žemaičių Kalvarijos seniūnijos,
- Skuodo rajono savivaldybės: Aleksandrijos, Lenkimų, Mosėdžio, Notėnų, Skuodo, Skuodo miesto, Šačių seniūnijos.

6. Polónia

As seguintes zonas na Polónia:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gminy Wielbark i Rozogi w powiecie szczycieńskim,
- gminy Janowiec Kościelny, Janowo i Kozłowo w powiecie nidzickim,
- powiat działdowski,
- gminy Łukta, Miłomłyn, Dąbrówno, Grunwald i Ostróda z miastem Ostróda w powiecie ostródzkim,
- gminy Kisielice, Susz, Iława z miastem Iława, Lubawa z miastem Lubawa, w powiecie iławskim,

w województwie podlaskim:

- gminy Kulesze Kościelne, Wysokie Mazowieckie z miastem Wysokie Mazowieckie, Czyżew w powiecie wysokomazowieckim,
- gminy Miastkowo, Nowogród, Śniadowo i Zbójna w powiecie łomżyńskim,
- powiat zambrowski,

w województwie mazowieckim:

- powiat ostrołęcki,
- powiat miejski Ostrołęka,
- gminy Bielsk, Brudzeń Duży, Drobin, Gąbin, Łąck, Nowy Duninów, Radzanowo, Słupno i Stara Biała w powiecie plockim,
- powiat miejski Płock,
- powiat sierpecki,
- powiat żuromiński,
- gminy Andrzejewo, Brok, Małkinia Górna, Stary Lubotyń, Szulborze Wielkie, Wąsewo, Zaręby Kościelne i Ostrów Mazowiecka z miastem Ostrów Mazowiecka w powiecie ostrowskim,
- gminy Dzierzgowo, Lipowiec Kościelny, miasto Mława, Radzanów, Szreńsk, Szydłowo i Wieczfnia Kościelna, w powiecie mławskim,
- powiat przasnyski,
- powiat makowski,
- gminy Gzy, Obryte, Zatory, Pułtusk i część gminy Winnica położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Bielany, Winnica i Pokrzywnica w powiecie pułtuskim,
- gminy Brańszczyk, Długosiodło, Rząśnik, Wyszków, Zabrodzie i część gminy Somianka położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 62 w powiecie wyszkowskim,
- gminy Kowala, Przytyk, Wierzbica, Wolanów, Zakrzew, część gminy Jedlińsk położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr S7 i część gminy Iłża położona na zachód od linii wyznaczonej od drogi nr 9 w powiecie radomskim,
- powiat miejski Radom,
- powiat szydlowiecki,
- gminy Borkowice, Gielniów, Odrzywół, Przysucha, Rusinów, Wieniawa w powiecie przysuskim,
- gmina Kazanów w powiecie zwoleńskim,
- powiat gostyniński,

w województwie podkarpackim:

- gmina Wielkie Oczy w powiecie lubaczowskim,
- gminy Laszki, Radymno z miastem Radymno, część gminy Wiązownica położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 867 i gmina wiejska Jarosław w powiecie jarosławskim,
- powiat tarnobrzeski,
- gminy Przeworsk z miastem Przeworsk, Gać Jawornik Polski, Kańczuga, Tryńcza i Zarzecze w powiecie przeworskim,
- powiat łańcucki,
- gminy Trzebownisko, Głogów Małopolski i część gminy Sokołów Małopolski położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 875 w powiecie rzeszowskim,
- powiat kolbuszowski,

w województwie świętokrzyskim:

- gminy Lipnik, Opatów, Wojciechowice, Sadowie i część gminy Ozarów położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 74 w powiecie opatowskim,
- powiat sandomierski,
- gmina Skarżysko Kościelne w powiecie skarżyskim,
- gminy Brody i Mirzec w powiecie starachowickim,

- powiat ostrowiecki,
- w województwie łódzkim:
 - gminy Łyszkowice, Kocierzew Południowy, Kiernoza, Chąsno, część gminy wiejskiej Łowicz położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 92 i Nieborów w powiecie łowickim,
 - gminy Biała Rawska, Cielądz, Rawa Mazowiecka z miastem Rawa Mazowiecka, Regnów i Sadkowiec w powiecie rawskim,
 - powiat skierniewicki,
 - powiat miejski Skierniewice,
 - gminy Drzewica i Poświętne w powiecie opoczyńskim,
 - gminy Czerniewice, Inowódz, Rzeczyca i Żelechlinek w powiecie tomaszowskim,
- w województwie pomorskim:
 - powiat nowodworski,
 - gminy Lichnowy, Miłoradz, Nowy Staw, Malbork z miastem Malbork w powiecie malborskim,
 - gminy Mikołajki Pomorskie, Stary Targ i Sztum w powiecie sztumskim,
 - powiat gdański,
 - Miasto Gdańsk,
 - powiat tczewski,
 - powiat kwidzyński,
- w województwie lubuskim:
 - gminy Szlichtyngowa i Wschowa w powiecie wschowskim,
 - miasto Gozdnicza w powiecie żagańskim,
 - gminy Brody, Przewóz, Trzebiel, Tuplice, część gminy Lubsko położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 287, miasto Łęknica w powiecie żarskim,
 - gminy Bytnica, Krosno Odrzańskie, Maszewo i Gubin z miastem Gubin w powiecie krośnieńskim,
 - gminy Międzyrzecz, Pszczew, Trzciel w powiecie międzyrzeckim,
 - gmina Lubrza, Łągów, Skąpe, część gminy Zbąszynek położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową, część gminy Szczaniec położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową, część gminy Świebodzin położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie świebodzińskim,
- w województwie dolnośląskim:
 - gminy Bolesławiec z miastem Bolesławiec, Gromadka i Osiecznica w powiecie bolesławieckim,
 - gmina Węgliniec w powiecie zgorzeleckim,
 - gminy Pęcław, Jerzmanowa, część gminy wiejskiej Głogów położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 12 i miasta Głogów położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 12 w powiecie głogowskim,
 - gminy Chocianów, Grębocice, Radwanice, Przemków i część gminy Polkowice położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 331 w powiecie polkowickim,
 - gmina Niechlów w powiecie górowskim.
- w województwie wielkopolskim:
 - powiat leszczyński,
 - powiat miejski Leszno,
 - powiat nowotomyski,
 - gminy Granowo, Grodzisk Wielkopolski i Kamieniec w powiecie grodziskim,
 - gminy Stęszew i Buk w powiecie poznańskim,
 - powiat kościański.

7. Roménia

As seguintes zonas na Roménia:

- Județul Suceava.

8. Eslováquia

As seguintes zonas na Eslováquia:

- the whole district of Vranov nad Topľou,
- the whole district of Humenné,
- the whole district of Snina,
- the whole district of Sobrance,
- the whole district of Košice-mesto,
- in the district of Michalovce, the whole municipalities of Tušice, Moravany, Pozdišovce, Michalovce, Zalužice, Lúčky, Závadka, Hnojné, Poruba pod Vihorlatom, Jovsa, Kusín, Klokočov, Kaluža, Vinné, Trnava pri Laborci, Oreské, Staré, Zbudza, Petrovce nad Laborcom, Lesné, Suché, Rakovec nad Ondavou, Nacina Ves, Voľa, Pusté Černé and Strážske,
- in the district of Košice - okolie, the whole municipalities not included in Part II.

9. Grécia

As seguintes zonas na Grécia:

- in the regional unit of Drama:
 - the community departments of Sidironero and Skaloti and the municipal departments of Livadero and Ksiropotamo (in Drama municipality),
 - the municipal department of Paranesti (in Paranesti municipality),
 - the municipal departments of Kokkinogeia, Mikropoli, Panorama, Pyrgoi (in Prosotsani municipality),
 - the municipal departments of Kato Nevrokopi, Chrysokefalo, Achladea, Vathytopos, Volakas, Granitis, Dasotos, Eksohi, Katafyto, Lefkogeia, Mikrokleisoura, Mikromilea, Ochyro, Pagoneri, Perithorio, Kato Vrontou and Potamoi (in Kato Nevrokopi municipality),
- in the regional unit of Xanthi:
 - the municipal departments of Kimmerion, Stavroupoli, Gerakas, Dafnonas, Komnina, Kariofyto and Neochori (in Xanthi municipality),
 - the community departments of Satres, Thermes, Kotyli, and the municipal departments of Myki, Echinis and Oraio and (in Myki municipality),
 - the community department of Selero and the municipal department of Sounio (in Avdira municipality),
- in the regional unit of Rodopi:
 - the municipal departments of Komotini, Anthochorio, Gratini, Thrylorio, Kalhas, Karydia, Kikidio, Kosmio, Pandrosos, Aigeiros, Kallisti, Meleti, Neo Sidirochori and Mega Doukato (in Komotini municipality),
 - the municipal departments of Ipio, Arriana, Darmeni, Archontika, Fillyra, Ano Drosini, Aratos and the Community Departments Kehros and Organi (in Arriana municipality),
 - the municipal departments of Iasmos, Sostis, Asomatoi, Polyanthos and Amvrosia and the community department of Amaxades (in Iasmos municipality),
 - the municipal department of Amaranta (in Maroneia Sapon municipality),
- in the regional unit of Evros:
 - the municipal departments of Kyriaki, Mandra, Mavroklisi, Mikro Dereio, Protokklisi, Roussa, Goniko, Geriko, Sidirochori, Megalo Derio, Sidiro, Giannouli, Agriani and Petrolofos (in Soufli municipality),
 - the municipal departments of Dikaia, Arzos, Elaia, Therapio, Komara, Marasia, Ormenio, Pentalofoi, Petroti, Plati, Ptelea, Kyprinos, Zoni, Fulakio, Spilaio, Nea Vyssa, Kavili, Kastanies, Rizia, Sterna, Ampelakia, Valtos, Megali Doxipara, Neochori and Chandras (in Orestiada municipality),
 - the municipal departments of Asvestades, Ellinochori, Karoti, Koufovouno, Kiani, Mani, Sitochori, Alepochori, Asproneri, Metaxades, Vrysika, Doksa, Elafoxori, Ladi, Paliouri and Poimeniko (in Didymoteicho municipality),
- in the regional unit of Serres:
 - the municipal departments of Kerkini, Livadia, Makrynitsa, Neochori, Platanakia, Petritsi, Akritochori, Vyroneia, Gonimo, Mandraki, Megalochori, Rodopoli, Ano Poroia, Katw Poroia, Sidirokastro, Vamvakophyto, Promahonas, Kamaroto, Strymonochori, Charopo, Kastanousi and Chortero and the community departments of Achladochori, Agkistro and Kapnophyto (in Sintiki municipality),

- the municipal departments of Serres, Elaionas and Oinoussa and the community departments of Orini and Ano Vrontou (in Serres municipality),
- the municipal departments of Dasochoriou, Irakleia, Valtero, Karperi, Koimisi, Lithotopos, Limnochori, Podismeno and Chrysochorafa (in Irakleia municipality).

PARTE II

1. Bélgica

As seguintes zonas na Bélgica:

in Luxembourg province:

- the area is delimited clockwise by:
- La frontière avec la France au niveau de Florenville,
- La N85 jusque son intersection avec la N894 au niveau de Florenville,
- La N894 jusque son intersection avec la rue de la Motte,
- La rue de la Motte jusque son intersection avec la rue de Neufchâteau,
- La rue de Neufchâteau,
- La rue des Bruyères jusque son intersection avec la rue de la Gaume,
- La rue de la Gaume jusque son intersection avec la rue de l'Accord,
- La rue de l'Accord,
- La rue du Fet,
- La N40 jusque son intersection avec la E25-E411,
- La E25-E411 jusque son intersection avec la N81 au niveau de Weyler,
- La N81 jusque son intersection avec la N883 au niveau d'Aubange,
- La N883 jusque son intersection avec la N88 au niveau d'Aubange,
- La N88 jusque son intersection avec la N811,
- La N811 jusque son intersection avec la rue Baillet Latour,
- La rue Baillet Latour jusque son intersection avec la N88,
- La N88 jusque son intersection avec la N871,
- La N871 jusque son intersection avec la N87 au niveau de Rouvroy,
- La N87 jusque son intersection avec la frontière avec la France.

2. Bulgária

As seguintes zonas na Bulgária:

- the whole region of Haskovo,
- the whole region of Yambol,
- the whole region of Sliven,
- the whole region of Stara Zagora,
- the whole region of Gabrovo,
- the whole region of Pernik,
- the whole region of Kyustendil,
- the whole region of Plovdiv,
- the whole region of Pazardzhik,
- the whole region of Smolyan,
- the whole region of Burgas excluding the areas in Part III,
- the whole region of Veliko Tarnovo excluding the areas in Part III,
- the whole region of Dobrich excluding the areas in Part III,
- the whole region of Varna excluding the areas in Part III.

3. Estónia

As seguintes zonas na Estónia:

- Eesti Vabariik (välja arvatud Hiiu maakond).

4. Hungria

As seguintes zonas na Hungria:

- Békés megye 950850, 950860, 951150, 951250, 951260, 951350, 951450, 951460, 951550, 951650, 951750, 952150, 952250, 952350, 952450, 952550, 952650, 953250, 953260, 953270, 953350, 953450, 953510, 953950, 954050, 954060, 954150, 956250, 956350, 956550, 956650 és 956750 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Borsod-Abaúj-Zemplén megye 650100, 650200, 650300, 650400, 650500, 650600, 650700, 650800, 650900, 651000, 651100, 651200, 651300, 651400, 651500, 651610, 651700, 651801, 651802, 651803, 651900, 652000, 652100, 652200, 652300, 652601, 652602, 652603, 652700, 652900, 653000, 653100, 653200, 653300, 653401, 653403, 653500, 653600, 653700, 653800, 653900, 654000, 654201, 654202, 654301, 654302, 654400, 654501, 654502, 654600, 654700, 654800, 654900, 655000, 655100, 655200, 655300, 655400, 655500, 655600, 655700, 655800, 655901, 655902, 656000, 656100, 656200, 656300, 656400, 656600, 656701, 656702, 656800, 656900, 657010, 657100, 657300, 657400, 657500, 657600, 657700, 657800, 657900, 658000, 658100, 658201, 658202, 658310, 658401, 658402, 658403, 658404, 658500, 658600, 658700, 658801, 658802, 658901, 658902, 659000, 659100, 659210, 659220, 659300, 659400, 659500, 659601, 659602, 659701, 659800, 659901, 660000, 660100, 660200, 660400, 660501, 660502, 660600 és 660800, valamint 652400, 652500 és 652800 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Fejér megye 403150, 403160, 403260, 404250, 404550, 404560, 405450, 405550, 405650, 406450 és 407050 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Hajdú-Bihar megye 900150, 900250, 900350, 900450, 900550, 900650, 900660, 900670, 901850, 900850, 900860, 900930, 900950, 901050, 901150, 901450, 901580, 901590, 901650, 901660, 901750, 901950, 902050, 902150, 902250, 902350, 902450, 902550, 902850, 902860, 902950, 902960, 903050, 903150, 903250, 903350, 903360, 903370, 903450, 903550, 904450, 904460, 904550 és 904650, 904750, 904760, 904850, 904860, 905350, 905360, 905450 és 905550 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Heves megye 700150, 700250, 700260, 700350, 700450, 700460, 700550, 700650, 700750, 700850, 700860, 700950, 701050, 701111, 701150, 701250, 701350, 701550, 701560, 701650, 701750, 701850, 701950, 702050, 702150, 702250, 702260, 702350, 702450, 702550, 702750, 702850, 702950, 703050, 703150, 703250, 703350, 703360, 703370, 703450, 703550, 703610, 703750, 703850, 703950, 704050, 704150, 704250, 704350, 704450, 704550, 704650, 704750, 704850, 704950, 705050, 705150, 705250, 705350, 705450, 705510 és 705610 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Jász-Nagykun-Szolnok megye 750250, 750550, 750650, 750750, 750850, 750970, 750980, 751050, 751150, 751160, 751250, 751260, 751350, 751360, 751450, 751460, 751470, 751550, 751650, 751750, 751850, 751950, 752150, 752250, 752350, 752450, 752460, 752550, 752560, 752650, 752750, 752850, 752950, 753060, 753070, 753150, 753250, 753310, 753450, 753550, 753650, 753660, 753750, 753850, 753950, 753960, 754050, 754150, 754250, 754360, 754370, 754850, 755550, 755650 és 755750 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Komárom-Esztergom megye: 252460, 252850, 252860, 252950, 252960, 253050, 253150, 253250, 253350 és 253450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Nógrád megye 550110, 550120, 550130, 550210, 550310, 550320, 550450, 550460, 550510, 550610, 550710, 550810, 550950, 551010, 551150, 551160, 551250, 551350, 551360, 551450, 551460, 551550, 551650, 551710, 551810, 551821, 552360 és 552960 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Pest megye 570950, 571850, 571950, 572050, 573550, 573650, 574250 és 580150 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Szabolcs-Szatmár-Bereg megye 850950, 851050, 851150, 851250, 851350, 851450, 851550, 851560, 851650, 851660, 851751, 851752, 852850, 852860, 852950, 852960, 853050, 853150, 853160, 853250, 853260, 853350, 853360, 853450, 853550, 853560, 853650, 854150, 854250, 854350, 854450, 854550, 854560, 854650, 854660, 854750, 854850, 854860, 854870, 854950, 855050, 855150, 855250, 855350, 855450, 855460, 855550, 855750, 855850, 855950, 855960, 856051, 856150, 856250, 856260, 856350, 856360, 856450, 856550, 856650, 856750, 856760, 856850, 856950, 857050, 857150, 857350, 857450, 857650, 857660, 857750, 857850, 857950, 858050, 858150, 858250, 858350, 858450, 858550, 858650, 858750, 858850, 858950, 859050, 859150, 859250, 859350, 859450, 859550, 859650, 859750, 859850, 859950, 860050, 860150, 860250, 860350, 860450, 860550, 860650, 860750, 860850, 860950, 861050, 861150, 861250, 861350, 861450, 861550, 861650, 861750, 861850, 861950, 862050, 862150, 862250, 862350, 862450, 862550, 862650, 862750, 862850, 862950, 863050, 863150, 863250, 863350, 863450, 863550, 863650, 863750, 863850, 863950, 864050, 864150, 864250, 864350, 864450, 864550, 864650, 864750, 864850, 864950, 865050, 865150, 865250, 865350, 865450, 865550, 865650, 865750, 865850, 865950, 866050, 866150, 866250, 866350, 866450, 866550, 866650, 866750, 866850, 866950, 867050, 867150, 867250, 867350, 867450, 867550, 867650, 867750, 867850, 867950, 868050, 868150, 868250, 868350, 868450, 868550, 868650, 868750, 868850, 868950, 869050, 869150, 869250, 869350, 869450, 869550, 869650, 869750, 869850, 869950, 870050, 870150, 870250, 870350, 870450, 870550, 870650, 870750, 870850, 870950, 871050, 871150, 871250, 871350, 871450, 871550, 871650, 871750, 871850, 871950, 872050, 872150, 872250, 872350, 872450, 872550, 872650, 872750, 872850, 872950, 873050, 873150, 873250, 873350, 873450, 873550, 873650, 873750, 873850, 873950, 874050, 874150, 874250, 874350, 874450, 874550, 874650, 874750, 874850, 874950, 875050, 875150, 875250, 875350, 875450, 875550, 875650, 875750, 875850, 875950, 876050, 876150, 876250, 876350, 876450, 876550, 876650, 876750, 876850, 876950, 877050, 877150, 877250, 877350, 877450, 877550, 877650, 877750, 877850, 877950, 878050, 878150, 878250, 878350, 878450, 878550, 878650, 878750, 878850, 878950, 879050, 879150, 879250, 879350, 879450, 879550, 879650, 879750, 879850, 879950, 880050, 880150, 880250, 880350, 880450, 880550, 880650, 880750, 880850, 880950, 881050, 881150, 881250, 881350, 881450, 881550, 881650, 881750, 881850, 881950, 882050, 882150, 882250, 882350, 882450, 882550, 882650, 882750, 882850, 882950, 883050, 883150, 883250, 883350, 883450, 883550, 883650, 883750, 883850, 883950, 884050, 884150, 884250, 884350, 884450, 884550, 884650, 884750, 884850, 884950, 885050, 885150, 885250, 885350, 885450, 885550, 885650, 885750, 885850, 885950, 886050, 886150, 886250, 886350, 886450, 886550, 886650, 886750, 886850, 886950, 887050, 887150, 887250, 887350, 887450, 887550, 887650, 887750, 887850, 887950, 888050, 888150, 888250, 888350, 888450, 888550, 888650, 888750, 888850, 888950, 889050, 889150, 889250, 889350, 889450, 889550, 889650, 889750, 889850, 889950, 890050, 890150, 890250, 890350, 890450, 890550, 890650, 890750, 890850, 890950, 891050, 891150, 891250, 891350, 891450, 891550, 891650, 891750, 891850, 891950, 892050, 892150, 892250, 892350, 892450, 892550, 892650, 892750, 892850, 892950, 893050, 893150, 893250, 893350, 893450, 893550, 893650, 893750, 893850, 893950, 894050, 894150, 894250, 894350, 894450, 894550, 894650, 894750, 894850, 894950, 895050, 895150, 895250, 895350, 895450, 895550, 895650, 895750, 895850, 895950, 896050, 896150, 896250, 896350, 896450, 896550, 896650, 896750, 896850, 896950, 897050, 897150, 897250, 897350, 897450, 897550, 897650, 897750, 897850, 897950, 898050, 898150, 898250, 898350, 898450, 898550, 898650, 898750, 898850, 898950, 899050, 899150, 899250, 899350, 899450, 899550, 899650, 899750, 899850, 899950, 900050, 900150, 900250, 900350, 900450, 900550, 900650, 900750, 900850, 900950, 901050, 901150, 901250, 901350, 901450, 901550, 901650, 901750, 901850, 901950, 902050, 902150, 902250, 902350, 902450, 902550, 902650, 902750, 902850, 902950, 903050, 903150, 903250, 903350, 903450, 903550, 903650, 903750, 903850, 903950, 904050, 904150, 904250, 904350, 904450, 904550, 904650, 904750, 904850, 904950, 905050, 905150, 905250, 905350, 905450, 905550, 905650, 905750, 905850, 905950, 906050, 906150, 906250, 906350, 906450, 906550, 906650, 906750, 906850, 906950, 907050, 907150, 907250, 907350, 907450, 907550, 907650, 907750, 907850, 907950, 908050, 908150, 908250, 908350, 908450, 908550, 908650, 908750, 908850, 908950, 909050, 909150, 909250, 909350, 909450, 909550, 909650, 909750, 909850, 909950, 910050, 910150, 910250, 910350, 910450, 910550, 910650, 910750, 910850, 910950, 911050, 911150, 911250, 911350, 911450, 911550, 911650, 911750, 911850, 911950, 912050, 912150, 912250, 912350, 912450, 912550, 912650, 912750, 912850, 912950, 913050, 913150, 913250, 913350, 913450, 913550, 913650, 913750, 913850, 913950, 914050, 914150, 914250, 914350, 914450, 914550, 914650, 914750, 914850, 914950, 915050, 915150, 915250, 915350, 915450, 915550, 915650, 915750, 915850, 915950, 916050, 916150, 916250, 916350, 916450, 916550, 916650, 916750, 916850, 916950, 917050, 917150, 917250, 917350, 917450, 917550, 917650, 917750, 917850, 917950, 918050, 918150, 918250, 918350, 918450, 918550, 918650, 918750, 918850, 918950, 919050, 919150, 919250, 919350, 919450, 919550, 919650, 919750, 919850, 919950, 920050, 920150, 920250, 920350, 920450, 920550, 920650, 920750, 920850, 920950, 921050, 921150, 921250, 921350, 921450, 921550, 921650, 921750, 921850, 921950, 922050, 922150, 922250, 922350, 922450, 922550, 922650, 922750, 922850, 922950, 923050, 923150, 923250, 923350, 923450, 923550, 923650, 923750, 923850, 923950, 924050, 924150, 924250, 924350, 924450, 924550, 924650, 924750, 924850, 924950, 925050, 925150, 925250, 925350, 925450, 925550, 925650, 925750, 925850, 925950, 926050, 926150, 926250, 926350, 926450, 926550, 926650, 926750, 926850, 926950, 927050, 927150, 927250, 927350, 927450, 927550, 927650, 927750, 927850, 927950, 928050, 928150, 928250, 928350, 928450, 928550, 928650, 928750, 928850, 928950, 929050, 929150, 929250, 929350, 929450, 929550, 929650, 929750, 929850, 929950, 930050, 930150, 930250, 930350, 930450, 930550, 930650, 930750, 930850, 930950, 931050, 931150, 931250, 931350, 931450, 931550, 931650, 931750, 931850, 931950, 932050, 932150, 932250, 932350, 932450, 932550, 932650, 932750, 932850, 932950, 933050, 933150, 933250, 933350, 933450, 933550, 933650, 933750, 933850, 933950, 934050, 934150, 934250, 934350, 934450, 934550, 934650, 934750, 934850, 934950, 935050, 935150, 935250, 935350, 935450, 935550, 935650, 935750, 935850, 935950, 936050, 936150, 936250, 936350, 936450, 936550, 936650, 936750, 936850, 936950, 937050, 937150, 937250, 937350, 937450, 937550, 937650, 937750, 937850, 937950, 938050, 938150, 938250, 938350, 938450, 938550, 938650, 938750, 938850, 938950, 939050, 939150, 939250, 939350, 939450, 939550, 939650, 939750, 939850, 939950, 940050, 940150, 940250, 940350, 940450, 940550, 940650, 940750, 940850, 940950, 941050, 941150, 941250, 941350, 941450, 941550, 941650, 941750, 941850, 941950, 942050, 942150, 942250, 942350, 942450, 942550, 942650, 942750, 942850, 942950, 943050, 943150, 943250, 943350, 943450, 943550, 943650, 943750, 943850, 943950, 944050, 944150, 944250, 944350, 944450, 944550, 944650, 944750, 944850, 944950, 945050, 945150, 945250, 945350, 945450, 945550, 945650, 945750, 945850, 945950, 946050, 946150, 946250, 946350, 946450, 946550, 946650, 946750, 946850, 946950, 947050, 947150, 947250, 947350, 947450, 947550, 947650, 947750, 947850, 947950, 948050, 948150, 948250, 948350, 948450, 948550, 948650, 948750, 948850, 948950, 949050, 949150, 949250, 949350, 949450, 949550, 949650, 949750, 949850, 949950, 950050, 950150, 950250, 950350, 950450, 950550, 950650, 950750, 950850, 950950, 951050, 951150, 951250, 951350, 951450, 951550, 951650, 951750, 951850, 951950, 952050, 952150, 952250, 952350, 952450, 952550, 952650, 952750, 952850, 952950, 953050, 953150, 953250, 953350, 953450, 953550, 953650, 953750, 953850, 953950, 954050, 954150, 954250, 954350, 954450, 954550, 954650, 954750, 954850, 954950, 955050, 955150, 955250, 955350, 955450, 955550, 955650, 955750, 955850, 955950, 956050, 956150, 956250, 956350, 956450, 956550, 956650, 956750, 956850, 956950, 957050, 957150, 957250, 957350, 957450, 957550, 957650, 957750, 957850, 957950, 958050, 958150, 958250, 958350, 958450, 958550, 958650, 958750, 958850,

- Ādažu novads,
- Aizputes novads,
- Aglonas novads,
- Aizkraukles novads,
- Aknīstes novads,
- Alojās novads,
- Alūksnes novads,
- Amatas novads,
- Apes novads,
- Auces novads,
- Babītes novads,
- Baldones novads,
- Baltinavas novads,
- Balvu novads,
- Bauskas novads,
- Beverīnas novads,
- Brocēnu novads,
- Burtnieku novads,
- Carnikavas novads,
- Cēsu novads,
- Cesvaines novads,
- Ciblas novads,
- Dagdas novads,
- Daugavpils novads,
- Dobeles novads,
- Dundagas novads,
- Durbes novads,
- Engures novads,
- Ērgļu novads,
- Garkalnes novads,
- Gulbenes novads,
- Iecavas novads,
- Ikšķiles novads,
- Ilūkstes novads,
- Inčukalna novads,
- Jaunjelgavas novads,
- Jaunpiebalgas novads,
- Jaunpils novads,
- Jēkabpils novads,
- Jelgavas novads,
- Kandavas novads,
- Kārsavas novads,
- Ķeguma novads,
- Ķekavas novads,

- Kocēnu novads,
- Kokneses novads,
- Krāslavas novads,
- Krimuldas novads,
- Krustpils novads,
- Kuldīgas novada Ēdoles, Īvandes, Padures, Rendas, Kabiles, Rumbas, Kurmāles, Pelču, Snēpeles, Turlavas, Laidu un Vārmes pagasts, Kuldīgas pilsēta,
- Lielvārdes novads,
- Līgatnes novads,
- Limbažu novads,
- Līvānu novads,
- Lubānas novads,
- Ludzas novads,
- Madonas novads,
- Mālpils novads,
- Mārupes novads,
- Mazsalacas novads,
- Mērsraga novads,
- Naukšēnu novads,
- Neretas novads,
- Ogres novads,
- Olaines novads,
- Ozolnieku novads,
- Pārgaujas novads,
- Pļaviņu novads,
- Preiļu novads,
- Priekules novads,
- Priekuļu novads,
- Raunas novads,
- republikas pilsēta Daugavpils,
- republikas pilsēta Jelgava,
- republikas pilsēta Jēkabpils,
- republikas pilsēta Jūrmala,
- republikas pilsēta Rēzekne,
- republikas pilsēta Valmiera,
- Rēzeknes novads,
- Riebiņu novads,
- Rojas novads,
- Ropažu novads,
- Rugāju novads,
- Rundāles novads,
- Rūjienas novads,
- Salacgrīvas novads,
- Salas novads,

- Salaspils novads,
- Saldus novads,
- Saulkrastu novads,
- Sējas novads,
- Siguldas novads,
- Skrīveru novads,
- Skrundas novads,
- Smiltenes novads,
- Stopiņu novada daļa, kas atrodas uz austrumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Dauguļupes ielas un Dauguļupītes,
- Strenču novads,
- Talsu novads,
- Tērvetes novads,
- Tukuma novads,
- Vaiņodes novads,
- Valkas novads,
- Varakļānu novads,
- Vārkavas novads,
- Vecpiebalgas novads,
- Vecumnieku novads,
- Ventspils novada Ances, Tārgales, Popes, Vārves, Užavas, Piltenes, Puzes, Ziru, Ugāles, Usmas un Zlēku pagasts, Piltenes pilsēta,
- Viesītes novads,
- Viļakas novads,
- Viļānu novads,
- Zilupes novads.

6. Lituānia

As seguintes zonas na Lituānia:

- Alytaus miesto savivaldybė,
- Alytaus rajono savivaldybė: Alytaus, Alovės, Butrimonių, Daugų, Nemunaičio, Pivašiūnų, Punios, Raitininkų seniūnijos,
- Anykščių rajono savivaldybė,
- Akmenės rajono savivaldybė,
- Biržų miesto savivaldybė,
- Biržų rajono savivaldybė,
- Druskininkų savivaldybė,
- Elektrėnų savivaldybė,
- Ignalinos rajono savivaldybė,
- Jonavos rajono savivaldybė,
- Joniškio rajono savivaldybė,
- Jurbarko rajono savivaldybė,
- Kaišiadorių rajono savivaldybė,
- Kalvarijos savivaldybė,
- Kauno miesto savivaldybė,

- Kauno rajono savivaldybė: Domeikavos, Garliavos, Garliavos apylinkių, Karmėlavos, Lapių, Linksmakalnio, Neveronių, Rokų, Samylų, Taurakiemio, Vandžiogalos ir Vilkijos seniūnijos, Babtų seniūnijos dalis į rytus nuo kelio A1, Užliedžių seniūnijos dalis į rytus nuo kelio A1 ir Vilkijos apylinkių seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio Nr. 1907,
- Kelmės rajono savivaldybė,
- Kėdainių rajono savivaldybė,
- Kupiškio rajono savivaldybė,
- Lazdijų rajono savivaldybė,
- Marijampolės savivaldybė: Degučių, Marijampolės, Mokolų, Liudvinavo ir Narto seniūnijos,
- Mažeikių rajono savivaldybė,
- Molėtų rajono savivaldybė,
- Pagėgių savivaldybė,
- Pakruojo rajono savivaldybė,
- Panevėžio rajono savivaldybė,
- Panevėžio miesto savivaldybė,
- Pasvalio rajono savivaldybė,
- Radviliškio rajono savivaldybė,
- Rietavo savivaldybė,
- Prienų rajono savivaldybė: Stakliškių ir Veiverių seniūnijos,
- Plungės rajono savivaldybė: Alsėdžių, Žlibinų ir Stalgėnų seniūnijos,
- Raseinių rajono savivaldybė,
- Rokiškio rajono savivaldybė,
- Skuodo rajono savivaldybės: Barstyčių ir Ylakių seniūnijos,
- Šakių rajono savivaldybė,
- Šalčininkų rajono savivaldybė,
- Šiaulių miesto savivaldybė,
- Šiaulių rajono savivaldybė,
- Šilutės rajono savivaldybė,
- Širvintų rajono savivaldybė,
- Šilalės rajono savivaldybė,
- Švenčionių rajono savivaldybė,
- Tauragės rajono savivaldybė,
- Telšių rajono savivaldybė,
- Trakų rajono savivaldybė,
- Ukmergės rajono savivaldybė,
- Utenos rajono savivaldybė,
- Varėnos rajono savivaldybė,
- Vilniaus miesto savivaldybė,
- Vilniaus rajono savivaldybė,
- Vilkaviškio rajono savivaldybė: Bartninkų, Gražiškių, Keturvalakių, Kybartų, Klausučių, Pajevonio, Šeimenos, Vilkaviškio miesto, Virbalio, Vištyčio seniūnijos,
- Visagino savivaldybė,
- Zarasų rajono savivaldybė.

7. Polónia

As seguintes zonas na Polónia:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gminy Kalinowo, Prostki i gmina wiejska Elk w powiecie elckim,
 - gminy Elbląg, Gronowo Elbląskie, Milejewo, Młynary, Markusy, Rychliki i Tolkmicko w powiecie elbląskim,
 - powiat miejski Elbląg,
 - powiat gołdapski,
 - gmina Wieliczki w powiecie oleckim,
 - powiat piski,
 - gmina Górowo Iławeckie z miastem Górowo Iławeckie w powiecie bartoszyckim,
 - gminy Biskupiec, Gietrzwałd, Jonkowo, Purda, Stawiguda, Świątki, Olsztynek i miasto Olsztyn oraz część gminy Barczewo położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie olsztyńskim,
 - gmina Miłakowo, część gminy Małdyty położona na południowy – zachód od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od Olsztyna do Elbląga i część gminy Morąg położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od Olsztyna do Elbląga w powiecie ostródzkim,
 - część gminy Ryn położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową łączącą miejscowości Giżycko i Kętrzyn w powiecie giżyckim,
 - gminy Braniewo i miasto Braniewo, Frombork, Lelkowo, Pieniężno, Płoskinia oraz część gminy Wilczeta położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 509 w powiecie braniewskim,
 - gmina Reszel, część gminy Kętrzyn położona na południe od linii kolejowej łączącej miejscowości Giżycko i Kętrzyn biegnącej do granicy miasta Kętrzyn, na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 591 biegnącą od miasta Kętrzyn do północnej granicy gminy oraz na zachód i na południe od zachodniej i południowej granicy miasta Kętrzyn, miasto Kętrzyn i część gminy Korsze położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od wschodniej granicy łączącą miejscowości Krelikiejmy i Sątoczno i na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Sątoczno, Sajna Wielka biegnącą do skrzyżowania z drogą nr 590 w miejscowości Glitajny, a następnie na wschód od drogi nr 590 do skrzyżowania z drogą nr 592 i na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 592 biegnącą od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 590 w powiecie kętrzyńskim,
 - gminy Lubomino i Orneta w powiecie lidzbarskim,
 - gmina Nidzica w powiecie nidzickim,
 - gminy Dźwierzuty, Jedwabno, Pasym, Szczytno i miasto Szczytno i Świętajno w powiecie szczywieńskim,
 - powiat mrągowski,
 - gmina Zalewo w powiecie iławskim,
- w województwie podlaskim:
- gminy Rudka, Brańsk z miastem Brańsk, i część gminy Boćki położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 w powiecie bielskim,
 - powiat grajewski,
 - powiat moniecki,
 - powiat sejneński,
 - gminy Łomża, Piątnica, Jedwabne, Przytuły i Wiznaw powiecie łomżyńskim,
 - powiat miejski Łomża,
 - gminy Dziadkowice, Grodzisk, Mielnik, Nurzec-Stacja i Siemiatycze z miastem Siemiatycze w powiecie siemiatyckim,
 - gminy Białowieża, Czyże, Narew, Narewka, Hajnówka z miastem Hajnówka i część gminy Dubicze Cerkiewne położona na północny wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 1654B w powiecie hajnowskim,
 - gminy Klukowo, Szepietowo, Kobylin-Borzymy, Nowe Piekuty i Sokoły w powiecie wysokomazowieckim,
 - powiat kolneński z miastem Kolno,
 - gminy Czarna Białostocka, Dobrzyniewo Duże, Gródek, Michałowo, Supraśl, Tykocin, Wasilków, Zabłudów, Zawady, Choroszcz i część gminy Poświętne położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 681 w powiecie białostockim,
 - powiat suwalski,
 - powiat miejski Suwałki,
 - powiat augustowski,

- powiat sokólski,
 - powiat miejski Białystok,
- w województwie mazowieckim:
- powiat siedlecki,
 - powiat miejski Siedlce,
 - gminy Bielany, Ceranów, Kosów Lacki, Repki i gmina wiejska Sokołów Podlaski w powiecie sokołowskim,
 - powiat węgrowski,
 - powiat łosicki,
 - gminy Grudusk, Opinogóra Górna, Gołymín-Ośrodek i część gminy Glinojec położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 7 w powiecie ciechanowskim,
 - powiat sochaczewski,
 - gminy Policzna, Przyłęk, Tczów i Zwoleń w powiecie zwoleńskim,
 - gminy Garbatka – Letnisko, Gniewosów i Sieciechów w powiecie kozienickim,
 - powiat lipski,
 - gminy Gózd, Jastrzębia, Jedlnia Letnisko, Pionki z miastem Pionki, Skaryszew, część gminy Jedlińsk położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr S7 i część gminy Iłża położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 9 w powiecie radomskim,
 - gminy Bodzanów, Bulkowo, Starożreby, Słubice, Wyszogród i Mała Wieś w powiecie plockim,
 - powiat nowodworski,
 - powiat płoński,
 - gminy Pokrzywnica, Świercze i część gminy Winnica położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Bielany, Winnica i Pokrzywnica w powiecie pułtuskim,
 - powiat wołomiński,
 - część gminy Somanika położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 62 w powiecie wyszkowskim,
 - gminy Borowie, Garwolin z miastem Garwolin, Górzno, Miastków Kościelny, Parysów, Pilawa, Trojanów, Żelechów, część gminy Wilga położona na północ od linii wyznaczonej przez rzekę Wilga biegnącą od wschodniej granicy gminy do ujścia do rzeki Wisły w powiecie garwolińskim,
 - gmina Boguty – Pianki w powiecie ostrowskim,
 - gminy Stupsk, Wiśniewo i część gminy Strzegowo położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 7 w powiecie mławskim,
 - powiat otwocki,
 - powiat warszawski zachodni,
 - powiat legionowski,
 - powiat piaseczyński,
 - powiat pruszkowski,
 - powiat grójecki,
 - powiat grodziski,
 - powiat żyrardowski,
 - gminy Białobrzegi, Promna, Radzanów, Stara Błotnica, Wyśmierzyce w powiecie białobrzeskim,
 - gminy Klwów i Potworów w powiecie przysuskim,
 - powiat miejski Warszawa,
- w województwie lubelskim:
- powiat bialski,
 - powiat miejski Biała Podlaska,

- gminy Aleksandrów, Biłgoraj z miastem Biłgoraj, Biszczka, Józefów, Księżpol, Łukowa, Obsza, Potok Górny i Tarnogród, część gminy Frampol położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 74, część gminy Goraj położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 835, część gminy Tereszpol położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 858, część gminy Turobin położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 835 w powiecie biłgorajskim,
 - powiat janowski,
 - powiat puławski,
 - powiat rycki,
 - gminy Stoczek Łukowski z miastem Stoczek Łukowski, Wola Mysłowska, Trzebieszów, Stanin, gmina wiejska Łuków i miasto Łuków w powiecie łukowskim,
 - gminy Bychawa, Jabłonna, Krzczonów, Garbów Strzyżewice, Wysokie, Bełżyce, Borzechów, Niedrzwica Duża, Konopnica, Wojciechów i Zakrzew w powiecie lubelskim,
 - gminy Rybczewice i Piaski w powiecie świdnickim,
 - gmina Fajslawice, część gminy Żółkiewka położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 842 i część gminy Łopiennik Górny położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 17 w powiecie krasnostawskim,
 - powiat hrubieszowski,
 - gminy Krynice, Rachanie, Tarnawatka, Łaszczów, Telatyn, Tyszowce i Ulhówek w powiecie tomaszowskim,
 - gminy Białopole, Chełm, Dorohusk, Dubienka, Kamień, Leśniowice, Ruda – Huta, Sawin, Wojsławice, Żmudź w powiecie chełmskim,
 - powiat miejski Chełm,
 - gmina Adamów, Miączyn, Sitno, Komarów-Osada, Krasnobród, Łabunie, Zamość, Grabowiec, część gminy Zwierzyniec położona na południowy-wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 858 i część gminy Skierbieszów położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 843 w powiecie zamojskim,
 - powiat miejski Zamość,
 - powiat kraśnicki,
 - powiat opolski,
 - gminy Dębowa Kłoda, Jabłoń, Podedwórze, Sosnowica w powiecie parczewskim,
 - gminy Hanna, Stary Brus, Wola Uhruska, Wiryki, gmina wiejska Włodawa oraz część gminy Hańsk położona na wschód od linii wyznaczonej od drogi nr 819 w powiecie włodawskim,
 - gmina Komarówka Podlaska w powiecie radzyńskim,
- w województwie podkarpackim:
- powiat stalowowolski,
 - gminy Horyniec-Zdrój, Cieszanów, Oleszyce, Stary Dzików i Lubaczów z miastem Lubaczów w powiecie lubaczowskim,
 - gminy Adamówka i Sieniawa w powiecie przeworskim,
 - część gminy Wiązownica położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 867 w powiecie jarosławskim,
 - gmina Kamień, część gminy Sokołów Małopolski położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 875 w powiecie rzeszowskim,
 - powiat leżajski,
 - powiat niżański,
- w województwie pomorskim:
- gminy Dzierzgoń i Stary Dzierzgoń w powiecie sztumskim,
 - gmina Stare Pole w powiecie malborskim,
- w województwie świętokrzyskim:
- gmina Tarłów i część gminy Ożarów położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 74 w powiecie opatowskim,
- w województwie lubuskim:
- gmina Sława w powiecie wschowskim,
 - gminy Bobrowice i Dąbie w powiecie krośnieńskim,

- powiat nowosolski,
- powiat zielonogórski,
- powiat miejski Zielona Góra,
- gmina Jasień, Lipniki Łużyckie, Żary, część gminy Lubsko położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 287 i część gminy wiejskiej Żary położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 12 w powiecie żarskim,
- gminy Brzeźnica, Iłowa, Małomice, Niegosławice, Szprotawa, Wymiarki, Żagań i miasto Żagań w powiecie żagańskim,
- część gminy Zbąszynek położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową, część gminy Szczaniec położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową, część gminy Świebodzin położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie świebodzińskim,

w województwie dolnośląskim:

- gmina Kotla, Żukowice, część gminy wiejskiej Głogów położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 12, część miasta Głogów położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 12 w powiecie głogowskim,
- gmina Gaworzycy w powiecie polkowickim,

w województwie wielkopolskim:

- powiat wolsztyński,
- gminy Rakoniewice i Wielichowo w powiecie grodziskim.

8. Eslováquia

As seguintes zonas na Eslováquia:

- in the district of Košice – okolie, the whole municipalities of Ďurkov, Kalša, Košický Klečenov, Nový Salaš, Rákoš, Ruskov, Skároš, Slančík, Slanec, Slanská Huta, Slanské Nové Mesto, Svinica and Trstené pri Hornáde,
- the whole district of Trebisov,
- in the district of Michalovce, the whole municipalities of the district not already included in Part I.

9. Roménia

As seguintes zonas na Roménia:

- Județul Bistrița-Năsăud.

PARTE III

1. Bulgária

As seguintes zonas na Bulgária:

- the whole region of Kardzhali,
- the whole region of Blagoevgrad,
- the whole region of Montana,
- the whole region of Ruse,
- the whole region of Razgrad,
- the whole region of Silistra,
- the whole region of Pleven,
- the whole region of Vratza,
- the whole region of Vidin,
- the whole region of Targovishte,
- the whole region of Lovech,
- the whole region of Sofia city,
- the whole region of Sofia Province,
- the whole region of Shumen,
- in the region of Dobrich:
 - the whole municipality of Tervel

- in the region of Varna:
 - the whole municipality of Dalgopol,
 - the whole municipality of Provadiya,
 - the whole municipality of Valchi dol,
 - the whole municipality of Vetrino,
- in the region of Veliko Tarnovo:
 - the whole municipality of Svishtov,
 - the whole municipality of Pavlikeni,
 - the whole municipality of Polski Trambesh,
 - the whole municipality of Strajitsa,
- in Burgas region:
 - the whole municipality of Burgas,
 - the whole municipality of Kameno,
 - the whole municipality of Malko Tarnovo,
 - the whole municipality of Primorsko,
 - the whole municipality of Sozopol,
 - the whole municipality of Sredets,
 - the whole municipality of Tsarevo,
 - the whole municipality of Sungurlare,
 - the whole municipality of Ruen,
 - the whole municipality of Aytos.

2. Lituânia

As seguintes zonas na Lituânia:

- Alytaus rajono savivaldybė: Simno, Krokialaukio ir Miroslovo seniūnijos,
- Birštono savivaldybė,
- Kauno rajono savivaldybė: Akademijos, Alšėnų, Batniavos, Čekiškės, Ežerėlio, Kačerginės, Kulautuvos, Raudondvario, Ringaudų ir Zapyškio seniūnijos, Babtų seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio A1, Užliedžių seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio A1 ir Vilkijos apylinkių seniūnijos dalis į rytus nuo kelio Nr. 1907,
- Kazlų Rudos savivaldybė,
- Marijampolės savivaldybė: Gudelių, Igliaukos, Sasnavos ir Šunskų seniūnijos,
- Prienų rajono savivaldybė: Ašmintos, Balbieriškio, Išlaužo, Jiezno, Naujosios Ūtos, Pakuonio, Prienų ir Šilavotos seniūnijos,
- Vilkaviškio rajono savivaldybės: Gižų ir Pilviškių seniūnijos.

3. Polónia

As seguintes zonas na Polónia:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- Gminy Bisztynek, Sępole i Bartoszyce z miastem Bartoszyce w powiecie bartoszyckim,
- gminy Kiwity i Lidzbark Warmiński z miastem Lidzbark Warmiński w powiecie lidzbarskim,
- gminy Srokowo, Barciany, część gminy Kętrzyn położona na północ od linii kolejowej łączącej miejscowości Giżycko i Kętrzyn biegnącej do granicy miasta Kętrzyn oraz na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 591 biegnącą od miasta Kętrzyn do północnej granicy gminy i część gminy Korsze położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od wschodniej granicy łączącą miejscowości Krelikiejmy i Sątoczno i na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Sątoczno, Sajna Wielka biegnącą do skrzyżowania z drogą nr 590 w miejscowości Glitajny, a następnie na zachód od drogi nr 590 do skrzyżowania z drogą nr 592 i na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 592 biegnącą od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 590 w powiecie kętrzyńskim,
- gmina Stare Juchy w powiecie ełckim,

- część gminy Wilczęta położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 509 w powiecie braniewskim,
- część gminy Morąg położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od Olsztyna do Elbląga, część gminy Małdyty położona na północny – wschód od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od Olsztyna do Elbląga w powiecie ostródzkim,
- gminy Godkowo i Pasłek w powiecie elbląskim,
- gminy Kowale Oleckie, Olecko i Świętajno w powiecie oleckim,
- powiat węgorzewski,
- gminy Krukłanki, Wydminy, Miłki, Giżycko z miastem Giżycko i część gminy Ryn położona na północ od linii kolejowej łączącej miejscowości Giżycko i Kętrzyn w powiecie giżyckim,
- gminy Jeziorany, Kolno, Dywity, Dobre Miasto i część gminy Barczewo położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie olsztyńskim,

w województwie podlaskim:

- gminy Orla, Wyszki, Bielsk Podlaski z miastem Bielsk Podlaski i część gminy Boćki położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 w powiecie bielskim,
- gminy Łapy, Juchnowiec Kościelny, Suraż, Turośń Kościelna, część gminy Poświętne położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 681 w powiecie białostockim,
- gminy Kleszczele, Czeremcha i część gminy Dubicze Cerkiewne położona na południowy zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 1654B w powiecie hajnowskim,
- gminy Perlejewo, Drohiczyn i Milejczyce w powiecie siemiatyckim,
- gmina Ciechanowiec w powiecie wysokomazowieckim,

w województwie mazowieckim:

- gminy Łaskarzew z miastem Łaskarzew, Maciejowice, Sobolew i część gminy Wilga położona na południe od linii wyznaczonej przez rzekę Wilga biegnącą od wschodniej granicy gminy do ujścia dorzeczki Wisły w powiecie garwolińskim,
- powiat miński,
- gminy Jabłonna Lacka, Sabnie i Sterdyń w powiecie sokołowskim,
- gminy Ojrzeń, Sońsk, Regimin, Ciechanów z miastem Ciechanów i część gminy Gliniojeck położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 7 w powiecie ciechanowskim,
- część gminy Strzegowo położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 7 w powiecie mławskim,
- gmina Nur w powiecie ostrowskim,
- gminy Grabów nad Pilicą, Magnuszew, Głowaczów, Kozienice w powiecie kozienickim,
- gmina Stromiec w powiecie białobrzeskim,

w województwie lubelskim:

- gminy Bełzec, Jarczów, Lubycza Królewska, Susiec, Tomaszów Lubelski i miasto Tomaszów Lubelski w powiecie tomaszowskim,
- gminy Wierzbica, Rejowiec, Rejowiec Fabryczny z miastem Rejowiec Fabryczny, Siedliszcze w powiecie chełmskim,
- gminy Izbica, Gorzków, Rudnik, Kraśniczyn, Krasnystaw z miastem Krasnystaw, Siennica Różana i część gminy Łopiennik Górny położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 17, część gminy Żółkiewka położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 842 w powiecie krasnostawskim,
- gmina Stary Zamość, Radecznicza, Szczebrzeszyn, Sułów, Nielisz, część gminy Skierbieszów położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 843, część gminy Zwierzyniec położona na północny-zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 858 powiecie zamojskim,
- część gminy Frampol położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 74, część gminy Goraj położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 835, część gminy Tereszpol położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 858, część gminy Turobin położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 835 w powiecie biłgorajskim,
- gmina Urszulin i część gminy Hańsk położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 819 w powiecie włodawskim,
- powiat łęczyński,
- gmina Trawniki w powiecie świdnickim,

- gminy Adamów, Krzywda, Serokomla, Wojcieszków w powiecie łukowskim,
 - gminy Milanów, Parczew, Siemień w powiecie parczewskim,
 - gminy Borki, Czemierniki, Kąkolewnica, Radzyń Podlaski z miastem Radzyń Podlaski, Ulan-Majorat, Wołyn w powiecie radzyńskim,
 - powiat lubartowski,
 - gminy Głusk, Jastków, Niemce i Wólka w powiecie lubelskim,
 - gminy Mełgiew i miasto Świdnik w powiecie świdnickim,
 - powiat miejski Lublin,
- w województwie podkarpackim:
- gmina Narol w powiecie lubaczowskim.

4. Roménia

As seguintes zonas na Roménia:

- Zona oraşului Bucureşti,
- Judeţul Constanţa,
- Judeţul Satu Mare,
- Judeţul Tulcea,
- Judeţul Bacău,
- Judeţul Bihor,
- Judeţul Brăila,
- Judeţul Buzău,
- Judeţul Călăraşi,
- Judeţul Dâmboviţa,
- Judeţul Galaţi,
- Judeţul Giurgiu,
- Judeţul Ialomiţa,
- Judeţul Ilfov,
- Judeţul Prahova,
- Judeţul Sălaj,
- Judeţul Vaslui,
- Judeţul Vrancea,
- Judeţul Teleorman,
- Judeţul Mehedinţi,
- Judeţul Gorj,
- Judeţul Argeş,
- Judeţul Olt,
- Judeţul Dolj,
- Judeţul Arad,
- Judeţul Timiş,
- Judeţul Covasna,
- Judeţul Braşov,
- Judeţul Botoşani,
- Judeţul Vâlcea,
- Judeţul Iaşi,
- Judeţul Hunedoara,

- Județul Alba,
- Județul Sibiu,
- Județul Caraș-Severin,
- Județul Neamț,
- Județul Harghita,
- Județul Mureș,
- Județul Cluj,
- Județului Maramureș.

PARTE IV

Itália

As seguintes zonas na Itália:

- tutto il territorio della Sardegna.»
-

ISSN 1977-0774 (edição eletrónica)
ISSN 1725-2601 (edição em papel)



Serviço das Publicações da União Europeia
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

PT