

Proposta alterada de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 82/714/CEE, de 4 de Outubro de 1982, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior ⁽¹⁾

(2000/C 365 E/08)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

COM(2000) 419 final — 97/0335(COD)

(Apresentada pela Comissão em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 250.º do Tratado CE de 19 de Julho de 2000)

⁽¹⁾ JO C 105 de 6.4.1998, p. 1.

PROPOSTA INICIAL

PROPOSTA ALTERADA

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 75.º,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Inalterado

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social

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

Deliberando em conformidade com o procedimento previsto no artigo 189.ºC do Tratado, em cooperação com o Parlamento Europeu,

Deliberando em conformidade com o procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado,

Considerando o seguinte:

Considerando que a Directiva 82/714/CEE do Conselho, de 4 de Outubro de 1982, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior ⁽¹⁾, introduziu condições harmonizadas para a emissão de certificados técnicos para as embarcações de navegação interior em todos os Estados-Membros; que, no interesse da segurança, essas condições devem ser adaptadas à evolução técnica, tendo igualmente em conta as alterações verificadas na rede de vias navegáveis da Comunidade;

(1) A Directiva 82/714/CEE do Conselho, de 4 de Outubro de 1982, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior ⁽²⁾, introduziu condições harmonizadas para a emissão de certificados técnicos para as embarcações de navegação interior em todos os Estados-Membros, que, não permitiriam todavia a navegação interior no Reno. Com efeito, continuam a vigorar prescrições técnicas diferentes à escala europeia para as embarcações de navegação interior. A coexistência de diferentes regulamentações internacionais e nacionais tem dificultado até agora os esforços realizados com vista ao reconhecimento mútuo dos certificados nacionais de navegação sem a necessidade de proceder a inspecções suplementares das embarcações estrangeiras. Além disso, as normas contidas na Directiva 82/714/CEE já não correspondem em parte ao estado actual da técnica.

⁽¹⁾ JO L 301 de 28.10.1982, p. 1.

⁽¹⁾ JO C 157 de 25.5.1998, p. 17.

⁽²⁾ JO L 301 de 28.10.1982, p. 1.

PROPOSTA INICIAL

Considerando que as condições e prescrições técnicas para a emissão de certificados de navegação interior ao abrigo do artigo 22.º da Convenção revista para a Navegação no Reno foram revistas em 1 de Janeiro de 1995, é conveniente, por razões que se prendem com a concorrência e a segurança, para toda a rede comunitária, o âmbito e conteúdo dessas prescrições técnicas;

Considerando que é adequado que os certificados comunitários para embarcação de navegação interior, que atestam o pleno cumprimento das referidas prescrições técnicas revistas pelas embarcações, sejam válidos em todas as vias navegáveis da Comunidade;

Considerando que é conveniente assegurar um maior grau de harmonização das condições que governam a emissão pelos Estados-Membros de certificados suplementares comunitários para a navegação nas vias das zonas 1 e 2 (estuários) e da zona 4;

Considerando que é adequado prever um regime transitório para as embarcações em serviço ainda não munidas do certificado comunitário para embarcação de navegação interior e que sejam objecto de uma primeira inspecção técnica de acordo com as prescrições técnicas revistas estabelecidas pela presente directiva;

Considerando que é adequado, dentro de certos limites e de acordo com a categoria da embarcação em causa, determinar o período de validade dos certificados comunitários em cada caso específico;

Considerando que é necessário, para permitir uma mais rápida adaptação dos anexos da directiva à evolução técnica, introduzir procedimentos previstos para este efeito baseados na Decisão 87/373/CEE do Conselho;

PROPOSTA ALTERADA

- (2) As prescrições técnicas contidas nos anexos da Directiva 82/714/CEE incorporam, no essencial, as disposições da Convenção revista para a Navegação no Reno — na versão aprovada pela Comissão Central para a Navegação no Reno (CCNR) em 1982. As condições e prescrições técnicas para a emissão de certificados de navegação interior ao abrigo do artigo 22.º da Convenção revista para a Navegação no Reno foram revistas em 1 de Janeiro de 1995, são reconhecidas como reflectindo o estado actual da técnica e estão em vigor desde 1 de Janeiro de 1995. É conveniente, por razões que se prendem com a concorrência e a segurança, bem como com a harmonização à escala europeia, adaptar, para toda a rede navegável comunitária, o âmbito e conteúdo dessas prescrições técnicas, devendo ser tidas em conta também as modificações verificadas na rede de vias navegáveis da Comunidade.
- (3) É adequado que os certificados comunitários para embarcação de navegação interior, que atestam o pleno cumprimento das referidas prescrições técnicas revistas pelas embarcações, sejam válidos em todas as vias navegáveis da Comunidade.
- (4) É conveniente assegurar um maior grau de harmonização das condições que governam a emissão pelos Estados-Membros de certificados suplementares comunitários para a navegação nas vias das zonas 1 e 2 (estuários) e da zona 4.
- (5) No interesse da segurança do transporte de passageiros, é oportuno alargar o âmbito de aplicação da directiva também às embarcações de passageiros afectadas ao transporte de mais de doze passageiros, a exemplo do Regulamento de Inspeção das Embarcações do Reno.
- (6) É adequado prever um regime transitório para as embarcações em serviço ainda não munidas do certificado comunitário para embarcação de navegação interior e que sejam objecto de uma primeira inspecção técnica de acordo com as prescrições técnicas revistas estabelecidas pela presente directiva.
- (7) É adequado, dentro de certos limites e de acordo com a categoria da embarcação em causa, determinar o período de validade dos certificados comunitários em cada caso específico.
- (8) Convém que, nos termos do artigo 2.º da Decisão 1999/468/CE, do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽¹⁾, as medidas necessárias à execução da presente directiva sejam aprovadas nos termos do procedimento de consulta previsto no artigo 3.º da referida Decisão 1999/468/CE.

(1) JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

PROPOSTA INICIAL

Considerando a necessidade de as medidas previstas na Directiva 76/135/CEE, de 20 de Janeiro de 1976, relativa ao reconhecimento recíproco dos certificados de navegabilidade para as embarcações de navegação interior ⁽¹⁾, se manterem em vigor para as embarcações abrangidas por essa directiva que não são abrangidas pela presente directiva,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

A Directiva 82/714/CEE é alterada do seguinte modo:

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

«— zona 4: as outras vias de água da Comunidade que figuram na lista do capítulo III do anexo I.»

2. O artigo 2.º passa a ter a seguinte redacção:

«1. A presente directiva aplica-se:

- às embarcações de comprimento igual ou superior a 20 metros,
- às embarcações em que o produto $L \times B \times T$, tal como definido no artigo 1.01 do anexo II, é igual ou superior a 100 m³,
- aos rebocadores e empurradores, incluindo os de comprimento inferior a 20 metros e aqueles em que o produto $L \times B \times T$, tal como definido no artigo 1.01 do anexo II, é inferior a 100 m³, desde que tenham sido construídos para rebocar, empurrar ou conduzir a par as embarcações a que se refere o primeiro travessão.

2. Estão excluídos da presente directiva:

- as embarcações destinadas ao transporte de passageiros e que transportem um máximo de 12 pessoas para além da tripulação,
- os barcos de passagem entre margens, e
- as embarcações de recreio de comprimento inferior a 24 metros,
- as embarcações de serviço das autoridades de inspecção e as embarcações de serviço de incêndios,
- as embarcações militares,

⁽¹⁾ JO L 21 de 29.1.1976, p. 10.

PROPOSTA ALTERADA

(9) A necessidade de as medidas previstas na Directiva 76/135/CEE, de 20 de Janeiro de 1976, relativa ao reconhecimento recíproco dos certificados de navegabilidade para as embarcações de navegação interior ⁽¹⁾, se manterem em vigor para as embarcações que não são abrangidas pela presente directiva,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Inalterado

⁽¹⁾ JO L 21 de 29.1.1976, p. 10.

PROPOSTA INICIAL

PROPOSTA ALTERADA

— os navios de mar, incluindo rebocadores e empurradores marítimos que operem ou tenham a sua base em águas fluvio-marítimas ou, temporariamente, em vias navegáveis interiores, na condição de possuírem os seguintes certificados de navegação ou segurança válidos:

— um certificado que ateste a conformidade com a Convenção internacional para a salvaguarda da vida humana no mar (SOLAS) de 1974, tal como alterada, ou um certificado equivalente,

— um certificado que ateste a conformidade com a Convenção internacional para a salvaguarda da vida humana no mar (SOLAS) de 1966, tal como alterada, ou um certificado equivalente, e um certificado que ateste a conformidade com a Convenção internacional para a salvaguarda da vida humana no mar (MARPOL) de 1973, tal como alterada, ou um certificado equivalente,

onde:

— para as embarcações de passageiros não abrangidas por todas estas convenções, um certificado emitido em conformidade com a Directiva 98/.../CE do Conselho, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros.».

— para as embarcações de passageiros não abrangidas por todas estas convenções, um certificado emitido em conformidade com a Directiva 98/18/CE do Conselho, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros.».

3. Os primeiro e segundo travessões do artigo 3.º passam a ter a seguinte redacção:

Inalterado

«— de um certificado emitido em conformidade com o artigo 22.º da Convenção revista para a navegação no Reno ou de um certificado comunitário para embarcação de navegação interior emitido após 1 de Julho de 1998 em conformidade com o artigo 8.º e que ateste que a embarcação satisfaz plenamente às prescrições técnicas do anexo II, caso operem em vias navegáveis da zona R,

— de um certificado comunitário para embarcação de navegação interior, emitido para as embarcações que satisfazem às disposições da presente directiva e às prescrições técnicas do anexo II, caso operem em vias navegáveis de outras zonas.».

4. O artigo 5.º passa a ter a seguinte redacção:

«1. Os Estados-Membros podem, sob reserva das prescrições da Convenção revista para a navegação no Reno e de aprovação da Comissão em conformidade com o procedimento previsto no n.º 3 do artigo 19.º, adoptar prescrições técnicas complementares das estabelecidas no anexo II para as embarcações que operem nas vias navegáveis das zonas 1 e 2 situadas nos seus territórios.

PROPOSTA INICIAL

Tais prescrições complementares deverão restringir-se às matérias constantes do anexo VA e ser estabelecidas de acordo com o disposto nesse anexo.

2. O cumprimento dessas prescrições complementares deverá ser especificado no certificado comunitário referido no artigo 3.º ou, nos casos em que se aplique o n.º 2 do artigo 4.º, no certificado suplementar comunitário. Esta prova de conformidade será reconhecida nas vias navegáveis comunitárias da zona correspondente.

3. Os Estados-Membros podem, sob reserva de aprovação da Comissão em conformidade com o procedimento previsto no n.º 3 do artigo 19.º, autorizar uma redução das prescrições técnicas do anexo II para as embarcações que operem exclusivamente nas vias navegáveis da zona 4 situadas nos seus territórios. Sempre que as características técnicas das embarcações correspondam às prescrições técnicas reduzidas, deverá ser especificado, no certificado comunitário ou, nos casos em que se aplique o n.º 2 do artigo 4.º, no certificado suplementar comunitário, que a validade do certificado se restringe às vias navegáveis da zona 4 em causa.».

5. Ao n.º 2 do artigo 8.º são acrescentados os seguintes parágrafos:

«Nos casos em que a primeira inspeção técnica é efectuada após 1 de Julho de 1998, qualquer situação de incumprimento das prescrições técnicas estabelecidas no anexo II deve ser especificada no certificado comunitário. Na condição de as autoridades competentes considerarem que tais lacunas não constituem um perigo manifesto, as embarcações em causa podem continuar a navegar até que os seus componentes ou partes declarados não conformes sejam substituídos ou modificados, caso em que deverão satisfazer às prescrições do anexo II.

A substituição de partes duma embarcação por partes idênticas ou de tecnologia e concepção equivalentes no curso de reparações ou manutenção de rotina não é considerada uma substituição na acepção do presente número.».

PROPOSTA ALTERADA

PROPOSTA INICIAL

PROPOSTA ALTERADA

6. Ao artigo 4.º é aditado o seguinte parágrafo:

«4. O certificado comunitário é emitido para as embarcações inicialmente excluídas do âmbito de aplicação da presente directiva que passem a estar abrangidas por ela em resultado das alterações introduzidas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 2.º pela Directiva 98/.../CE, no seguimento de uma inspecção técnica, que será efectuada quando da expiração do certificado em posse da embarcação mas, em qualquer caso, em 30 de Junho de 2008 o mais tardar, destinada a verificar se a embarcação satisfaz às prescrições técnicas estabelecidas no anexo II. Na condição de as autoridades competentes considerarem que tais lacunas não constituem um perigo manifesto, as embarcações em causa podem continuar a navegar até que os seus componentes ou partes declarados não conformes sejam substituídos ou modificados, caso em que deverão satisfazer às prescrições do anexo II.

A substituição de partes duma embarcação por partes idênticas ou de tecnologia e concepção equivalentes no curso de reparações ou manutenção de rotina não é considerada uma substituição na acepção do presente número.».

7. O artigo 11.º passa a ter a seguinte redacção:

«1. O período de validade do certificado comunitário é determinado para cada caso particular pela autoridade competente para emitir este certificado. Esse período não deve, todavia, exceder cinco anos para as embarcações de passageiros e 10 anos para as outras embarcações.

2. Os Estados-Membros podem emitir certificados provisórios nos casos especificados nos artigos 12.º e 16.º, e no artigo 2.05 do capítulo 2 do anexo II da presente directiva; a validade destes certificados não deve exceder seis meses.».

8. Ao artigo 4.º é aditado o seguinte parágrafo:

«Para efeitos da renovação dos certificados comunitários emitidos anteriormente a 1 de Julho de 1998 aplicam-se, todavia, as disposições transitórias do capítulo 24 do anexo II.».

9. A primeira frase do artigo 4.º passa a ter a seguinte redacção:

«No seguimento desta inspecção, é emitido um novo certificado especificando as características técnicas da embarcação ou alterado o certificado existente.».

PROPOSTA INICIAL

PROPOSTA ALTERADA

10. O artigo 19.º passa a ter a seguinte redacção:

«1. As alterações necessárias para adaptar os anexos da directiva à evolução técnica e aos desenvolvimentos decorrentes da actividade de outras organizações internacionais, em particular a Comissão Central para a Navegação no Reno, para assegurar que os dois certificados referidos no primeiro travessão do artigo 3.º são emitidos com base em prescrições técnicas que garantam um nível de segurança equivalente ou para ter em conta os casos referidos no artigo 5.º, são adoptadas pela Comissão de acordo com o procedimento previsto nos n.ºs 2 e 3.

2. A Comissão é assistida pelo comité instituído pelo artigo 7.º da Directiva 91/672/CEE do Conselho ⁽¹⁾, de ora em diante referida por “o comité”.

3. O representante da Comissão submeterá à apreciação do comité um projecto das medidas a tomar. O Comité emite o seu parecer sobre o projecto num prazo que o presidente poderá fixar em função da urgência da questão, se necessário recorrendo a uma votação. O parecer é exarado em acta; além disso, cada Estado-Membro tem o direito de solicitar que a sua posição conste da acta. A Comissão terá em devida conta o parecer do comité, informando-o da forma como o mesmo foi tido em conta».

11. O artigo 20.º passa a ter a seguinte redacção:

«Às embarcações excluídas do âmbito de aplicação do n.º 1 do artigo 2.º mas abrangidas pela alínea a) do artigo 1.º da Directiva 76/135/CEE aplicam-se as disposições desta última.».

12. Os anexos I, II e III passam a ter a redacção dada pelas novas versões constantes do anexo da presente directiva. São aditados à presente directiva os anexos VA, VB e VI, que figuram no seu anexo.

⁽¹⁾ JO L 373 de 31.12.1991.

2. A Comissão é assistida pelo comité instituído pelo artigo 7.º da Directiva 91/672/CEE do Conselho ⁽¹⁾, composto por representantes dos Estados-Membros e presidido pelo representante da Comissão.

3. O procedimento de consulta, previsto no artigo 3.º da Decisão 1999/468/CE, é aplicável com observância do n.º 3 do seu artigo 7.º e do seu artigo 8.º sempre que se remeta para o presente número».

Inalterado

⁽¹⁾ JO L 373 de 31.12.1991.

PROPOSTA INICIAL

PROPOSTA ALTERADA

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros porão em vigor simultaneamente as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar em 1 de Julho de 1998, informando imediatamente desse facto a Comissão. Os Estados-Membros aplicarão essas disposições a partir de 1 de Julho de 1998.

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

3. Os Estados-Membros estabelecerão o regime de sanções a aplicar em caso de violação das disposições nacionais adoptadas nos termos da presente directiva e tomarão todas as medidas necessárias para assegurar que tais sanções são aplicadas. As sanções previstas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

4. Cada Estado-Membro notificará imediatamente a Comissão de todas as disposições de direito interno que adoptar no domínio regido pela presente directiva. A Comissão informará desse facto os restantes Estados-Membros.

Artigo 3.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

1. Os Estados-Membros porão em vigor simultaneamente as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar um ano após a entrada em vigor da directiva, informando imediatamente desse facto a Comissão.

Inalterado

ANEXO I

LISTA DAS VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES COMUNITÁRIAS REPARTIDAS GEOGRAFICAMENTE NAS ZONAS 1, 2, 3 E 4

CAPÍTULO I

Zona 1

República Federal da Alemanha

Ems: da linha que une o campanário de Delfzijl e o farol de Knock até à latitude 53° 30' N e à longitude 6° 45' E (isto é, um pouco ao largo da zona de transbordo para os navios de carga seca no Alte Ems, tendo em conta o tratado de cooperação Ems-Dollard).

Zona 2

República Federal da Alemanha

Ems: da linha que vai da entrada do porto em direcção a Papenburg atravessando o Ems e une a estação de bombagem de Diem e a comporta do dique em Halte à linha que une o campanário de Delfzijl e o farol de Knock, tendo em conta o tratado de cooperação Ems-Dollard.

Jade: no interior da linha que une a luz posterior de Schillig e o campanário de Langwarden.

Weser: da ponte ferroviária de Bremen à linha que une os campanários de Langwarden e Cappel aos braços secundários Westergate, Rekumer Loch, Rechter Nebenarm e Schweiburg.

Elba: do limite inferior do porto de Hamburgo à linha que une a baliza de Döse e a ponta noroeste de Hohe Ufer (Dieksand) com os braços secundários e os afluentes Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau e Stör (em todos os casos, da barragem à foz), incluindo o Nebanelbe.

Meldorfer Bucht: no interior da linha que une a ponta noroeste de Hohe Ufer (Dieksand) e a ponta do molhe ocidental de Büsum.

Flensburger Förde: no interior da linha que une o farol de Kegnäs e Birknack.

Eckernförder Bucht: no interior da linha que une Boknis-Eck à ponta nordeste do continente em Dänisch Nienhof.

Kieler Förde: no interior da linha que une o farol de Büllk e o monumento aos mortos da Marinha de Laboe.

Leda: da entrada do anteporto da eclusa marítima de Leer à foz.

Hunte: do porto de Oldenburg e de 140 m a jusante da Amalienbrücke em Oldenburg à foz.

Lesum: da ponte ferroviária de Bremen-Burg à foz.

Este: das águas a jusante da eclusa de Buxtehude à barragem de Este.

Lühe: do moinho situado a 250 metros a montante da ponte rodoviária de Marschdamm em Horneburg à barragem de Lühe.

Schwinge: da ponte pedonal a jusante do bastião de Guldenstern em Stade à barragem de Schwinge.

Freiburger-Hafenpriel: das eclusas de Freiburg/Elbe à foz.

Oste: da represa de Bremervörde à barragem de Oste.

Pinnau: da ponte ferroviária de Pinneberg à barragem de Pinnau.

Krückau: do moinho de água de Elmshorn à barragem de Krückau.

Stör: do fluviómetro de Rensing à barragem de Stör.

Eider: do canal de Gieselau à barragem de Eider.

Nord-Ostsee-Kanal (Canal de Kiel): da linha que une as pontas do molhe de Brunsbüttel à linha que une as luzes de entrada de Kiel-Holtenau e os lagos Schirnauer See, Bergstedter See, Audorfer See, Obereidersee com Enge, o canal de Achterwehr e o lago Flemhuder See.

Trave: da ponte ferroviária e da ponte Holsten (Stadttrave) em Lübeck à linha que une as duas pontas exteriores do molhe de Travemünde com Pötenitzer Wiek e o lago Dassower See.

Schlei: no interior da linha que une as pontas do molhe de Schleimünde.

Wismarbucht, Kirchsee.

Breitling, Salzhaff e zona portuária de Wismar: em direcção do mar, das linhas que unem Hohen Wieschendorf Huk com o farol de Timmendorf e o farol de Gollwitz, na ilha de Poel, com a ponta sul da península de Wustrow.

Unterwarnow e Breitling: em direcção do mar, até à linha que une os pontos mais a norte dos molhes ocidental, central e oriental de Warnemünde.

As águas circundadas pelo continente e pelas penínsulas de Darß e Zingst e as ilhas de Hiddensee ed Rügen (incluindo a zona portuária de Stralsund): em direcção do largo até:

— à latitude 54° 27' N entre a península de Zingst e a ilha de Bock,

— à linha que une a ponta norte da ilha de Bock com a ponta sul da ilha de Hiddensee,

— nas ilhas de Hiddensee e Rügen (Bug), à linha que une a ponta sudeste de Neubessin com Buger Haken.

Greifswalder Bodden e zona portuária de Greifswald (com Ryck): em direcção do largo até à linha que une a ponta leste de Thiessower Haken (Südperd) e a ponta leste da ilha de Ruden e que termina na ponta norte da ilha de Usedom (54° 10' 37" latitude norte, 13° 47' 51" longitude este).

As águas circundadas pelo continente e a ilha de Usedom (rio Peene, incluindo a zona portuária de Wolgast, as águas represadas e a laguna de Stettin): em direcção a leste até à linha de fronteira germano-polaca que atravessa a laguna de Stettin.

República Francesa

Sena: a jusante da ponte Jeanne d'Arc em Rouen.

Garona e Gironda: a jusante da ponte de pedra de Bordéus.

Ródano: a jusante da ponte Trinquetaille em Arles e mais além na direcção de Marselha.

Dordonha: a jusante da ponte de pedra de Libourne.

Loire: a jusante da ponte Haudaudine no braço da Madeleine e a jusante da ponte de Pirmil no braço de Pirmil.

Reino dos Países Baixos

Dollard.

Eems.

Waddenzee: incluindo as ligações com o mar do Norte.

IJsselmeer: incluindo o Markermeer e o IJmeer mas excluindo o Gouwzee.

Waterweg de Roterdão e o Scheur.

Calandkanaal a oeste do porto Benelux.

Hollandsch Diep.

Breediep, Beerkanaal e portos associados.

Haringvliet e Vuile Gat: incluindo as vias navegáveis situadas entre Goeree-Overflakkee, por um lado, e Voorne-Putten e Hoeksche Waard por outro.

Hellegat.

Volkerak.

Krammer.

Grevelingenmeer e Brouwerschavensche Gat: incluindo todas as vias navegáveis situadas entre Schouwen-Duiveland e Goeree-Overflakkee.

Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Escalda oriental e Roompot: incluindo as vias navegáveis situadas entre Walcheren, Noord-Beveland e Zuid-Beveland, por um lado, e Schouwen-Duiveland e Tholen, por outro, com excepção do canal Escalda-Reno.

Escalda e Escalda ocidental e a sua entrada no mar: incluindo as vias navegáveis situadas entre a Zelândia, por um lado, e Walcheren e Zuid-Beveland, por outro, com excepção do canal Escalda-Reno.

CAPÍTULO II

Zona 3

República da Áustria

Danúbio: da fronteira com a Alemanha à fronteira com a Eslováquia.

Inn: da foz à central eléctrica de Passau-Ingling.

Traun: da foz ao km 1,80.

Enns: da foz ao km 2,70.

March: até ao km 6,00.

Reino da Bélgica

Escalda marítimo (a jusante do fundeadouro de Antuérpia).

República Federal da Alemanha

Danúbio: de Kelheim (km 2414,72) à fronteira germano-austríaca.

Reno: da fronteira germano-suíça à fronteira germano-neerlandesa.

Elba: da foz do Canal Elba-Seiten ao limite inferior do porto de Hamburgo.

Müritz.

República Francesa

Reno.

Reino dos Países Baixos

Reno.

Sneekermeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakkerwijde, Belterwijde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer, Eemmeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten-IJ, Afgesloten IJ, Noordzeekanaal, porto de IJmuiden, zona portuária de Rotterdam, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordtsche Kil, Boven Merwede, Waal, canal de Bijlandsch, Boven Rijn, canal de Pannerdensch, Geldersche IJssel, Neder Rijn, Lek, canal Amsterdão-Reno, Veerse Meer, canal Escalda-Reno da fronteira à foz no Volkerak, Amer, Bergsche Maas, o Mosa a jusante de Venlo, Gooimeer, Europoort, Calandkanaal (a leste do porto Benelux), Hartelkanaal.

CAPÍTULO III

Zona 4*República da Áustria*

Thaya: até Bernhardsthal.

March: a montante do km 6,00.

Reino da Bélgica

Toda a rede belga com excepção das vias navegáveis da zona 3.

República Federal da Alemanha

Todas as vias navegáveis federais com excepção das zonas 1, 2 e 3.

República Francesa

Toda a rede francesa com excepção das vias navegáveis das zonas 1, 2 e 3.

Reino dos Países Baixos

Todos os outros rios, canais e mares interiores não enumerados nas zonas 1, 2 e 3.

República Italiana

Rio Pó: de Piacenza à foz.

Canal Milão-Cremona, rio Pó: parte final de 15 km, ligada ao Pó.

Rio Mincio: de Mântua, Governolo ao Pó.

Idrovia Ferrarese (via navegável de Ferrara): do Pó (Pontelagoscuro), Ferrara a Porto Garibaldi.

Canais de Brondolo e Valle: do Pó oriental à laguna de Veneza.

Canal Fissero — Tartaro — Canalbianco: de Adria ao Pó oriental.

Litoral veneziano: da laguna de Veneza a Grado.

Grão-Ducado do Luxemburgo

Mosela.

ANEXO II

Prescrições técnicas mínimas aplicáveis às embarcações que naveguem nas vias das zonas 1, 2, 3 e 4**PARTE I**

CAPÍTULO 1

GENERALIDADES

Artigo 1.01

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

Tipos de veículos aquáticos

1. «Veículo aquático», uma embarcação ou uma estrutura flutuante;
2. «Embarcação», uma embarcação de navegação interior ou um navio de mar;
3. «Embarcação de navegação interior», uma embarcação destinada exclusiva ou essencialmente a navegar nas vias de navegação interiores;
4. «Navio de mar», uma embarcação admitida e destinada essencialmente à navegação marítima ou costeira;
5. «Embarcação automotora», uma embarcação automotora vulgar ou uma embarcação-tanque automotora;
6. «Embarcação-tanque automotora», uma embarcação destinada ao transporte de mercadorias em tanques, construída para navegar isoladamente pelos seus próprios meios mecânicos de propulsão;
7. «Embarcação automotora vulgar», uma embarcação automotora, excluindo as embarcações-tanque automotoras, destinada ao transporte de mercadorias, construída para navegar isoladamente pelos seus próprios meios mecânicos de propulsão;
8. «Batelão de canal», uma embarcação de navegação interior que não ultrapasse 38,5 m de comprimento e 5,05 m de boca;
9. «Rebocador», uma embarcação especialmente construída para efectuar reboques;
10. «Empurrador», uma embarcação especialmente construída para assegurar a propulsão de comboios empurrados;
11. «Batelão», um batelão vulgar ou um batelão-tanque;
12. «Batelão-tanque», uma embarcação destinada ao transporte de mercadorias em tanques, construída para ser rebocada e não munida de meios mecânicos de propulsão ou munida de meios mecânicos de propulsão que apenas permitem efectuar pequenas deslocações;
13. «Batelão vulgar», uma embarcação, excluindo os batelões-tanque, destinada ao transporte de mercadorias, construída para ser rebocada e não munida de meios mecânicos de propulsão que apenas permitem efectuar pequenas deslocações;
14. «Barça», uma barça vulgar, uma barça-tanque ou uma barça de navio;
15. «Barça-tanque», uma embarcação destinada ao transporte de mercadorias em tanques, construída ou especialmente adaptada para ser empurrada e não munida de meios mecânicos de propulsão ou munida de meios mecânicos de propulsão que apenas permitem efectuar pequenas deslocações quando não integrada num comboio empurrado;
16. «Barça vulgar», uma embarcação, excluindo as barças-tanque, destinada ao transporte de mercadorias, construída ou especialmente adaptada para ser empurrada e não munida de meios mecânicos de propulsão ou munida de meios mecânicos de propulsão que apenas permitem efectuar pequenas deslocações quando não integrada num comboio empurrado;
17. «Barça de navio», uma barça de empurrar construída para ser transportada a bordo de navios de mar e para navegar nas vias de navegação interior;
18. «Embarcação de passageiros», uma embarcação construída e preparada para transportar mais de doze passageiros;
19. «Embarcação de excursões diárias», uma embarcação de passageiros sem camarotes para alojamento nocturno de passageiros;

19. a) «Embarcação à vela de passageiros», uma embarcação de passageiros construída e preparada para se mover essencialmente por meio de velas;
20. «Embarcação de passageiros com camarotes», uma embarcação de passageiros equipada com camarotes para o alojamento nocturno de passageiros;
21. «Estrutura flutuante», um equipamento flutuante com instalações de trabalho, como por exemplo gruas, dragas, bate-estacas, elevadores;
22. «Embarcação de estaleiro», uma embarcação adequada e destinada, pelo seu modo de construção e equipamento, a ser utilizada em estaleiros, como por exemplo uma draga de sucção, um batelão-tremonha ou um batelão-pontão, um pontão ou um assentador de blocos;
23. «Embarcação de recreio», uma embarcação para desporto ou recreio, excluindo as embarcações de passageiros;
24. «Instalação flutuante», uma instalação flutuante normalmente não destinada a ser deslocada, como por exemplo uma piscina flutuante, uma doca, um embarcadouro ou um hangar para embarcações;
25. «Equipamento flutuante», uma jangada ou uma construção, um conjunto ou um objecto apto a navegar, excluindo embarcações, estruturas flutuantes ou instalações flutuantes;

Conjuntos de veículos aquáticos

26. «Comboio», um comboio rígido ou um comboio rebocado;
27. «Formação», a forma do conjunto que constitui um comboio;
28. «Comboio rígido», um comboio empurrado ou uma formação de braço dado;
29. «Comboio empurrado», um conjunto rígido de veículos aquáticos em que pelo menos um destes está colocado à frente do ou dos dois veículos motorizados que asseguram a propulsão do comboio, designados por empurradores; é igualmente considerado rígido um comboio composto por um empurrador e um veículo empurrado, acoplados de forma a permitir uma articulação guiada;
30. «Formação de braço dado», um conjunto de veículos aquáticos acoplados lateralmente de maneira rígida, não estando nenhum em frente daquele que assegura a propulsão do conjunto;
31. «Comboio rebocado», um conjunto de um ou mais veículos aquáticos, instalações flutuantes ou equipamentos flutuantes, rebocado por um ou mais veículos motorizados que fazem parte do comboio;

Zonas específicas das embarcações

32. «Casa das máquinas principais», o local onde estão instaladas as máquinas de propulsão;
33. «Casa das máquinas», um local onde estejam instalados motores de combustão;
34. «Casa das caldeiras», um local onde esteja colocado um aparelho destinado a produzir vapor ou um fluido térmico e que funcione com combustível;
35. «Superestrutura fechada», uma construção contínua, rígida e estanque, com paredes rígidas assentes no convés e formando com este um todo fixo e estanque;
36. «Casa do leme», o local onde estão reunidos os instrumentos de comando e controlo necessários à condução da embarcação;
37. «Alojamento», um local destinado às pessoas que vivem normalmente a bordo, incluindo cozinhas, paióis de mantimentos, instalações sanitárias, lavandarias, vestibulos e corredores, mas excluindo a casa do leme;
38. «Porão», uma parte da embarcação, delimitada a vante e a ré por anteparas, aberta ou fechada por coberturas de escotilha, destinada quer ao transporte de mercadorias embaladas ou a granel quer à recepção de cisternas;

39. «Tanque», uma cisterna ligada à embarcação, cujas paredes são constituídas quer pelo casco quer por um invólucro independente do casco;
40. «Posto de trabalho», uma área na qual a tripulação executa as suas tarefas, incluindo a prancha de embarque, o pau de carga e a baleeira;
41. «Via de circulação», uma área destinada à circulação habitual de pessoas e mercadorias;

Termos de técnica naval

42. «Plano de calado máximo», o plano de flutuação correspondente à imersão máxima com que a embarcação é autorizada a navegar;
43. «Distância de segurança», a distância entre o plano de calado máximo e o plano paralelo que passa pelo ponto mais baixo acima do qual a embarcação já não é considerada estanque;
44. «Bordo livre (F)», a distância entre o plano de calado máximo e o plano paralelo que passa pelo ponto mais baixo do trincaiz ou, na ausência de trincaiz, pelo ponto mais baixo da aresta superior do forro exterior;
45. «Linha de sobre-imersão», uma linha teórica traçada no forro exterior a uma distância mínima de 10 cm abaixo do convés das anteparas e de 10 cm abaixo do ponto não estanque mais baixo do forro. Se não houver convés das anteparas admite-se uma linha traçada a uma distância mínima de 10 cm abaixo da linha mais baixa até à qual o forro é estanque;
46. «Deslocamento volumétrico [∇]», o volume submerso da embarcação, em metros cúbicos;
47. «Deslocamento (D)», o peso total da embarcação, incluindo a carga, em toneladas;
48. «Coeficiente de finura total (d)», a relação entre o deslocamento volumétrico e o produto comprimento \times boca \times calado (T);
49. «Superfície lateral acima da linha de água (S)», a área lateral da embarcação acima da linha de flutuação, em metros quadrados;
50. «Convés das anteparas», o convés até ao qual se elevam as anteparas estanques prescritas e a partir do qual é medido o bordo livre;
51. «Antepara», uma divisória, geralmente vertical, de compartimentação da embarcação, delimitada pelo fundo do navio, o costado ou outras anteparas e que se eleva até uma altura definida;
52. «Antepara transversal», uma antepara que vai de um costado ao outro;
53. «Divisória», uma superfície de separação, geralmente vertical;
54. «Divisória de separação», uma divisória não estanque;
55. «Comprimento (L)», o comprimento máximo do casco, em metros, não incluindo leme nem gurupés;
56. «Comprimento de fora a fora», o comprimento máximo da embarcação, em metros, incluindo todas as instalações fixas, tais como partes do sistema de governo ou da instalação de propulsão, dispositivos mecânicos ou análogos;
57. «Comprimento no plano de calado máximo (LF)», o comprimento do casco, em metros, medido ao nível do calado máximo da embarcação;
58. «Boca (B)», a largura máxima do casco, em metros, medida no exterior do forro (excluindo rodas de pás, cintas de defesa, etc.);
59. «Boca extrema», a largura máxima da embarcação, em metros, incluindo todas as instalações fixas, tais como rodas de pás, resguardos, dispositivos mecânicos ou análogos;
60. «Boca no plano de calado máximo (BF)», a largura do casco, em metros, medida no exterior do forro no plano de calado máximo da embarcação;

61. «Pontal (H)», a distância mínima, na vertical, entre o topo superior da quilha e o ponto mais baixo do convés à amurada;
62. «Calado (T)», a distância, na vertical, entre o ponto mais baixo do casco fora das balizas ou da quilha e o plano de calado máximo da embarcação;
63. «Perpendicular a vante», a linha vertical no ponto de intersecção de vante do casco com o plano de calado máximo;
64. «Largura livre do trincaiz», a distância entre o plano vertical que passa pela peça mais saliente para o trincaiz, do lado das braçolas, e o plano vertical que passa pelo bordo interior da protecção contra os escorregamentos (balastradas, guarda-pés), do lado exterior do trincaiz;

Sistema de governo

65. «Sistema de governo», todos os equipamentos necessários para governar a embarcação, de forma a garantir a manobrabilidade prescrita no capítulo 5 do presente anexo;
66. «Leme», o leme ou lemes com a madre do leme, incluindo o sector e os elementos de ligação com o aparelho de governo;
67. «Aparelho de governo», a parte do sistema de governo que acciona o movimento do leme;
68. «Comando de governo», o comando do aparelho de governo entre este e a fonte de energia;
69. «Fonte de energia», a alimentação em energia do comando de governo e do dispositivo de accionamento a partir da rede de bordo, de baterias ou de um motor de combustão interna;
70. «Dispositivo de accionamento», os componentes e circuitos destinados à operação de um comando de governo motorizado;
71. «Sistema de comando do aparelho de governo», o comando de governo e respectivos dispositivo de accionamento e fonte de energia;
72. «Comando manual», um comando em que o movimento do leme é accionado pela manobra manual da roda do leme, por meio de uma transmissão mecânica ou hidráulica sem fonte de energia complementar;
73. «Comando manual hidráulico», um comando manual de transmissão hidráulica;
74. «Regulador da velocidade angular», um equipamento que efectua e mantém automaticamente uma velocidade angular determinada da embarcação de acordo com valores previamente definidos;
75. «Casa do leme adaptada para a condução por radar por uma única pessoa», uma casa do leme adaptada de tal forma que, em navegação por radar, a embarcação possa ser conduzida por uma única pessoa;

Propriedades de elementos estruturais e de materiais

76. «Estanque», a característica de um elemento estrutural ou dispositivo concebido para impedir a penetração de água;
77. «Estanque à surriada e às intempéries», a característica de um elemento estrutural ou dispositivo concebido para, em condições normais, apenas deixar penetrar uma quantidade insignificante de água;
78. «Estanque ao gás», a característica de um elemento estrutural ou dispositivo concebido para impedir a penetração de gás ou vapores;
79. «Incombustível», a característica de um material que não arde nem emite vapores inflamáveis em quantidade suficiente para se inflamar quando submetido a uma temperatura de cerca de 750° C;
80. «Difícilmente inflamável», a característica de um material que não se inflama facilmente ou cuja superfície dificilmente se inflama e que dificulta de maneira adequada a propagação do fogo;
81. «Ignífugo», a característica de um elemento estrutural ou dispositivo que obedece a determinados requisitos de resistência ao fogo.

Outras definições

82. São consideradas «sociedades de classificação reconhecidas» a Germanischer Lloyd, o Bureau Veritas e a Lloyds Register of Shipping.
83. a) «Certificado comunitário», é o certificado que, de acordo com o artigo 3.º da directiva, é emitido pelas autoridades competentes dos Estados-Membros para as embarcações que satisfaçam às prescrições técnicas indicadas no presente anexo.
83. b) «Certificado suplementar comunitário», é o certificado exigido de acordo com o n.º 2 do artigo 4.º da directiva, em complemento do certificado renano, para a navegação nas vias de água das zonas 1 e 2, bem como das zonas 3 e 4, para se poder beneficiar da redução das exigências técnicas previstas nessas vias;
84. «Comissões de inspecção», são as autoridades competentes designadas pelos Estados-Membros que procedem à inspecção das embarcações com base nas disposições indicadas no presente anexo e que emitem o(s) certificado(s).

Artigo 1.02

(Sem conteúdo)

Artigo 1.03

(Sem conteúdo)

Artigo 1.04

(Sem conteúdo)

Artigo 1.05

(Sem conteúdo)

*Artigo 1.06***Prescrições de carácter temporário**

A autoridade competente poderá, mediante recurso ao procedimento previsto no artigo 19.º da directiva, estabelecer prescrições de carácter temporário quando tal for considerado indispensável, para permitir a realização de ensaios sem prejudicar a segurança nem a boa ordem da navegação. Estas prescrições terão um período de validade de três anos no máximo.

*Artigo 1.07***Instruções administrativas para as comissões de inspecção**

Para facilitar e uniformizar a aplicação da presente directiva, poderão ser adoptadas instruções administrativas destinadas às comissões de inspecção mediante recurso ao procedimento previsto no artigo 19.º da directiva.

Essas instruções administrativas serão transmitidas às comissões de inspecção pelas autoridades competentes.

As comissões de inspecção deverão observar as ditas instruções administrativas.

PARTE II

CAPÍTULO 15

DISPOSIÇÕES ESPECIAIS PARA AS EMBARCAÇÕES DE PASSAGEIROS*Artigo 15.01***Disposições gerais**

1. Os artigos 4.01 a 4.04 e o n.º 7 do artigo 8.06 não são aplicáveis.
2. As embarcações que não possuam os seus próprios meios de propulsão não são admitidas para o transporte de passageiros.
3. Para as embarcações com um comprimento L_F igual ou superior a 25 m, a flutuabilidade em caso de rombo deve ser justificada nos termos do artigo 15.02 para todas as situações de carga previstas.
4. Em todos os conveses, os locais para os passageiros devem encontrar-se atrás do plano da antepara de abalroamento.
5. Os locais onde está alojado o pessoal de bordo devem cumprir por analogia as prescrições dos artigos 15.07 e 15.09.
6. a) Em derrogação do n.º 1, alínea b), do artigo 3.02, a espessura mínima t_{mind} das chapas de fundo, do encolamento e do costado lateral das embarcações de passageiros deve ser determinada segundo o valor mais alto das seguintes fórmulas:

$$t_{1mind} = 0,006 \cdot a \cdot \sqrt{T} \text{ [mm]}$$

$$t_{2mind} = f \cdot 0,55 \cdot \sqrt{L_F} \text{ [mm]}$$

Nestas fórmulas:

$f = 1 + 0,0013 \cdot (a - 500)$, sendo a superior ou igual a 400 mm,

a = separação das balizas longitudinais ou transversais em [mm], sempre que a distância entre as balizas for inferior a 400 mm, tome-se $a = 400$ mm.

O valor mais alto resultante das fórmulas deve ser tomado como espessura mínima. A substituição das chapas deve ser efectuada quando a espessura das chapas de fundo ou do costado lateral deixarem de atingir o valor mínimo determinado em conformidade com a prescrição supramencionada;

- b) O valor mínimo resultante das fórmulas para a espessura das chapas pode ser ultrapassado para baixo quando o valor admissível tiver sido determinado com base numa prova de cálculo da solidez suficiente do casco e que este tenha sido certificado;
- c) Todavia, a espessura mínima não deve descer abaixo do valor de 3 mm em nenhum local do casco.

*Artigo 15.01A***Embarcações à vela de passageiros**

As disposições especiais aplicáveis às embarcações de passageiros não se aplicam às embarcações à vela de passageiros. Para estas, serão adoptadas disposições especiais adaptadas, em conformidade com os procedimentos do comité previsto no artigo 19.º da directiva, e inscritas no presente anexo.

*Artigo 15.02***Condições fundamentais relativas à compartimentação da embarcação**

1. A repartição das anteparas deve ser tal que depois da inundação de qualquer compartimento estanque, o casco não se afunde acima da linha de sobre-imersão e que seja cumprido o n.º 7 do artigo 15.04.
2. Podem instalar-se janelas estanques abaixo da linha de sobre-imersão na condi o de que não possam ser abertas, possuam resistência suficiente e cumpram as prescri oes do n.º 7 do artigo 15.07.
3. Aquando do cáculo de estabilidade em caso de rombo, há que ter em conta as especificidades de constru o.

De modo geral,   conveniente contar com uma permeabilidade dos compartimentos na ordem dos 95 %.

Se for estabelecido por uma prova de cálculo que num compartimento qualquer, a permeabilidade média é inferior a 95 %, a permeabilidade calculada pode ser substituída por esse valor. Num tal cálculo, devem respeitar-se, porém, os seguintes valores:

loais para passageiros e locais reservados à tripulação:	95 %,
casas das máquinas (incluindo as casas caldeiras):	85 %,
depósitos de carga, de bagagens e de provisões:	75 %,
duplos fundos, bancas de combustíveis e outras, devendo esses volumes ser considerados cheios ou vazios, de acordo com o fim a que se destinam, sendo a linha de flutuação da embarcação aquela que é dada pela linha de carga máxima de compartimentação:	0 ou 95 %.

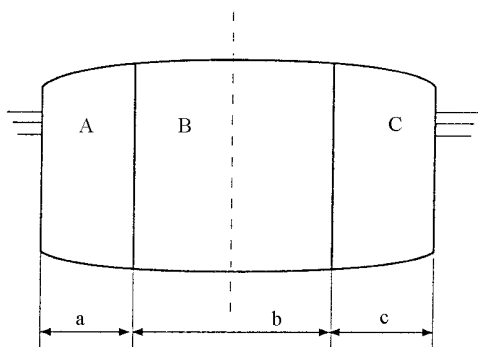
4. Entre a antepara de abalroamento e a antepara de popa, apenas são considerados como compartimentos estanques, na acepção do n.º 1, aqueles que possuem um comprimento mínimo de $0,10 L_F$ sem ser todavia inferior a 4 m. A comissão de inspecção pode autorizar derrogações menores a este respeito.

Se um compartimento estanke for mais comprido do que é exigido nos números precedentes e estiver subdividido de modo a formar locais estanques entre os quais o comprimento mínimo é igualmente respeitado, estes locais podem ser considerados para o cálculo de estabilidade em caso de rombo.

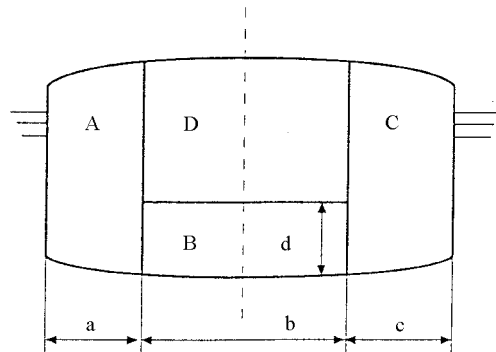
O comprimento do primeiro compartimento atrás da antepara de abalroamento pode ser inferior a $0,10 L_F$ ou a 4 m. Neste caso, deve considerar-se que o último compartimento da popa e o compartimento contíguo podem ser inundados conjuntamente, para efeitos de cálculo de estabilidade. A distância entre a perpendicular a vante e a antepara transversal a ré que limita este compartimento não pode ser, todavia, inferior a $0,10 L_F$ ou a 4 m.

A distância da antepara de abalroamento à perpendicular a vante deve ser no mínimo igual a $0,04 L_F$ sem todavia ultrapassar $0,04 L_F + 2$ m.

5. Quando uma embarcação de passageiros apresenta uma compartimentação longitudinal estanke, as dissimetrias entre a antepara de abalroamento e a antepara de popa devem ser tomadas em consideração da maneira que se segue:
- Desde que as anteparas longitudinais tenham uma distância de pelo menos BF do costado, no plano de calado máximo, e uma distância entre si de pelo menos BF , mas não inferior a 1,50 m, o cálculo de estabilidade deve ter em conta a inundação de cada um dos compartimentos A, B e C individualmente e a inundação simultânea dos compartimentos A + B e B + C (ver esquema n.º 1);
 - Se o compartimento intermédio B incluir um convés estanke que diste mais de 0,50 m do fundo da embarcação, não é necessário ter em conta a inundação do compartimento D situado acima deste convés (ver esquema n.º 2). As condições acima referidas a respeito da situação das anteparas longitudinais são aplicáveis.



Esquema n.º 1



Esquema n.º 2

$$a = \text{pelo menos } \frac{1}{5} B_F$$

$$b = \text{pelo menos } \frac{1}{6} B_F, \text{ mas não menos de } 1,50 \text{ m}$$

$$c = \text{pelo menos } \frac{1}{5} B_F$$

$$d = \text{pelo menos } 0,50 \text{ m}$$

Artigo 15.03

Anteparas transversais

1. Além das anteparas previstas no n.º 1 do artigo 3.03, são obrigatórias as anteparas transversais resultantes do cálculo de compartimentação.

As anteparas transversais prescritas devem ser estanques e elevar-se até ao convés das anteparas. Na ausência de convés das anteparas, estas anteparas devem elevar-se a uma altura no mínimo 20 cm superior à linha de sobre-imersão. As prescrições do n.º 8 do artigo 15.04, devem ser observadas.

Os locais para passageiros e os locais do pessoal de bordo devem estar separados das casas das máquinas e das caldeiras por anteparas estanques ao gás.

2. O número das aberturas nas anteparas transversais estanques, nos termos do n.º 1 deve ser tão reduzido quanto o permitam o tipo de construção e a operação normal da embarcação. Estas aberturas e passagens não devem influenciar negativamente a função de estanquidade das anteparas.

As anteparas de abalroamento não devem ter aberturas nem portas.

As anteparas que separam as casas das máquinas dos locais reservados aos passageiros ou ao pessoal de bordo não devem ter portas.

3. As portas de anteparas estanques manobradas manualmente e não telecomandadas só são admissíveis nos locais a que os passageiros não têm acesso. Elas devem permanecer permanentemente fechadas e apenas podem ser abertas momentaneamente para uma passagem. O seu encerramento rápido e seguro deve ser assegurado por dispositivos adequados. Os dois lados das portas devem estar munidos da inscrição «Fechar imediatamente a porta após cada passagem».

Em derrogação da primeira frase, são admissíveis portas de anteparas estanques manobráveis manualmente na zona de passageiros se:

- a) O comprimento da embarcação L_F não ultrapassar 40 m;
 - b) O número de passageiros não for superior a L_F ;
 - c) A embarcação possuir apenas um convés;
 - d) As portas forem directamente acessíveis a partir do convés e não estiverem distanciadas mais de 10 m do acesso ao convés;
 - e) O rebordo inferior da porta ficar pelo menos 30 cm acima do pavimento da zona dos passageiros;
 - f) Cada compartimento estiver munido de um sistema de alarme para o nível do fundo.
4. As portas de antepara que permaneçam muito tempo abertas devem poder ser fechadas no próprio local, de ambos os lados, e de um lugar de fácil acesso situado acima do convés das anteparas. Depois de ter sido fechada à distância, é necessário que a porta possa ser novamente aberta no local e fechada de maneira segura. A operação de fecho não deve ser impedida nomeadamente por tapetes ou guarda-pés.

Em caso de comando à distância, a operação de fecho deve ter no mínimo uma duração de 30 segundos e não mais de 60 segundos. Durante a operação de fecho, deve funcionar junto da porta um sinal automático de alarme acústico. No local onde é operado o comando à distância, deve haver um dispositivo que indique se a porta está aberta ou fechada.

5. As portas de anteparas e seus dispositivos de abertura e de fecho devem encontrar-se numa zona limitada para o exterior por uma divisória vertical situada a uma distância de $\frac{1}{5}$ da boca BF paralelamente ao costado exterior, no plano de calado máximo. A casa do leme deve estar equipada com um sistema de alarme óptico que sirva de dispositivo de vigilância, acendendo-se quando a porta da antepara estiver aberta.
6. As canalizações com orifícios abertos e as condutas de ventilação devem ser dispostas de maneira a não dar lugar, em caso de rombo, à inundaçãõ de outros locais ou reservatórios. Se vários compartimentos estiverem em comunicação através de canalizações ou condutas de ventilação, estas devem desembocar num lugar adequado, acima da linha de flutuação correspondente à inundaçãõ mais desfavorável. Se as canalizações não estiverem nesta situação, devem prever-se dispositivos de fecho accionados à distância, de um ponto situado acima do convés das anteparas, nas anteparas atravessadas.

Se um sistema de canalização não possuir qualquer orifício aberto para um compartimento, a canalização é considerada intacta em caso de deterioração do dito compartimento, caso se encontre no interior da zona de segurança definida no n.º 5 e a uma distância do fundo superior a 0,50 m.

7. Se forem admitidas aberturas e portas tais como as que são referidas nos n.ºs 2 a 6, devem inscrever-se no certificado as seguintes instruções de operação:

«Deve estar obrigatoriamente garantido ao pessoal da embarcação que, em caso de perigo, todas as aberturas e portas nas anteparas estanques serão hermeticamente fechadas sem demora.».

8. Uma antepara transversal pode apresentar um nicho ou uma baioneta, desde que todos os pontos do nicho ou da baioneta se encontrem na zona de segurança definida no n.º 5.

Artigo 15.04

Estabilidade da embarcação intacta e estabilidade em caso de rombo

1. O requerente deve justificar que a estabilidade da embarcação intacta é suficiente através de uma prova de cálculo baseada nos resultados de um ensaio de estabilidade transversal e, se a comissão de inspecção assim o solicitar, de um ensaio de manobra.
2. Considerar-se-á que a prova de cálculo da estabilidade suficiente da embarcação intacta foi fornecida se, com o seu equipamento completo, as bancas de combustível e os reservatórios de água meio cheios, se mantiver um bordo livre residual e uma distância de segurança residual conformes com o n.º 7 e, sob a acção simultânea:
 - a) De uma deslocação lateral das pessoas, nas condições definidas no n.º 4;
 - b) De uma pressão de vento nas condições definidas no n.º 5;
 - c) Da força centrífuga resultante da manobra da embarcação nas condições definidas no n.º 6,

a embarcação apresentar um ângulo de adernamento não superior a 12°. Apenas sob o efeito da deslocação lateral das pessoas, este ângulo não deve ultrapassar 10°.

A comissão de inspecção pode exigir que o cálculo seja igualmente apresentado para outros graus de enchimento das bancas e reservatórios.

3. Para as embarcações de comprimento L_F inferior a 25 m, a prova de cálculo da estabilidade suficiente da embarcação intacta exigida no n.º 2 pode ser substituída por um ensaio de carga realizado com o peso de metade do número máximo de pessoas autorizado e o carregamento mais desfavorável das bancas de combustível e dos reservatórios de água. Este peso deve estar distribuído, a partir do costado, sobre a superfície livre do convés reservada ao uso dos passageiros, à razão de $3\frac{3}{4}$ pessoas por m^2 . No momento deste ensaio, o adernamento não deve ultrapassar 7° e o bordo livre e a distância de segurança subsistentes não devem ser inferiores respectivamente a $0,05 B + 0,20$ m e a $0,05 B + 0,10$ m.
4. O momento resultante da deslocação lateral das pessoas (M_p) é a soma dos momentos para cada convés acessível aos passageiros. Deve ser calculado da seguinte maneira:
 - a) Para os conveses livres:

$$M_{p_n} = c_p \cdot b \cdot P \text{ [kNm]}$$

Nesta fórmula:

c_p coeficiente ($c_p = 1,5$) (m);

b a maior largura útil da ponte, medida a uma altura de 0,50 m;

P massa total das pessoas admitidas na ponte considerada em t;

- b) Para os conveses ocupados por elementos fixos:

Para calcular a deslocação lateral das pessoas nos conveses parcialmente ocupados por elementos fixos, tais como bancos, mesas, baleeiras, pequenos abrigos, é necessário aplicar uma carga de $3\frac{3}{4}$ pessoas por m^2 de superfície de convés livre; para os bancos, é necessário considerar 0,50 m de largura e 0,75 m de profundidade por passageiro.

O cálculo deve ser efectuado tanto para uma deslocação para estibordo como para bombordo.

Caso existam vários conveses, a repartição do peso total das pessoas sobre eles deve ser feita do modo mais desfavorável do ponto de vista da estabilidade. Para as embarcações de passageiros com camarotes, admite-se que estes estejam desocupados para o cálculo da deslocação lateral das pessoas.

O centro de gravidade de uma pessoa deve ser tomado à altura de 1 m acima do ponto mais baixo do convés em $\frac{1}{2} L_F$ sem ter em conta o arqueamento e a curvatura do convés e admitindo uma massa de 75 kg por pessoa.

5. O momento resultante da pressão do vento M_v deve ser calculado segundo a fórmula seguinte:

$$M_v = p_v \cdot S \left(l_v + \frac{T}{2} \right) \text{ [kNm]}$$

Nesta fórmula:

p_v pressão específica do vento, de 0,1 kN/m²;

S superfície lateral da embarcação acima do plano de calado máximo, em metros quadrados;

l_v distância do centro de gravidade da superfície lateral da embarcação S ao plano de calado máximo, em metros.

6. O momento resultante da força centrífuga gerada pela manobra da embarcação deve ser calculado segundo a fórmula seguinte:

$$M_{gi} = C_{gi} \cdot \frac{D}{L_F} \left(\overline{H}_g - \frac{T}{2} \right) \text{ [kNm]}$$

Nesta fórmula:

C_{gi} um coeficiente ($C_{gi} = 5$) [m²/s²];

\overline{H}_g distância entre o centro de gravidade e a linha de quilha, em metros.

Quando o ângulo de adernamento durante a manobra é verificado por um ensaio, o valor assim determinado pode ser introduzido no cálculo. Este ensaio deve ser realizado a metade da velocidade máxima da embarcação, com a carga completa, e sobre o menor raio de manobra possível nestas condições.

7. Estando a embarcação sob o ângulo de adernamento resultante das solicitações referidas no n.º 2, alíneas a) a c), deve subsistir um bordo livre não inferior a 0,20 m.

Para as embarcações cujas janelas laterais podem ser abertas, ou cujo costado comporte outras aberturas não garantidas contra a penetração da água, deve subsistir uma distância de segurança de pelo menos 0,10 m.

8. Considera-se que a prova de cálculo da estabilidade suficiente em caso de rombo foi fornecida se, em todos os estádios intermédios e no estado final de inundação, o momento de adriçamento M_R definido por:

$$M_R = C_R \cdot \overline{M}_{G_{rés}} \cdot \sin \varphi \cdot D \text{ [kNm]}$$

for superior no momento de adernamento

$$M_g = 0,2 M_p \text{ [kNm]}$$

Nestas fórmulas:

C_R coeficiente ($C_R = 10$) (m)

$\overline{M}_{G_{rés}}$ altura metacêntrica reduzida em situação de alagamento, em metros;

φ o menor dos dois ângulos seguintes: ângulo em que a primeira abertura de um compartimento não submerso começa a ficar submerso ou ângulo em que o convés de anteparas começa a ficar submerso;

M_p momento resultante do deslocamento lateral das pessoas referida no n.º 4.

*Artigo 15.05***Cálculo do número de passageiros resultante da superfície de convés livre**

1. Se as prescrições dos artigos 15.04 e 15.06 estiverem preenchidas, a comissão de inspecção fixa da seguinte forma o número máximo de passageiros autorizado:

a) Toma-se como base de cálculo a soma das superfícies de convés livre normalmente reservadas, a bordo, para a permanência de passageiros.

Todavia, as superfícies de convés dos camarotes e das casas de banho, bem como as dos locais que servem permanente ou temporariamente para a operação da embarcação, mesmo que estejam acessíveis aos passageiros, não devem ser incluídas no cálculo. Os locais situados sob o convés principal também não devem ser tomados em consideração. Contudo, os locais que descem para debaixo do convés principal e dotados de grandes janelas por cima deste podem ser incluídos no cálculo;

b) Deve subtrair-se à soma das superfícies calculadas de acordo com a alínea a):

— as superfícies dos corredores, das escadas e outras vias de comunicação,

— as superfícies por baixo das escadas,

— as superfícies permanentemente ocupadas por aprestos do navio ou por móveis,

— as superfícies sob as baleeiras, as jangadas e os escaleres salva-vidas, mesmo que estejam colocados a tal altura que os passageiros consigam estar debaixo deles,

— as pequenas superfícies, nomeadamente as que ficam entre os assentos e mesas, que não são efectivamente utilizáveis;

c) Deve considerar-se uma carga de 2,5 passageiros por m² de superfície de convés livre determinada nos termos das alíneas a) e b); esta carga é, todavia, de 2,8 passageiros para as embarcações com um comprimento L_F inferior a 25 m.

2. O número máximo de passageiros autorizado deve estar afixado a bordo em letreiros claramente legíveis e em locais bem visíveis. Para as embarcações de camarotes que também são exploradas para excursões diárias, devem calcular-se os números de passageiros autorizados quer como embarcação de excursões diárias quer como embarcação de passageiros com camarotes, e mencionar esses números no certificado.

Para cada um destes números de passageiros, devem cumprir-se as prescrições dos artigos 15.02 e 15.04.

Para as embarcações de passageiros com camarotes exclusivamente utilizadas para viagens com alojamento nocturno, o número de camas para passageiros é determinante.

*Artigo 15.06***Distância de segurança, bordo livre e marcas de calado**

1. A distância de segurança deve ser no mínimo igual à soma:

a) Do calado lateral suplementar, medido no costado exterior, resultante do ângulo de adernamento autorizado;

b) Da distância de segurança residual prescrita nos n.ºs 2 e 7 do artigo 15.04.

Para as embarcações sem convés das anteparas, a distância de segurança deve ser no mínimo de 0,50 m.

2. O bordo livre deve ser pelo menos igual à soma:

a) Do calado lateral suplementar, medido no forro exterior, resultante do ângulo de adernamento calculado nos termos do n.º 2 do artigo 15.04;

b) Do bordo livre residual prescrito nos n.ºs 2 e 7 do artigo 15.04.

O bordo livre deve ser no mínimo de 0,30 m.

3. O plano de calado máximo deve ser determinado de modo a respeitar a distância de segurança prescrita no n.º 1, o bordo livre prescrito no n.º 2, e os artigos 15.02 a 15.04. Todavia, por motivos de segurança, a comissão de inspecção pode determinar um bordo livre ou uma distância de segurança superiores.

4. Deve ser aposta uma marca de calado em cada costado da embarcação, em conformidade com o artigo 4.04. A posição de pares de marcas suplementares ou de uma marcação contínua está autorizada. A localização das ditas marcas deve encontrar-se claramente especificada no certificado.

Artigo 15.07

Instalações paa passageiros

1. As partes dos conveses destinadas aos passageiros e que não sejam espaços fechados devem estar rodeadas de uma amurada ou de uma balaustrada com pelo menos 1,00 m de altura. A balaustrada deve ser concebida de tal modo que as crianças não possam cair através dela. As aberturas e instalações utilizadas para aceder à embarcação ou para sair dela, bem como as aberturas para carregá-la ou descarregá-la, devem estar munidas de um dispositivo de segurança adequado.

As rampas de desembarque devem ter pelo menos 0,60 m de largura e estar equipadas com um muro de resguardo de cada lado.

2. a) Os corredores de comunicação e as escadas, assim como as portas e saídas destinadas ao uso dos passageiros devem ter uma largura disponível de pelo menos 0,80 m. Nas portas dos camarotes de passageiros e de outros compartimentos pequenos essa largura pode ser reduzida para 0,70 m.

Quando uma parte da embarcação ou um local destinado aos passageiros é servido por um único corredor ou uma única escada de comunicação, estes devem ter uma largura livre não inferior a um metro. Nas embarcações de comprimento L_F inferior a 25 m, a comissão de inspecção pode autorizar uma dimensão de 0,80 m.

Nos locais ou grupos de locais previstos para mais de 80 passageiros, a soma das larguras de todas as saídas previstas para os passageiros e que deverão ser utilizadas por estes em caso de necessidade deve ser no mínimo de 0,01 m por passageiro;

- b) Os locais ou grupos de locais previstos ou adaptados para 30 passageiros ou mais, ou que incluam beliches para 12 passageiros ou mais, devem ter pelo menos duas saídas. Uma porta estanque numa antepara, construída nos termos dos n.ºs 2, 4 ou 5 do artigo 15.03, que dê acesso a um compartimento vizinho a partir do qual se possa chegar ao convés superior, é considerada como saída.

Estas saídas devem ser construídas de modo adequado. Se a largura total das saídas referidas na alínea a) for determinada pelo número de passageiros, a largura de cada saída deve ser no mínimo de 0,005 m por passageiro. Exceptuando as embarcações de passageiros com camarotes, uma dessas duas saídas pode ser substituída por duas saídas de emergência.

Se existirem locais situados sob o convés principal, devem comportar pelo menos uma saída ou, se for caso disso, uma saída de emergência que dê directamente para o dito convés ou para o ar livre. Este requisito não é aplicável aos camarotes.

As saídas de emergência devem ter uma abertura livre de pelo menos 0,36 m², sendo o comprimento do lado mais pequeno de 0,50 m, no mínimo;

- c) As escadas sob o convés principal devem estar situadas no interior de duas divisórias verticais de cada lado situadas a uma distância do costado de pelo menos $\frac{1}{5}$ de B_F . Esta distância não é obrigatória se existir pelo menos uma escada de cada lado da embarcação no mesmo local. As escadas devem estar munidas de corrimões de cada lado; para as escadas de largura inferior a 0,90 m um único corrimão é suficiente.

3. As portas das salas de estar para passageiros, com excepção daquelas que dão para corredores, devem poder abrir-se para o exterior ou ser construídas como portas corrediças; não devem poder ser fechadas à chave nem trancadas durante a navegação por pessoas não autorizadas.

As portas dos camarotes devem ser concebidas de modo a também poderem ser destrancadas em qualquer momento pelo lado de fora.

4. As vias de evacuação e as saídas de emergência devem estar claramente indicadas; essas indicações devem ser iluminadas pela iluminação de emergência.

5. A bordo das embarcações autorizadas a transportar até 300 passageiros, deve existir pelo menos uma casa de banho por 150 passageiros. A bordo das embarcações autorizadas a transportar mais de 300 passageiros, devem existir casas de banho separadas para cada sexo, à razão de pelo menos uma para 200 passageiros.

6. Deve ser proibida a entrada de pessoas não autorizadas nas partes da embarcação não destinadas aos passageiros, em especial o acesso à casa do leme e às casas das máquinas e motores. Os acessos a estas partes da embarcação devem estar, além disso, munidos, em sítio bem visível, de uma inscrição de «Entrada proibida» ou um símbolo correspondente.

7. Apenas podem ser utilizados, nas vidraças das janelas situadas na zona acessível aos passageiros, vidro temperado, vidro triplo ou um material sintético autorizado do ponto de vista da protecção contra incêndios.

Artigo 15.08

Prescrições especiais para os meios de salvação

1. A bordo das embarcações de passageiros deve encontrar-se o número de bóias salva-vidas resultante do seguinte quadro:

L_F em metros	Número máximo de passageiros permitido	Número de bóias salva-vidas
até 25	até 200	3
mais de 25 a 74	mais de 200 até 300	4
mais de 35 a 74	mais de 300 até 600	6
mais de 50	mais de 600 até 900	8
—	mais de 900 até 1 200	10
—	mais de 1 200	12

O valor determinante para a fixação do número de bóias salva-vidas é o valor mais elevado que resulta da primeira ou da segunda coluna.

Metade das bóias salva-vidas prescritas devem estar munidas de um cabo flutuante com pelo menos 30 m de comprimento.

2. A bordo das embarcações de comprimento L_F inferior a 25 m, deve haver, além das bóias salva-vidas prescritas no n.º 1, meios de salvamento individuais ou colectivos para a totalidade do número máximo de passageiros autorizado para o modo de utilização da embarcação, bem como para o pessoal que nela presta serviço. Se a flutuabilidade em caso de rombo tiver sido verificada, devem ser aplicadas as prescrições referidas no n.º 3.
3. Os meios de salvamento devem estar arrumados a bordo de maneira a poderem ser alcançados de modo fácil e seguro, em caso de necessidade. Os locais de arrumação ocultos devem estar claramente assinalados.
4. Os meios de salvamento individuais são as bóias salva-vidas e os coletes de salvação, bem como os blocos flutuantes e o material de equipamento apropriado, referidos no artigo 10.05, capazes de suportar uma pessoa que se encontre dentro de água.

Os blocos flutuantes e o material de equipamento apropriado devem:

- Ter uma força de sustentação em água doce de pelo menos 100 N;
- Ser fabricados num material adequado e ser resistentes ao óleo e aos produtos dele derivados, bem como a temperaturas inferiores ou iguais a 50 °C;
- Estar munidos de dispositivos adequados que permitam agarrá-los; e
- Ser cor-de-laranja fluorescente ou possuir superfícies permanentemente fluorescentes de 100 cm².

Os meios de salvamento individuais insufláveis devem ser controlados em conformidade com as instruções do fabricante.

5. Os meios de salvamento colectivos são as baleeiras, as jangadas de salvação e o material de equipamento adequado, capazes de suportar várias pessoas que se encontrem dentro de água. Devem:
- Possuir uma inscrição indicando a utilização e o número de passageiros para o qual estão aprovados;
 - Ter uma força de sustentação na água doce de pelo menos 100 N por pessoa;
 - Tomar e conservar uma posição estável e, nesta matéria, estar munidos de dispositivos adequados para poderem ser agarrados, para o número de pessoas indicados;
 - Ser fabricados num material adequado e ser resistentes ao óleo e aos produtos dele derivados, bem como a temperaturas inferiores ou iguais a 50 °C;
 - Ser cor-de-laranja fluorescente ou possuir superfícies permanentemente fluorescentes de 100 cm²;
 - A partir do local onde estão arrumados, poderem ser lançados à água de forma rápida e segura por uma única pessoa.

6. Os equipamentos de salvação insufláveis devem, além disso:
 - a) Ser compostos de pelo menos dois compartimentos de ar separados;
 - b) Insuflar-se automaticamente ou por comando manual, quando lançados à água;
 - c) Tomar e conservar uma posição estável seja qual for a carga a suportar, mesmo que tenha apenas metade dos compartimentos de ar insuflados;
 - d) Ser controlados em conformidade com as instruções do fabricante.

Artigo 15.09

Protecção e combate a incêndios nos espaços reservados aos passageiros

1. Os conveses que separam locais de passageiros entre si ou os ditos locais das casas das máquinas e da casa do leme, as anteparas e divisórias entre locais de passageiros e casas das máquinas, bem como entre locais de passageiros e cozinhas devem ser ignífugos.

As anteparas e portas entre os corredores e os camarotes, bem como entre os próprios camarotes, devem ser ignífugas.

As anteparas de separação entre os corredores e os camarotes devem estender-se de convés a convés ou elevar-se até um tecto resistente ao fogo.

Se existirem instalações de difusão de água adequadas, as prescrições dos segundo e terceiro parágrafos do presente número não são obrigatórias.

Os espaços livres acima dos tectos, sob os pavimentos e por detrás dos revestimentos devem estar subdivididos em intervalos de 10 m no máximo por elementos de construção resistentes ao fogo.

2. A disposição das escadas, saídas e saídas de emergência deve ser tal que, em caso de incêndio num local qualquer, os outros locais possam ser evacuados em total segurança.

As escadas, incluindo os degraus, devem incluir uma estrutura em aço ou noutro material equivalente não inflamável. Os degraus da escada devem ser dificilmente inflamáveis.

Nas embarcações de passageiros com camarotes, devem encontrar-se no interior de uma caixa provida de paredes ignífugas, com portas ignífugas de fecho automático.

Uma escada que ligue apenas dois conveses pode não estar envolvida por uma caixa se um desses conveses estiver rodeado de anteparas ignífugas com portas ignífugas de fecho automático ou se tiverem sido instalados dispositivos de difusão de água adequados.

As caixas de escada devem ter uma ligação directa com os corredores e os conveses exteriores.

3. Devem ter-se em conta os riscos acrescidos de incêndio nas cozinhas, salões de cabeleireiro e perfumarias, em conformidade com as prescrições das autoridades competentes.

4. As tintas, vernizes e outros produtos de tratamento de superfícies utilizados nos locais interiores, bem como os materiais usados no revestimento e isolamento, devem ser de tipo dificilmente inflamável. Em caso de incêndio, não devem originar uma libertação perigosa de fumo ou gás tóxico.

Os sistemas de abertura das portas devem poder funcionar durante um período suficientemente longo em caso de incêndio.

5. Os corredores com mais de 40 m de comprimento devem estar subdivididos por divisórias ignífugas munidas de portas de fecho automático, a intervalos de 40 m no máximo.

6. As portas ignífugas de fecho automático que estão abertas em condições de serviço normal devem poder ser fechadas a partir de um lugar permanentemente ocupado pelo pessoal da embarcação e também no próprio local.

7. As instalações de arejamento e de ventilação devem ser construídas de modo a prevenir a propagação do fogo pelas referidas instalações. As aberturas de entrada e de saída do ar devem poder ser fechadas.

As condutas contínuas devem poder ser subdivididas, a intervalos de 40 m no máximo, por válvulas corta-fogo.

Se as condutas de arejamento ou de ventilação atravessarem anteparas de caixas de escada ou de casas das máquinas, devem estar providas de válvulas corta-fogo na passagem pelas ditas anteparas.

Os ventiladores incorporados devem poder ser desligados a partir de um posto central situado no exterior da casa das máquinas.

8. Nas embarcações de passageiros com camarotes, todos os camarotes e todas as salas de estar para os passageiros e para os membros da tripulação, bem como as cozinhas e as casas das máquinas, devem estar ligados a um sistema de alerta de incêndio eficaz. A existência de um incêndio, bem como a sua localização devem ser automaticamente assinalados num local permanentemente ocupado por pessoal da embarcação.
9. As embarcações de passageiros devem estar munidas de uma instalação de extinção de incêndios constituída por:
 - a) Uma bomba de incêndio fixa accionada por um motor;
 - b) Uma canalização de extinção com um número suficiente de bocas de incêndio;
 - c) Um número suficiente de mangueiras de incêndio.

As instalações de extinção devem ser construídas e dimensionadas de maneira que todos os locais da embarcação possam ser atingidos a partir de duas bocas de incêndio diferentes, pelo menos, de cada uma delas por meio de uma única mangueira de incêndio com 20 m de comprimento no máximo. A pressão das bocas de incêndio deve ser de pelo menos 3 bar. No convés mais alto, deve-se poder atingir uma extensão de jacto de pelo menos 6 m.

As bombas de incêndio não devem ser instaladas em frente da antepara de abalroamento. Se a bomba de incêndio estiver instalada na casa das máquinas principais, deve haver uma segunda bomba de incêndio motorizada, instalada no exterior da casa das máquinas e que possa ser utilizada independentemente das instalações desta última. Esta segunda bomba pode ser portátil.

As bombas normais de serviço e de lavagem do convés, assim como as tubagens de lavagem do convés podem ser englobadas na instalação de extinção, desde que sejam adequadas para tal.

Nas embarcações com camarotes de comprimento L_F inferior a 25 m e nas embarcações de excursões diárias de comprimento L_F inferior a 40 m, são permitidas as derrogações seguintes:

- a) Não é exigido que a bomba de incêndio esteja instalada de modo permanente;
 - b) Se a bomba de incêndio estiver instalada na casa das máquinas principais, não é exigida uma segunda bomba;
 - c) É suficiente que todos os pontos da embarcação possam ser atingidos a partir de uma boca de incêndio, por meio de uma só mangueira de incêndio com 20 m no máximo.
10. Em complemento aos extintores prescritos no n.º 1 do artigo 10.03, devem encontrar-se a bordo pelo menos os seguintes extintores:
 - a) Um extintor por 120 m² de superfície de piso de salões, casas de jantar e locais de permanência semelhantes;
 - b) Um extintor por cada grupo de 10 camarotes, totalmente ocupado ou não.

Estes extintores complementares devem estar colocados e repartidos pela embarcação de tal modo que em qualquer momento que se declare um foco de incêndio em qualquer ponto da embarcação, seja possível alcançar um extintor directamente.

Artigo 15.10

Disposições complementares

1. A iluminação apenas pode ser assegurada por instalações eléctricas.
2. Deve haver uma instalação eléctrica de emergência na acepção do n.º 2 do artigo 9.18.
3. Se não for possível fazer-se ouvir directamente entre a casa do leme e as salas de estar da tripulação, os locais de serviço, a proa e a popa da embarcação e os acessos para passageiros, devem ser previstas instalações de comunicação que permitam uma ligação segura e sem estorvos nos dois sentidos.

4. As embarcações com um comprimento L_F de 40 m ou mais, ou que tenham sido autorizadas para o transporte de mais de 75 passageiros devem estar munidas de altifalantes que permitam chegar a todos os passageiros.
5. Nas embarcações de passageiros com camarotes, deve existir um sistema de alarme. Este deve incluir:
 - a) Uma instalação de alarme para o comando da embarcação e a tripulação.

Este alarme só deve ser desencadeado nos locais reservados ao comando da embarcação e à tripulação e deve poder ser desligado pelo comando da embarcação. O alarme deve poder ser desencadeado pelo menos nos locais seguintes:

 - em todos os camarotes,
 - nos corredores, ascensores e caixas de escada, de maneira a que a distância até ao accionador do alarme mais próximo não ultrapasse 10 m, com pelo menos um accionador por compartimento estanque,
 - nos salões, casas de jantar e outros locais de permanência semelhantes,
 - nas casas das máquinas, cozinhas e outros locais análogos expostos ao perigo de incêndio;
 - b) Um sistema de alarme para passageiros.

Este alarme deve ser claramente perceptível, sem confusão possível, em todos os locais acessíveis aos passageiros. Deve poder ser desencadeado a partir da casa do leme e de um local permanentemente ocupado pelo pessoal.

Os accionadores do sistema de alarme devem estar protegidos contra uma utilização intempestiva.
6. As embarcações de passageiros com camarotes devem estar equipadas com uma instalação de radiotelefonia que permita a comunicação com a rede pública de telefones.
7. Pelo menos os locais e instalações seguintes devem estar providos de iluminação suficiente:
 - a) Os locais onde os meios de salvamento colectivos são conservados e aqueles onde eles são normalmente preparados para utilização;
 - b) As vias de evacuação, os acessos para passageiros, os corredores, os ascensores e as escadas dos alojamentos, da zona dos camarotes e dos alojamentos;
 - c) As indicações das vias de evacuação e das saídas de evacuação;
 - d) As casas das máquinas e respectivas saídas;
 - e) A casa do leme;
 - f) O local onde está instalada a fonte de corrente de emergência;
 - g) Os locais onde se encontram os extintores e bombas de incêndios;
 - h) Os locais onde os passageiros e a tripulação se reúnem em caso de perigo.
8. Nas embarcações de passageiros com camarotes, deve encontrar-se a bordo um plano de segurança especificando as tarefas da tripulação e do pessoal de bordo, em caso de emergência, segundo os regulamentos de polícia em vigor. As tarefas devem estar indicadas para os seguintes casos:
 - a) Em caso de rombo;
 - b) Em caso de incêndio a bordo;
 - c) Em caso de evacuação dos passageiros;
 - d) Em caso de queda de homem à água.

O plano de segurança deve incluir uma planta da embarcação, onde devem estar nomeadamente representados, de forma clara e precisa:

- a) Os equipamentos de salvação e de segurança;
- b) As portas estanques situadas sob o convés e a localização dos seus comandos, bem como de outras aberturas tais como as que são referidas nos n.ºs 2 e 6 do artigo 15.03;
- c) As portas resistentes ao fogo;
- d) As portinholas de incêndio;
- e) Os sistemas de alarme;
- f) Sistema de alarme de incêndios;
- g) As instalações de extinção e os extintores;
- h) As vias de evacuação e as saídas de emergência;
- i) A fonte de corrente de emergência;
- j) Os órgãos de comando das instalações de ventilação;
- k) A ligação à rede de terra;
- l) Os órgãos de fecho das tubagens de alimentação em combustível;
- m) As instalações a gás liquefeito;
- n) As instalações dos altifalantes;
- o) As instalações de radiotelefonia.

O plano de segurança e a planta da embarcação referidos devem ostentar o visto da comissão de inspeção e estar afixados em locais adequados de maneira a ficarem bem visíveis.

9. Nas embarcações de passageiros com camarotes, deve encontrar-se afixado um plano geral de evacuação em intenção dos passageiros, em sítios adequados. Este plano pode ser, todavia, combinado com o plano de segurança prescrito no n.º 8.

Em cada camarote devem encontrar-se as instruções necessárias relativas ao comportamento dos passageiros em caso de alarme, incêndio, avaria e evacuação, bem como a indicação da localização dos meios de salvamento.

As ditas instruções devem estar redigidas em alemão, inglês, francês e neerlandês.

10. Para as embarcações de casco de madeira, alumínio ou material sintético, as casas das máquinas devem ser construídas nos materiais referidos nos n.ºs 3 e 5 do artigo 3.04, ou estar equipadas com uma instalação de extinção fixa, na acepção do n.º 5 do artigo 10.03.

Artigo 15.11

Instalações de recolha e eliminação de águas usadas

1. As embarcações de passageiros que disponham de mais de 50 camas para passageiros devem estar equipadas quer com reservatórios de recolha das águas usadas, quer com estações de depuração de bordo.
2. As cisternas de recolha das águas usadas devem ter capacidade suficiente. Devem estar providas de um dispositivo que permita medir o seu conteúdo. A embarcação deve ter bombas e tubagens próprias para esvaziar as cisternas, através das quais as águas usadas possam ser evacuadas para postos de ancoragem situados dos dois lados da embarcação. As tubagens devem estar munidas de ligações de evacuação das águas usadas em conformidade com a norma europeia EN 1306.
3. As estações de depuração de bordo devem poder garantir permanentemente à sua saída, e sem diluição prévia, o valor-limite estabelecido pelos regulamentos de polícia em vigor e estar equipadas com um dispositivo de recolha de amostras para análise.