

II

(Atos não legislativos)

DIRETIVAS

DIRETIVA 2012/48/UE DA COMISSÃO

de 10 de dezembro de 2012

que altera os anexos da Diretiva 2006/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a Diretiva 2006/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior e que revoga a Diretiva 82/714/CEE do Conselho ⁽¹⁾, nomeadamente, o primeiro período do artigo 20.º, n.º 1, primeiro parágrafo,

Considerando o seguinte:

- (1) Após a adoção da Diretiva 2006/87/CE em dezembro de 2006, foram adotadas alterações ao Regulamento de Inspeção de Embarcações do Reno nos termos do artigo 22.º da Convenção Revista para a Navegação do Reno. É portanto necessário alterar em consonância aquela diretiva.
- (2) Deve assegurar-se que o certificado comunitário para embarcação de navegação interior e o certificado de inspeção no âmbito do Regulamento de Inspeção de Embarcações do Reno são emitidos com base em prescrições técnicas que garantam um nível de segurança equivalente.
- (3) A fim de evitar falseamentos da concorrência e níveis de segurança distintos, as alterações à Diretiva 2006/87/CE devem entrar em vigor o mais rapidamente possível.
- (4) Na sequência da adoção das Decisões de Execução 2012/64/UE ⁽²⁾, 2012/65/UE ⁽³⁾ e 2012/66/UE ⁽⁴⁾ da Comissão, relativas ao reconhecimento de três sociedades de

classificação em conformidade com o artigo 10.º da Diretiva 2006/87/CE, é necessário introduzir as alterações necessárias no anexo VII da Diretiva 2006/87/CE.

- (5) As medidas previstas na presente diretiva são conformes com o parecer do Comité instituído pelo artigo 7.º da Diretiva 91/672/CEE do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, sobre o reconhecimento recíproco dos certificados nacionais de condução das embarcações para transporte de mercadorias e de passageiros por navegação interior ⁽⁵⁾,

ADOTOU A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

A Diretiva 2006/87/CE é alterada do seguinte modo:

- 1) O Anexo II da Diretiva 2006/87/CE é alterado conforme indicado no Anexo I da presente diretiva.
- 2) O anexo VII da Diretiva 2006/87/CE é alterado em conformidade com o anexo II da presente diretiva.
- 3) O anexo IX da Diretiva 2006/87/CE é alterado em conformidade com o anexo III da presente diretiva.

Artigo 2.º

Os Estados-Membros em que se situam as vias navegáveis interiores referidas no artigo 1.º, n.º 1, da Diretiva 2006/87/CE devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva o mais tardar em 1 de dezembro de 2013. Do facto devem informar imediatamente a Comissão.

⁽¹⁾ JO L 389 de 30.12.2006, p. 1.

⁽²⁾ JO L 33 de 4.2.2012, p. 6.

⁽³⁾ JO L 33 de 4.2.2012, p. 7.

⁽⁴⁾ JO L 33 de 4.2.2012, p. 8.

⁽⁵⁾ JO L 373 de 31.12.1991, p. 29.

Sempre que os Estados-Membros adotarem tais disposições, estas incluirão uma referência à presente diretiva ou serão acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adotadas pelos Estados-Membros.

Artigo 3.º

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

Artigo 4.º

Os Estados-Membros nos quais se situam as vias navegáveis interiores a que se refere o artigo 1.º, n.º 1, da Diretiva 2006/87/CE são os destinatários da presente diretiva.

Feito em Bruxelas, em 10 de dezembro de 2012.

Pela Comissão
O Presidente
José Manuel BARROSO

ANEXO I

O anexo II da Diretiva 2006/87/CE é alterado do seguinte modo:

1) O artigo 1.01 é alterado como se segue:

a) Os n.ºs 97.º, 97.ºa e 97.ºb são substituídos pelos seguintes:

«(97.º) "Sociedade de classificação reconhecida", uma sociedade de classificação que tenha sido certificada de acordo com os critérios e os procedimentos previstos no anexo VII

(97.ºa) "Luzes de navegação": luzes de sinalização que assinalam a presença de embarcações

(97.ºb) "Sinais luminosos", luzes que complementam os sinais visuais ou sonoros.»

b) São aditados os seguintes números:

«(106) "Perito": uma pessoa reconhecida pela autoridade competente ou por uma instituição autorizada, com conhecimentos especializados no domínio pertinente resultantes da sua formação e experiência profissionais, perfeitamente familiarizada com as regras e regulamentação pertinentes e com as normas técnicas geralmente aceites (por exemplo, normas europeias NE (EN), legislação aplicável, normas técnicas de outros Estados-Membros da União Europeia) e apta a examinar os sistemas e equipamentos pertinentes e a assegurar a sua avaliação técnica;

(107) "Pessoa competente": uma pessoa que tenha adquirido conhecimentos suficientes no domínio pertinente através da sua formação e experiência profissionais e esteja suficientemente familiarizada com as regras e regulamentação pertinentes e com as normas técnicas geralmente aceites (por exemplo, normas NE, legislação aplicável, normas técnicas de outros Estados-Membros da União Europeia) para ser capaz de examinar e avaliar os sistemas e equipamentos pertinentes.»

2) No artigo 2.01, n.º 2, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) um perito náutico que possua um certificado de condução de embarcações em vias navegáveis interiores que autorize o seu titular a conduzir a embarcação à vela a inspecionar.»

3) No artigo 3.02, n.º 1, alínea b), o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«b) no caso da inspeção prevista no artigo 2.09, as espessuras mínimas das chapas do fundo, do encolamento e do forro exterior lateral das embarcações de aço não devem ser inferiores ao mais alto dos valores resultantes das seguintes fórmulas:»

4) O título do artigo 6.09 passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 6.09

Homologação»

5) No artigo 7.05, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. As luzes de navegação, respetivos invólucros e acessórios devem ostentar a marca de homologação prevista na Diretiva 96/98/CE do Conselho, de 20 de dezembro de 1996, relativa aos equipamentos marítimos (*).

(*) JO L 46 de 17.2.1997, p. 25.»

6) No artigo 7.06, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. O equipamento de navegação por radar e os indicadores de velocidade angular devem satisfazer os requisitos constantes do anexo IX, partes I e II. A observância destes requisitos será determinada por uma homologação do tipo emitida pela autoridade competente. O equipamento ECDIS para águas interiores (sistema de informação e apresentação de cartas náuticas eletrónicas para a navegação interior – *Electronic Chart Display and Information System for Inland Navigation*), que possa ser operado em modo de navegação, deve ser considerado equipamento de navegação por radar.

A instalação e o ensaio operacional dos sistemas de navegação por radar e dos indicadores de velocidade angular utilizados em embarcações de navegação interior devem satisfazer os requisitos estabelecidos no anexo IX, parte III.

O registo dos sistemas de navegação por radar e dos indicadores de velocidade angular homologados nos termos do anexo IX, ou com base em homologações do tipo reconhecidas como equivalentes, será publicado pela Comissão Europeia.»

7) No artigo 8.01, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Os reservatórios sob pressão associados ao funcionamento da embarcação devem ser inspecionados por um especialista para verificar se o seu funcionamento é seguro:

- a) antes de serem colocados em serviço pela primeira vez;
- b) antes de voltarem a funcionar após terem sido modificados ou reparados; e
- c) regularmente, pelo menos de cinco em cinco anos.

A inspeção deve compreender uma inspeção interna e uma externa. Os reservatórios de ar comprimido cujo interior não possam ser devidamente inspecionados, ou cujo estado não possa ser claramente determinado durante a inspeção interna, devem ser submetidos a ensaios não destrutivos adicionais ou a um ensaio de pressão hidráulica.

Serão emitidos certificados de inspeção, com menção da data da verificação e assinados pelo especialista que a efetuou.

Outras instalações que necessitem de controlo constante, especialmente as caldeiras a vapor, outros reservatórios sob pressão e os respetivos acessórios e os ascensores devem satisfazer a regulamentação em vigor num dos Estados-Membros da União.»

8) No artigo 10.02, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Conforme previsto nos regulamentos pertinentes em vigor nos Estados-Membros, elaborados pelas autoridades de navegação competentes, devem encontrar-se a bordo, pelo menos, os seguintes equipamentos:

- a) o equipamento de radiotelefonia;
- b) os aparelhos e dispositivos para emissão de sinais óticos e sonoros, bem como para sinalização das embarcações;
- c) luzes de reserva independentes da rede de bordo para as luzes de sinalização prescritas para as embarcações amarradas ou fundeadas.

Devem também manter-se os seguintes recipientes:

- a) um recipiente marcado para lixo doméstico;
- b) recipientes separados e marcados, com tampas vedantes, feitos de aço ou de outro material resistente e não inflamável, de dimensão adequada, mas com uma capacidade mínima de 10 l, para recolha de
 - aa) trapos de limpeza sujos de óleo;
 - bb) resíduos sólidos perigosos ou poluentes;
 - cc) resíduos líquidos perigosos ou poluentes;
- e, se for caso disso, para recolha de
 - dd) resíduos («slops»);
 - ee) outros resíduos com óleo ou gordura.»

9) O artigo 10.03 é alterado como se segue:

a) O primeiro período do n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Deverá existir pelo menos um extintor portátil, conforme com as normas europeias NE (EN) 3-7: 2007 e EN 3-8: 2007, em cada um dos sítios seguidamente indicados:»

b) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. No que se refere aos extintores portáteis prescritos no n.º 1, só podem ser utilizados extintores a pó com um conteúdo de 6 kg, no mínimo, ou outros extintores portáteis com uma capacidade de extinção equivalente. Deverão ser adequados para extinguir incêndios das classes A, B e C.

Os extintores por atomização de espuma que utilizem espumas que formam uma película aquosa (AFFF-AR) incongelável até aos 20 °C negativos (-) são objeto de uma derrogação e são permitidos nos navios que não possuam instalações de gás liquefeito, ainda que não sejam adequados para extinguir incêndios da classe C. Os extintores devem ter uma capacidade mínima de 9 litros.

Todos os extintores devem ser adequados para extinguir incêndios em sistemas elétricos até 1 000 V.»

c) O n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

«5. Os extintores portáteis devem ser controlados pelo menos de dois em dois anos por uma pessoa competente. Será afixado um rótulo de inspeção no extintor com menção da data da verificação e assinado pela pessoa que a efetuou.»

10) No artigo 10.03a os n.ºs 6, 7 e 8 passam a ter a seguinte redação:

«6. Os sistemas devem ser inspecionados por um especialista:

- a) antes de serem colocados em serviço pela primeira vez;
- b) antes de voltarem a funcionar após terem sido acionados;
- c) antes de voltarem a funcionar após terem sido sujeitos a modificações ou reparações importantes;
- d) periodicamente, pelo menos de dois anos em dois anos.

As inspeções referidas na alínea d) podem igualmente ser efetuadas por uma pessoa competente de uma empresa competente especializada em sistemas de extinção de incêndios.

7. Ao efetuar a inspeção referida no n.º 6, o especialista ou a pessoa competente deverá verificar se os sistemas cumprem os requisitos do presente número.

A inspeção deve incluir, no mínimo:

- a) verificação externa de todo o sistema;
- b) ensaios funcionais aos sistemas de segurança e aos injetores;
- c) ensaios funcionais aos reservatórios pressurizados e ao sistema de bombagem.

8. Será emitido um certificado de inspeção, assinado pelo especialista ou pela pessoa competente e com indicação da data da inspeção.»

11) No artigo 10.03b, as alíneas b), c) e e) passam a ter a seguinte redação:

«b) O sistema deve ser inspecionado por um especialista:

- aa) antes de serem colocados em serviço pela primeira vez;
- bb) antes de ser reposto em funcionamento, após ter sido acionado;
- cc) antes de voltarem a funcionar após terem sido sujeitos a modificações ou reparações importantes;
- dd) periodicamente, pelo menos de dois anos em dois anos.

As inspeções referidas na alínea dd) podem igualmente ser efetuadas por uma pessoa competente de uma empresa competente especializada em sistemas de extinção de incêndios.

- c) Ao efetuar a inspeção, o especialista ou pessoa competente deverá verificar se o sistema cumpre os requisitos do presente artigo.»

- «e) Será emitido um certificado de inspeção, assinado pelo especialista ou pela pessoa competente e com indicação da data da inspeção.»

12) O artigo 11.02 é alterado como se segue:

- a) O n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. Os bordos exteriores dos conveses e trincanizes devem estar munidos de bordas falsas com uma altura mínima de 0,90 m ou de uma balaustrada contínua conforme com a Norma Europeia EN 711:1995. Os postos de trabalho onde as pessoas possam cair de uma altura superior a 1 m devem estar munidos de bordas falsas ou braçolas com uma altura mínima de 0,90 m ou de uma balaustrada contínua conforme com a Norma Europeia EN 711:1995. No caso de a balaustrada dos trincanizes ser rebaixável,

- a) deve, adicionalmente, ser fixado à braçola, a uma altura compreendida entre 0,7 e 1,1 m, um corrimão contínuo com 0,02-0,04 m de diâmetro; e

- b) devem ser afixados, em locais claramente visíveis no início dos trincanizes, sinais conformes ao apêndice I, Figura 10, com, no mínimo, 15 cm de diâmetro.

Caso não exista braçola, deve ser instalada uma balaustrada fixa.»

- b) São inseridos os seguintes números:

«4a. Em derrogação do n.º 4, em barcas e batelões que não disponham de alojamento não são necessárias bordas falsas ou balaustradas se:

- a) tiverem sido instalados guarda-pés nos bordos exteriores dos conveses e trincanizes;

- b) tiverem sido fixados corrimões às braçolas, em conformidade com o n.º 4, alínea a); e

- c) tiverem sido afixados, em locais claramente visíveis no convés, sinais conformes ao apêndice I, Figura 10, com, no mínimo, 15 cm de diâmetro.

4b. Em derrogação do n.º 4, nas embarcações de convés corrido ou de tronco, as balaustradas não têm de estar fixadas diretamente nos bordos exteriores desses conveses ou nos trincanizes, se:

- a) a via de circulação passar por cima do convés corrido e estiver delimitada por balaustradas fixas conformes à norma EN 711:1995; e

- b) tiverem sido afixados, em locais claramente visíveis na transição para zonas não protegidas por balaustradas, sinais conformes ao apêndice I, figura 10, com, no mínimo, 15 cm de diâmetro.»

- c) É inserido um n.º 6 com a seguinte redação:

«(6.) Nos termos do artigo 1.06, os n.ºs 4, 4-A e 4-B são requisitos temporários, que serão válidos até 1 de dezembro de 2016.»

13) O artigo 11.04 é alterado como se segue:

- a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Até uma altura de 0,90 m acima do trincaniz, a sua largura livre pode ser reduzida até 0,50 m, desde que a largura livre por cima, entre o bordo exterior do casco e o bordo interior do porão, seja de pelo menos 0,65 m.»

b) É inserido um n.º 4 com a seguinte redação:

«4. Nos termos do artigo 1.06, o n.º 2 é um requisito temporário, que será válido até 1 de dezembro de 2016.»

14) O artigo 11.12 é alterado como se segue:

a) Os n.ºs 6 e 7 passam a ter a seguinte redação:

«6. As gruas devem ser inspecionadas por um especialista:

a) antes de serem colocadas em serviço pela primeira vez;

b) antes de voltarem a funcionar após terem sido sujeitas a modificações ou reparações importantes;

c) regularmente, pelo menos de dez em dez anos.

No decurso desta inspeção, deve ser feita prova de resistência e estabilidade adequadas, através de cálculos e de um ensaio de carga a bordo.

Para as gruas cuja carga útil não ultrapasse 2 000 kg, o perito pode decidir que a prova de cálculo pode ser substituída, parcial ou totalmente, por um ensaio com uma carga igual a 1,25 vezes a carga útil, efetuado sobre toda a maquinaria.

Serão emitidos certificados de inspeção, com menção da data da verificação e assinados pelo especialista que a efetuou.

7. As gruas devem ser controladas regularmente, pelo menos de doze em doze meses, por uma pessoa competente. Durante essa inspeção, as condições de segurança da grua devem ser constatadas mediante uma verificação visual e um teste ao seu funcionamento.

Serão emitidos certificados de inspeção, com menção da data da verificação e assinados pela pessoa competente que a efetuou.»

b) É suprimido o n.º 8.

c) O n.º 10 passa a ter a seguinte redação:

«10. As instruções relativas ao funcionamento da grua serão mantidas a bordo. Estas instruções compreendem, pelo menos, as seguintes informações:

a) o alcance e as funções dos controlos;

b) carga útil máxima admissível em função do braço de carga;

c) inclinação máxima admissível da grua;

d) manual de montagem e de manutenção;

e) dados técnicos gerais.»

15) O artigo 14.13 passa ter a seguinte redação:

«Artigo 14.13

Homologação

As instalações de gás liquefeito devem ser inspecionadas por um perito para verificar se a instalação está em conformidade com as prescrições do presente capítulo:

a) antes de serem colocadas em serviço pela primeira vez;

b) antes de voltarem a funcionar após terem sido sujeitas a modificações ou reparações importantes;

c) aquando de cada renovação do certificado referida no artigo 14.15.

Será emitido um certificado de inspeção, com menção da data da verificação e assinado pelo especialista que a efetuou. A comissão de inspeção deverá receber cópia do certificado de inspeção.»

16) O título do artigo 14.14 passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 14.^o, 14

Condições de ensaio»

17) No artigo 14.15, n.º 3, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Exceionalmente, em caso de pedido fundamentado do proprietário ou do seu representante, a comissão de inspeção poderá prorrogar por seis meses, no máximo, a validade deste certificado sem proceder à homologação referida no artigo 14.13. Esta prorrogação deve constar do certificado comunitário.»

18) No artigo 15.02, o n.º 8 passa a ter a seguinte redação:

«8. As anteparas que separam as casas das máquinas dos locais de passageiros ou de alojamento da tribulação e do pessoal de bordo não devem ter portas.»

19) O artigo 15.03 é alterado como se segue:

a) O n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

«5. O momento resultante da pressão do vento (M_W) deve ser calculado do seguinte modo:

$$M_W = p_W \cdot A_W \cdot (l_W + T/2) [\text{kNm}]$$

em que:

p_W = a pressão específica do vento, de 0,25 kN/m²;

A_W = o plano lateral da embarcação em m² acima do plano de calado correspondente à situação de carga considerada[m²];

l_W = a distância entre o centro de gravidade do plano lateral A_W e o plano de calado correspondente à situação de carga considerada em [m].

No cálculo do plano lateral, devem ser tidos em conta os compartimentos feitos de toldos ou instalações amovíveis similares previstos para o convés.»

b) O n.º 9, alínea a), passa a ter a seguinte redação:

«a) Para o estatuto de compartimento 1, pode considerar-se que as anteparas são intactas se a distância entre duas anteparas adjacentes for superior à extensão da brecha. As anteparas longitudinais situadas a uma distância inferior a B/3 do casco, medida perpendicularmente ao eixo, no plano de imersão máxima, não devem ser tidas em conta para efeitos de cálculo. Um nicho ou uma baioneta numa antepara transversal com mais de 2,50 m de comprimento é considerado uma antepara longitudinal.»

20) O artigo 15.06 é alterado como se segue:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Os locais reservados aos passageiros devem:

a) Em todos os conveses, encontrar-se atrás da antepara de abalroamento e, caso se encontrem por baixo do convés das anteparas, à frente da antepara de pique tanque de ré;

- b) Estar separados das casas das máquinas e das caldeiras, estanques ao gás;
- c) Estar organizados por forma que não obstruam as linhas de visibilidade de acordo com o artigo 7.02.

As superfícies de convés ocupadas por toldos ou instalações amovíveis similares não só por cima, mas também total ou parcialmente de lado, devem satisfazer os mesmos requisitos que os locais fechados reservados aos passageiros.»

- b) O n.º 15 passa a ter a seguinte redação:

«15. As superestruturas ou as suas coberturas integralmente compostas por vidros panorâmicos e os compartimentos feitos de toldos ou instalações amovíveis similares e as suas subestruturas devem ser concebidos de modo a que – e compostos exclusivamente por materiais que –, em caso de acidente, reduzam tanto quanto possível o risco de causar ferimentos às pessoas a bordo.»

- 21) O artigo 15.11 é alterado como se segue:

- a) O n.º 2, alínea a), passa a ter a seguinte redação:

«2. As divisórias

- a) entre compartimentos devem obedecer à norma correspondente, constante das tabelas seguintes:

- aa) Tabela para as divisórias de compartimentos desprovidos de instalações de *sprinklers* conformes com o artigo 10.03a

Compartimentos	Centros de controlo	Caixas de escada	Zonas de reunião	Salas	Casas de máquinas	Cozinhas	Paióis
Centros de controlo	—	A0	A0/B15 ⁽¹⁾	A30	A60	A60	A30/A60 ⁽⁵⁾
Caixas de escada		—	A0	A30	A60	A60	A30
Zonas de reunião			—	A30/B15 ⁽²⁾	A60	A60	A30/A60 ⁽⁵⁾
Salas				—/A0/B15 ⁽³⁾	A60	A60	A30
Casas de máquinas					A60/A0 ⁽⁴⁾	A60	A60
Cozinhas						A0	A30/B15 ⁽⁶⁾
Paióis							—

⁽¹⁾ As divisórias entre centros de controlo e zonas de reunião interiores devem corresponder ao tipo A0 e apenas ao tipo B15 para as zonas de reunião exteriores.

⁽²⁾ As divisórias entre salas e zonas de reunião interiores devem corresponder ao tipo A30 e apenas ao tipo B15 para as zonas de reunião exteriores.

⁽³⁾ As divisórias entre camarotes, entre camarotes e corredores e as divisórias verticais que separam as salas de acordo com o n.º10 devem corresponder ao tipo B15, para compartimentos equipados com sistemas de extinção de incêndios *sprinkler* B0. As divisórias entre camarotes e saunas devem corresponder ao tipo A0, e para compartimentos equipados com instalações de *sprinklers* ao tipo B15.

⁽⁴⁾ As divisórias entre casas de máquinas de acordo com o artigo 15.07 e o artigo 15.10, n.º6, devem corresponder ao tipo A60 e, nos restantes casos, ao tipo A0.

⁽⁵⁾ As divisórias entre armazéns para líquidos inflamáveis e centros de controlo e zonas de reunião devem corresponder ao tipo A60 e, no caso de compartimentos equipados com sistemas de extinção de incêndios *sprinkler*, ao tipo A30.

⁽⁶⁾ B15 é suficiente para as divisórias entre as cozinhas e entre as câmaras frigoríficas e as despensas.

- bb) Tabela para as divisórias de compartimentos providos de instalações de *sprinklers* conformes com o artigo 10.03a

Compartimentos	Centros de controlo	Caixas de escada	Zonas de reunião	Salas	Casas de máquinas	Cozinhas	Paióis
Centros de controlo	—	A0	A0/B15 ⁽¹⁾	A0	A60	A30	A0/A30 ⁽⁵⁾
Caixas de escada		—	A0	A0	A60	A30	A0
Zonas de reunião			—	A30/B15 ⁽²⁾	A60	A30	A0/A30 ⁽⁵⁾

Compartimentos	Centros de controlo	Caixas de escada	Zonas de reunião	Salas	Casas de máquinas	Cozinhas	Paióis
Salas				—/B15/B0 ⁽³⁾	A60	A30	A0
Casas de máquinas					A60/A0 ⁽⁴⁾	A60	A60
Cozinhas						—	A0/B15 ⁽⁶⁾
Paióis							—

⁽¹⁾ As divisórias entre centros de controlo e zonas de reunião interiores devem corresponder ao tipo A0 e apenas ao tipo B15 para as zonas de reunião exteriores

⁽²⁾ As divisórias entre salas e zonas de reunião interiores devem corresponder ao tipo A30 e apenas ao tipo B15 para as zonas de reunião exteriores.

⁽³⁾ As divisórias entre camarotes, entre camarotes e corredores e as divisórias verticais que separam as salas de acordo com o n.º10 devem corresponder ao tipo B15, para compartimentos equipados com sistemas de extinção de incêndios *sprinkler* B0. As divisórias entre camarotes e saunas devem corresponder ao tipo A0, e para compartimentos equipados com instalações de *sprinklers* ao tipo B15.

⁽⁴⁾ As divisórias entre casas de máquinas de acordo com o artigo 15.07 e o artigo 15.10, n.º6, devem corresponder ao tipo A60 e, nos restantes casos, ao tipo A0.

⁽⁵⁾ As divisórias entre armazéns para líquidos inflamáveis e centros de controlo e zonas de reunião devem corresponder ao tipo A60 e, no caso de compartimentos equipados com sistemas de extinção de incêndios *sprinkler*, ao tipo A30.

⁽⁶⁾ B15 é suficiente para as divisórias entre as cozinhas e entre as câmaras frigoríficas e as despensas.»

b) O n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. Os tetos das salas e os revestimentos das paredes, incluindo as respetivas bases, se não estiverem equipados com um sistema de extinção de incêndios (*sprinkler*) de acordo com o artigo 10.03a, devem ser fabricados com materiais incombustíveis, com exceção das respetivas superfícies que devem ser, pelo menos ignífugas. A presente diretiva não é aplicável a saunas.»

c) É aditado o seguinte n.º 7a:

«7a. Os toldos e instalações amovíveis similares que ocupem total ou parcialmente zonas de convés e as respetivas subestruturas devem ser, no mínimo, ignífugas.»

22) O artigo 22a.04 passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 22a.04

Flutuabilidade e estabilidade

1. Os n.ºs 2 a 10 são aplicáveis aos veículos aquáticos de comprimento (L) superior a 110 m, com exceção das embarcações de passageiros.

2. Os valores de base para o cálculo da estabilidade, ou seja, o deslocamento leve e a posição do centro de gravidade, devem ser determinados mediante um ensaio de estabilidade transversal a realizar em conformidade com o Anexo I da Resolução MSC 267 (85) da OMI.

3. O requerente deve justificar que a flutuabilidade e a estabilidade da embarcação intacta são adequadas através de uma prova de cálculo baseada no método da flutuabilidade perdida em caso de alagamento. Todos os cálculos devem ser efetuados com sobreimersão e caimento livres.

A prova de que a embarcação possui flutuabilidade e estabilidade suficientes deve ser feita com uma carga correspondente ao seu calado máximo e distribuída regularmente por todos os porões e com o máximo de provisões e de combustível.

Em caso de carga diversificada, os cálculos de estabilidade devem ser realizados para o estado de carregamento mais desfavorável. Os cálculos de estabilidade devem realizar-se a bordo.

Para tal, a prova matemática da estabilidade suficiente deve ser fornecida para os estádios intermédios de alagamento (25 %, 50 % e 75 % de submersão e, se for caso disso, para o estádio imediatamente anterior ao equilíbrio transversal) e para o estádio final de alagamento, nas condições de carregamento especificadas *supra*.

4. Em caso de avaria há que ter em conta o seguinte:

a) dimensões de avaria no costado:

extensão longitudinal: no mínimo 0,10 L,

extensão transversal: 0,59 m,

extensão vertical: da linha de base para cima, sem limite;

b) dimensões de avaria no fundo:

extensão longitudinal: no mínimo 0,10 L,

extensão transversal: 3,00 m,

extensão vertical: da linha de base 0,39 m para cima, com exceção do poço;

c) Quaisquer anteparas localizadas na área danificada devem ser consideradas avariadas, o que significa que a localização das anteparas deve ser tal que o veículo mantenha a flutuabilidade após alagamento de dois ou mais compartimentos adjacentes longitudinais. Relativamente à casa das máquinas principal, só é necessário provar a flutuabilidade para a situação de um só compartimento, ou seja, as anteparas delimitadoras da casa das máquinas não se consideram avariadas.

Em caso de avaria no fundo devem também considerar-se alagados os compartimentos adjacentes transversais;

d) Permeabilidades

Assumir-se-á uma permeabilidade de 95 %.

Se for estabelecido por uma prova de cálculo que a permeabilidade média de um qualquer compartimento é inferior a 95 %, pode ser utilizado o valor calculado.

Os valores utilizados não devem ser inferiores a:

— casas das máquinas e postos de trabalho: 85 %;

— porões de carga: 70 %;

— duplos fundos, bancas de combustíveis, tanques de lastro, etc., devendo estes volumes ser considerados cheios ou vazios consoante o fim a que se destinam, e estando o veículo com o calado máximo autorizado: 0 % ou 95 %;

e) O cálculo do efeito de superfície livre nos estádios intermédios de alagamento deve basear-se na superfície bruta dos compartimentos avariados.

5. Para todos os estádios intermédios de alagamento referidos no n.º 3, devem ser cumpridos os seguintes critérios:

a) O ângulo de adornamento φ na posição de equilíbrio do estádio intermédio em causa não deve exceder 15° (5° no caso de os contentores não serem fixos);

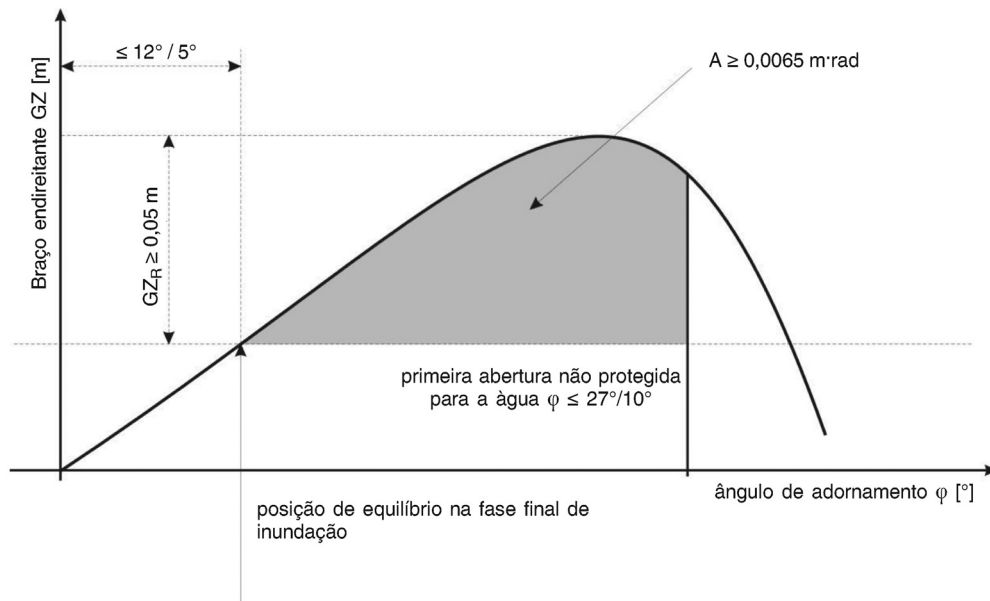
b) Para além do adornamento na posição de equilíbrio no estádio intermédio em causa, a parte positiva da curva do braço de alavanca de adriçamento deve indicar um valor de $GZ \geq 0,02$ m (0,03 m no caso de os contentores não serem fixos) antes da submersão da primeira abertura não protegida ou de se chegar a um ângulo de inclinação φ de 27° (15° no caso de os contentores não serem fixos);

c) As aberturas que não podem ser fechadas de modo estanque não devem ser submersas antes de se chegar ao adornamento na posição de equilíbrio no estádio intermédio em causa

6. Durante a fase final de alagamento, devem ser cumpridos os seguintes critérios:

a) o bordo inferior de aberturas que não podem ser fechadas de modo estanque (por exemplo, portas, janelas, escotilhas de acesso) deve estar localizado pelo menos 0,10 m acima do plano de flutuação em condições de avaria;

- b) o ângulo de adornamento φ na posição de equilíbrio não deve exceder 12° (5° no caso de os contentores não serem fixos);
- c) para além do adornamento na posição de equilíbrio no estágio intermédio em causa, a parte positiva da curva do braço de alavanca de adriçamento deve indicar um valor de $GZ \geq 0,05$ m e a área sob a curva deve ter no mínimo $0,0065$ m.rad antes da submersão da primeira abertura não protegida ou de se chegar a um ângulo de inclinação φ de 27° (15° no caso de os contentores não serem fixos);



- d) se as aberturas que não podem ser fechadas de modo estanque ficarem submersas antes de se chegar à posição de equilíbrio, os locais que dão acesso devem ser considerados alagados para efeitos de cálculo da estabilidade após avaria.

7. Nos casos em que estejam previstos dispositivos de estabilização transversal para reduzir o alagamento assimétrico, devem ser preenchidas as seguintes condições:

- para o cálculo do alagamento transversal, aplica-se a Resolução A.266 (VIII) da OMI;
- devem ser automáticos;
- Não devem ser equipados com dispositivos de fecho;
- O lapso de tempo para a compensação total não deve exceder 15 minutos.

8. Se as aberturas através das quais podem ser alagados adicionalmente compartimentos não avariados puderem ser fechadas de modo estanque, nestes dispositivos de fecho devem estar afixadas em ambos os lados e de modo a que sejam prontamente legíveis as seguintes instruções:

"Encerrar imediatamente após a passagem".

9. Considera-se ter sido fornecida a prova prevista nos n.ºs 3 a 7 se os cálculos da estabilidade em condições de avaria estabelecidos na parte 9 dos regulamentos anexos ao Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Via Navegável Interior (a seguir designado "ADN") apresentarem um resultado positivo.

10. Se tal for necessário para o preenchimento dos requisitos previstos no n.º 3, o plano de calado máximo deve ser determinado de novo.»

23) No artigo 22a.05, n.º 2, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) possuam um casco duplo em conformidade com o ADN, devendo as embarcações de carga seca ser conformes com as secções 9.1.0.91 a 9.1.0.95 e as embarcações-tanque ser conformes com os números 9.3.2.11.7 e as secções 9.3.2.13 a 9.3.2.15 ou os números 9.3.3.11.7 e as secções 9.3.3.13 a 9.3.3.15 da parte 9 do ADN;»

24) No artigo 24.02, n.º 2, o quadro atual passa a ter a seguinte redação:

a) No artigo 7.05, n.º 1, é aditada a seguinte entrada:

Artigo e número	Conteúdo	Prazo e observações
«7.05(1)	Luzes de navegação, respetivos invólucros, acessórios e fontes de luz	As luzes de navegação, respetivos invólucros, acessórios e fontes de luz que satisfaçam os requisitos de cor e intensidade luminosa para as luzes de navegação e de homologação para os sinais luminosos para navegação no Reno em 30.11.2009 poderão continuar a ser utilizadas.»

b) no artigo 7.06, n.º 1, são aditadas as seguintes entradas:

«7.06(1)	Equipamento de navegação por radar homologado antes de 1.1.1990	O equipamento de navegação por radar homologado antes de 1.1.1990 pode ser instalado e utilizado até à emissão ou renovação do certificado comunitário após 31.12.2009, em qualquer circunstância, o mais tardar, até 31.12.2011, se dispuser de um certificado de instalação válido nos termos da presente diretiva ou da Resolução CCNR 1989-II-35.
	Indicadores de velocidade angular homologados antes de 1.1.1990	Os indicadores de velocidade angular homologados antes de 1.1.1990 e instalados antes de 1.1.2000 podem estar instalados e ser utilizados até à emissão ou renovação do certificado comunitário após 1.1.2015, se dispuserem de um certificado de instalação válido nos termos da presente diretiva ou da Resolução CCNR 1989-II-35.
	Equipamento de navegação por radar e indicadores de velocidade angular homologados após 1.1.1990	O equipamento de navegação por radar e os indicadores de velocidade angular homologados em 1.1.1990 ou após esta data em conformidade com os requisitos mínimos e as condições de ensaio utilizados para a navegação em águas interiores do Reno podem continuar a ser instalados e manter-se em funcionamento, desde que disponham de um certificado de instalação válido nos termos da presente diretiva ou da Resolução CCNR 1989-II-35.»

c) no artigo 10.02, n.º 1, segundo parágrafo, alínea b), é aditada a seguinte entrada:

Artigo e número	Conteúdo	Prazo e observações
«10.02, n.º 1, segundo parágrafo, alínea b);	Recipientes feitos de aço ou de outro material resistente e não inflamável, com uma capacidade mínima de 10 l	N.S.T., o mais tardar aquando da renovação do certificado comunitário»

d) As entradas dos artigos 11.02, n.º 4 e 11.04 n.º 2 passam a ter a seguinte redação:

Artigo e número	Conteúdo	Prazo e observações
«11.02, n.º 4, primeiro parágrafo	Equipamento dos bordos exteriores dos conveses e trincaizes e dos postos de trabalho	N.S.T., o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário após 1.1.2020
	Altura das braçolas	N.S.T., o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário após 1.1.2035

Artigo e número	Conteúdo	Prazo e observações
11.04, n.º 1	Largura livre do trincaniz	N.S.T., para embarcações que excedam 7,30 m de largura, o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário após 1.1.2035
N.º 2	Balaustradas do costado de embarcações com L < 55 m apenas com alojamentos à ré.	N.S.T., o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário após 1.1.2020»

e) no artigo 11.12 a entrada passa ter a seguinte redação:

«11.12, n.º 2, n.º 4, n.º 5 e n.º 9	Placa do fabricante, dispositivos de proteção, certificados a bordo	N.S.T., o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário após 1.1.2015»
-------------------------------------	---	---

f) as entradas dos artigos 15.03, n.ºs 7 a 13 passam a ter a seguinte redação:

«N.ºs 7 e 8	Estabilidade após avaria	N.S.T., o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário após 1.1.2045
N.º 9.	Estabilidade após avaria	N.S.T., o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário após 1.1.2045
	Extensão vertical dos danos até à base da embarcação	N.S.T., o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário após 1.1.2045 N.S.T. aplicável a embarcações com conveses estanques numa distância mínima de 0,50 m e a menos de 0,60 m do fundo de embarcações que tenham obtido um certificado comunitário ou outra autorização de navegação antes de 31.12.2005.
	Estatuto de compartimentação 2	N.S.T.
N.ºs 10 a 13	Estabilidade após avaria	N.S.T., o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário após 1.1.2045»

g) no artigo 15.06, n.º 1, alínea a), a entrada passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 15.06, n.º 1, primeiro parágrafo	Zonas reservadas a passageiros debaixo do convés das anteparas atrás da antepara de abalroamento e à frente da antepara de pique tanque de ré.	N.S.T., o mais tardar aquando da renovação do certificado comunitário após 1.1.2045
Artigo 15.06, n.º 1, segundo parágrafo	Compartimentos	N.S.T., o mais tardar aquando da renovação do certificado comunitário»

h) no artigo 15.06, n.º 15, a entrada passa ter a seguinte redação:

«N.º 15	Exigências relativas a compartimentos na superestrutura compostos, total ou parcialmente, por vidros panorâmicos.	N.S.T., o mais tardar aquando da renovação do certificado comunitário após 1.1.2045
	Requisitos relativos aos compartimentos	N.S.T., o mais tardar aquando da renovação do certificado comunitário»

i) No artigo 15.11, n.º 7, é aditada a seguinte entrada:

«N.º 7a	Compartimentos	N.S.T., o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário»
---------	----------------	---

25) No artigo 24.06, o quadro constante do n.º 5 é alterado como se segue:

a) No artigo 7.05, n.º 1, é aditada a seguinte entrada:

Artigo e número	Conteúdo	Prazo e observações	Aplicável para os veículos aquáticos que tenham obtido um certificado de embarcação ou outra autorização de navegação antes de
«7.05, n.º 1	Luzes de navegação, respetivos invólucros, acessórios e fontes de luz	As luzes de navegação, respetivos invólucros, acessórios e fontes de luz que satisfaçam os requisitos de cor e intensidade luminosa para as luzes de navegação, e de homologação para os sinais luminosos para navegação no Reno em 30.11.2009 poderão continuar a ser utilizadas.	1.12.2013»

b) No artigo 7.06, n.º 1, é aditada a seguinte entrada:

«7.06, n.º 1	Equipamento de navegação por radar homologado antes de 1.1.1990	O equipamento de navegação por radar homologado antes de 1.1.1990 pode ser instalado e utilizado até à emissão ou renovação do certificado comunitário após 31.12.2009, em qualquer circunstância, o mais tardar, até 31.12.2011, se dispuser de um certificado de instalação válido nos termos da presente diretiva ou da Resolução CCNR 1989-II-35.	1.12.2013
	Indicadores de velocidade angular homologados antes de 1.1.1990	Os indicadores de velocidade angular homologados antes de 1.1.1990 e instalados antes de 1.1.2000 podem estar instalados e ser utilizados até à emissão ou renovação do certificado comunitário após 1.1.2015, se dispuserem de um certificado de instalação válido nos termos da presente diretiva ou da Resolução CCNR 1989-II-35.	1.12.2013
	Equipamento de navegação por radar e indicadores de velocidade angular homologados após 1.1.1990	O equipamento de navegação por radar e os indicadores de velocidade angular homologados após 1.1.1990 em conformidade com os requisitos mínimos e as condições de ensaio utilizados para a navegação em águas interiores do Reno podem continuar a ser instalados e manter-se em funcionamento, desde que disponham de um certificado de instalação válido nos termos da presente diretiva ou da Resolução CCNR 1989-II-35.	1.12.2013»

c) no artigo 10.02, n.º 1, segundo parágrafo, alínea b), é aditada a seguinte entrada:

Artigo e número	Conteúdo	Prazo e observações	Aplicável para os veículos aquáticos que tenham obtido um certificado de embarcação ou outra autorização de navegação antes de
«Artigo 10.02, n.º 1, segundo parágrafo, alínea b);	Recipientes feitos de aço ou de outro material resistente e não inflamável, com uma capacidade mínima de 10 l	N.S.T., o mais tardar aquando da renovação do certificado comunitário	1.12.2013»

d) nos artigos 11.02, n.º 4 e 11.04, n.º 2 são aditadas as seguintes entradas:

Artigo e número	Conteúdo	Prazo e observações	Aplicável para os veículos aquáticos que tenham obtido um certificado de embarcação ou outra autorização de navegação antes de
«11.02, n.º 4, primeiro parágrafo	Altura das bordas falsas e braçolas e das balaustradas dos costados da embarcação	N.S.T., o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário após 1.1.2020	1.12.2013
	Altura das braçolas	N.S.T., o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário após 1.1.2035	
11.04, n.º 2	Balaustradas do costado de embarcações com L < 55 m apenas com alojamentos à ré.	N.S.T., o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário após 1.1.2020	1.12.2013»

e) No artigo 11.12, é aditada a seguinte entrada:

«11.12, n.ºs 2, 4, 5 e 9	Placa do fabricante, dispositivos de proteção, certificados a bordo	N.S.T., o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário após 1.1.2015	1.12.2013»
--------------------------	---	--	------------

f) as entradas dos artigos 15.03, n.ºs 7 a 13 passam a ter a seguinte redação:

«15.03, n.ºs 7 e 8	Estabilidade após avaria	N.S.T., o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário após 1.1.2045	1.12.2013
N.º 9.	Estabilidade após avaria	N.S.T., o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário após 1.1.2045	1.12.2013
	Extensão vertical dos danos até à base da embarcação	N.S.T., o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário após 1.1.2045 N.S.T. aplicável a embarcações com conveses estanques numa distância mínima de 0,50 m e a menos de 0,60 m do fundo de embarcações que tenham obtido um certificado comunitário ou outra autorização de navegação antes de 31.12.2005	1.12.2013

	Estatuto de compartimentação 2	N.S.T.	
N ^{os} 10 a 13	Estabilidade após avaria	N.S.T., o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário após 1.1.2045	1.12.2013»

g) no artigo 15.06, n.º 1, a entrada passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 15.06, n.º 1, primeiro parágrafo	Zonas reservadas a passageiros debaixo do convés das anteparas e à frente da antepara de pique tanque de ré.	N.S.T., o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário após 1.1.2045	1.12.2013
Artigo 15.06, n.º 1, segundo parágrafo	Compartimentos	N.S.T., o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário	1.12.2013»

h) no artigo 15.06, n.º 15, a entrada passa ter a seguinte redação:

«N.º 15	Requisitos relativos a compartimentos na superestrutura compostos, total ou parcialmente, por vidros panorâmicos.	N.S.T., o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário após 1.1.2045	1.12.2013
	Requisitos relativos aos compartimentos	N.S.T., o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário	1.12.2013»

i) no artigo 15.11, n.º 7, é aditada a seguinte entrada:

«N.º 7a	Compartimentos	N.S.T., o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário	1.12.2013»
---------	----------------	--	------------

26) No artigo 24a.02, o quadro constante do n.º 2 é alterado como se segue:

a) no artigo 7.05, n.º 1, é aditada a seguinte entrada:

«7.05, n.º 1	Luzes de navegação, respetivos invólucros, acessórios e fontes de luz	Luzes de navegação, respetivos invólucros, acessórios e fontes de luz que satisfaçam — os requisitos de cor e intensidade luminosa para as luzes de navegação, e de aprovação para os sinais luminosos para a navegação no Reno em 30.11.2009 poderão continuar a ser utilizadas. ou — os requisitos de um Estado-Membro em 30.11.2009 poderão continuar a ser utilizados.»
--------------	---	---

b) no artigo 7.06, n.º 1, é aditada a seguinte entrada:

«7.06, n.º 1	Sistemas de navegação por radar e indicadores de velocidade angular	Os sistemas de navegação por radar e os indicadores de velocidade angular aprovados e instalados nos termos da regulamentação de um Estado-Membro anterior a 31.12.2012 podem continuar a ser instalados e manter-se em funcionamento até à emissão ou substituição do certificado da União após 31.12.2018. Estes sistemas devem constar do certificado comunitário com o número 52.
		Os sistemas de navegação por radar e os indicadores de velocidade angular homologados após 1.12.1990 nos termos dos regulamentos de inspeção de embarcações do Reno relativos aos requisitos mínimos e às condições de ensaio dos referidos sistemas e indicadores podem continuar a ser instalados e manter-se em funcionamento, desde que disponham de um certificado de instalação válido nos termos da presente diretiva ou da Resolução CCNR 1989-II-35.»

c) nos artigos 11.02, n.º 4, e 11.04, n.º 2, as entradas passam a ter a seguinte redação:

Artigo e número	Conteúdo	Prazo e observações
«11.02, n.º 4, primeiro parágrafo	Equipamento dos bordos exteriores dos conveses e trincaizos e dos postos de trabalho	N.S.T., o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário após 1.1.2020
	Altura das bordas falsas ou braçolas	N.S.T., o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário após 1.1.2020
11.04, n.º 1	Largura livre do trincaiz	N.S.T., para embarcações que excedam 7,30 m de largura, o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário após 1.1.2035
N.º 2	Balaustradas do costado de embarcações com L < 55 m apenas com alojamentos à ré.	N.S.T., o mais tardar aquando da emissão ou renovação do certificado comunitário após 1.1.2020»

27) No apêndice I ao anexo II da Diretiva 76/769/CEE é aditada a seguinte entrada:

«Figura 10
Colete de salvação

Cor: azul/branco»



28) O apêndice II ao anexo II da Diretiva 2006/87/CE é alterado do seguinte modo:

a) o índice é alterado como se segue:

i) no n.º 4, o título passa a ter a seguinte redação

«Aplicação das disposições transitórias»

ii) no n.º 6, o título passa a ter a seguinte redação «Aplicação da regulação no capítulo 15»

iii) são aditados os seguintes pontos:

«N.º 26: especialistas/pessoas competentes

N.º 27: Embarcações de recreio»

b) a instrução administrativa n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«INSTRUÇÃO ADMINISTRATIVA N.º 4

Aplicação das disposições transitórias

(Capítulos 15 a 22b, Capítulo 24 e Capítulo 24 do Anexo II)

1. APLICAÇÃO DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS NA JUNÇÃO DE PARTES DE EMBARCAÇÕES

1.1. Princípios

No caso de serem acopladas partes de embarcações diferentes, apenas será conferida proteção *status quo* às partes que pertencerem à embarcação que mantiver o certificado comunitário. Em consequência, apenas em relação a essas partes poderão ser aplicáveis as disposições transitórias. As restantes partes serão tratadas como uma embarcação nova.

1.2. Aplicação das disposições transitórias em pormenor

1.2.1. No caso de serem acopladas partes de embarcações diferentes, as disposições transitórias apenas poderão ser aplicáveis em relação às partes que pertencerem à embarcação que mantiver o certificado comunitário.

1.2.2. As partes que não pertencerem à embarcação que conservar o certificado serão tratadas como uma embarcação nova.

1.2.3. Depois de ser acoplada a uma embarcação parte de outra embarcação, a primeira embarcação receberá o número europeu de identificação de embarcação do veículo que conserva o seu certificado comunitário na qualidade de veículo transformado.

1.2.4. No caso de, após uma transformação, ser mantido um certificado comunitário existente ou ser emitido um novo certificado comunitário, a parte mais antiga do veículo será igualmente inscrita no certificado comunitário.

1.2.5. Se for acoplada a um veículo uma nova parte de vante, o motor do leme de proa ativo instalado na parte de vante deve igualmente satisfazer os requisitos pertinentes.

1.2.6. Se for acoplada a um veículo uma nova parte de ré, os motores instalados na parte de ré devem igualmente satisfazer os requisitos pertinentes.

1.3. Exemplos

1.3.1. Uma embarcação é criada a partir de duas embarcações mais antigas (a embarcação 1, construída em 1968, e a embarcação 2, construída em 1972). É utilizada toda a embarcação 1, com exceção da parte de vante, sendo utilizada a parte de vante da embarcação 2. A embarcação assim criada recebe o certificado comunitário da embarcação 1. A parte de vante da nova embarcação deve ser equipada, nomeadamente, com nichos de âncora.

1.3.2. Uma embarcação é criada a partir de duas embarcações mais antigas (a embarcação 1, construída em 1975, e a embarcação 2, construída em 1958 e cuja componente mais antiga foi construída em 1952). É utilizada toda a embarcação 1, com exceção da parte de vante, sendo utilizada a parte de vante da embarcação 2. A embarcação assim criada recebe o certificado comunitário da embarcação 1. A parte de vante da nova embarcação deve ser equipada, nomeadamente, com nichos de âncora. A componente mais antiga da embarcação original 2, construída em 1952, é inscrita no certificado comunitário.

1.3.3. A parte de ré de uma embarcação construída em 2001 é acoplada a uma embarcação construída em 1988. O motor da embarcação construída em 1988 irá permanecer na nova embarcação. Neste caso, o motor tem de ser homologado. Mesmo que se tratasse do motor da parte de ré construída em 2001, teria igualmente de ser homologado.

2. APLICAÇÃO DE DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS EM CASO DE MUDANÇA DO TIPO DE VEÍCULO (UTILIZAÇÃO PREVISTA PARA O VEÍCULO)

2.1. Princípios

- 2.1.1. Em qualquer decisão relativa à aplicação de disposições transitórias em caso de mudança do tipo de veículo (tipo de embarcação, utilização prevista para a embarcação), no que respeita ao anexo II da presente diretiva as questões de segurança são fundamentais.
- 2.1.2. Existe mudança do tipo de veículo se os requisitos de segurança aplicáveis ao novo tipo de veículo são diferentes dos aplicáveis ao tipo anterior; tal é o caso se as disposições especiais dos capítulos 15 a 22b do anexo II forem aplicáveis ao novo tipo e não o eram ao tipo anterior.
- 2.1.3. Em caso de mudança do tipo de veículo, devem ser integralmente respeitadas todas as disposições especiais e todos os requisitos específicos a esse tipo de veículo; não podem ser invocadas disposições transitórias em relação a estes requisitos. O mesmo se aplica a partes retiradas do veículo existente que passem a estar abrangidas por estes requisitos especiais.
- 2.1.4. A transformação de uma embarcação-tanque numa embarcação de carga seca não constitui uma mudança do tipo de veículo, em conformidade com o disposto no ponto 2.1.2.
- 2.1.5. Em caso de transformação de uma embarcação com camarotes numa embarcação de excursões diárias, todas as novas partes devem satisfazer integralmente os requisitos pertinentes.

2.2. Aplicação das disposições transitórias em pormenor

- 2.2.1. O artigo 24.02, n.º 2 (N.S.T.), resp. o artigo 24a.02, n.º 2, é aplicável a todas as partes renovadas do veículo; deste modo, as partes novas do veículo não podem ser objeto de disposições transitórias.
- 2.2.2. No que respeita às partes do veículo que não foram transformadas, as disposições transitórias permanecem aplicáveis, com exceção das partes referidas no ponto 2.1.3, segundo período.
- 2.2.3. Se as dimensões do veículo forem alteradas, as disposições transitórias deixam de ser aplicáveis às partes do veículo afetadas por essa alteração (por exemplo, distância da antepara de abalroamento, bordo livre e âncora).
- 2.2.4. Em caso de mudança do tipo de veículo, são aplicáveis os requisitos especiais do anexo II aplicáveis unicamente ao novo tipo de veículo. Todas as partes e equipamentos afetados pela transformação do veículo devem satisfazer os requisitos pertinentes das Partes II e III do anexo II.
- 2.2.5. Deve ser conferido ao veículo um certificado comunitário novo ou alterado e inscrita uma nota nos campos 7 e 8 do certificado da construção original e do veículo resultante da transformação.

2.3. Exemplos

- 2.3.1. Uma embarcação de carga (construída em 1996) é transformada numa embarcação de passageiros. O capítulo 15 do anexo II é aplicável a toda a embarcação, sem que possam ser invocadas disposições transitórias. Se a parte de vante não for alterada, quer de acordo com os planos de transformação, quer de acordo com o capítulo 15, a embarcação não necessita de estar dotada de nichos de âncora em conformidade com o artigo 3.03.
- 2.3.2. Um rebocador (construído em 1970) é transformado num empurrador. A transformação física consiste, unicamente, na mudança do equipamento de convés e na instalação de um dispositivo para empurrar. Todas as disposições transitórias para uma embarcação de 1970 permanecem aplicáveis, à exceção dos capítulos 5 e 7 (em parte), do artigo 10.01 e do artigo 16.01.
- 2.3.3. Uma embarcação-tanque automotora (construída em 1970) é transformada num empurrador. A transformação física consiste na separação da parte de vante e da parte da carga, bem como na mudança do equipamento de convés e na instalação de um dispositivo para empurrar. Todas as disposições transitórias para uma embarcação de 1970 permanecem aplicáveis, à exceção dos capítulos 5 e 7 (em parte), do artigo 10.01 e do artigo 16.01.
- 2.3.4. Uma embarcação-tanque automotora é transformada numa embarcação automotora vulgar. A embarcação automotora vulgar deve satisfazer os requisitos pertinentes em matéria de segurança no local de trabalho, nomeadamente os enunciados no artigo 11.04 do capítulo 11 do anexo II.

3. APLICAÇÃO DE DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS EM CASO DE TRANSFORMAÇÃO DE EMBARCAÇÕES DE PASSAGEIROS

3.1. Aplicação das disposições transitórias

3.1.1. As medidas de transformação necessárias para satisfazer os requisitos do capítulo 15, independentemente do momento em que são realizadas, não constituem uma transformação «C», na aceção do artigo 24.02, n.º 2, do artigo 24.03, n.º 1, ou do artigo 24.06, n.º 5, do anexo II, resp. artigo 24a.02 e artigo 24a.03.

3.1.2. Em caso de transformação de uma embarcação com camarotes numa embarcação de excursões diárias, todas as novas partes devem satisfazer integralmente os requisitos pertinentes.

3.2. Exemplos

3.2.1. Uma embarcação de passageiros (construída em 1995) deve ter um segundo sistema de propulsão independente instalado até, o mais tardar, 1 de janeiro de 2015. Se não forem feitas, voluntariamente, outras transformações nesta embarcação de passageiros, não é necessário proceder a um cálculo de estabilidade em conformidade com os novos requisitos; contudo, se houver necessidade objetiva de um cálculo de estabilidade, este pode ser realizado em conformidade com os requisitos de estabilidade originais de um Estado-Membro.

3.2.2. Uma embarcação de passageiros (construída em 1994 e com um certificado de embarcação renovado pela última vez em 2012) terá o seu comprimento aumentado em 10 m em 2016. Além disso, o veículo deve ser dotado de um segundo sistema de propulsão independente. Será necessário um cálculo de estabilidade, que deve ser efetuado em conformidade com o capítulo 15 para o estatuto de compartimento 1 e para o estatuto de compartimento 2.

3.2.3. Uma embarcação de passageiros (construída em 1988) é dotada de um sistema de propulsão mais potente com hélices. Dado tratar-se de uma transformação muito importante, é necessário um cálculo de estabilidade, que deve ser realizado em conformidade com os requisitos pertinentes.»

c) a instrução administrativa n.º 6 passa a ter a seguinte redação:

«INSTRUÇÃO ADMINISTRATIVA N.º 6

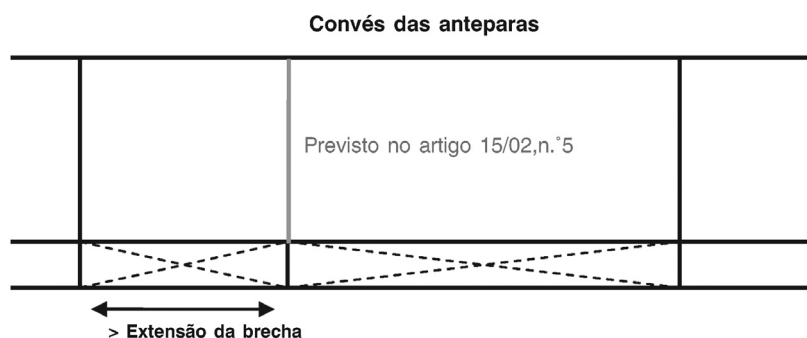
Aplicação dos requisitos do capítulo 15 Subdivisões locais

Requisitos transitórios relativos aos compartimentos feitos de toldos ou instalações amovíveis similares

(artigo 15.02, n.º 5, 15.03, n.º 4, 15.03, n.º 9 do Anexo II)

1. SUBDIVISÕES LOCAIS (ARTIGO 15.02, N.º 5)

Nos termos do artigo 15.02, n.º 5, é admissível que subdivisões locais estanques, como tanques de fundo duplo subdivididos transversalmente com uma extensão superior à extensão da brecha a considerar, não sejam incluídas na avaliação. Neste caso, poderá não ser possível ter em conta a subdivisão transversal, se esta não se prolongar até ao convés das anteparas. Esta situação pode originar subdivisões inadequadas das anteparas.



Interpretação do requisito:

Se um compartimento estanque tiver um comprimento superior ao exigido pelo artigo 15.03, n.º 9, e incluir subdivisões locais que formem subcompartimentos estanques entre os quais a extensão mínima da brecha possa ser contida, estas podem ser tidas em conta no cálculo da estabilidade após avaria.

2. REQUISITOS TRANSITÓRIOS RELATIVOS AOS COMPARTIMENTOS FEITOS DE TOLDOS OU INSTALAÇÕES MÓVEIS SIMILARES NO QUE RESPEITA À ESTABILIDADE (ARTIGO 15.03, N.º 5)

Os compartimentos feitos de toldos ou instalações amovíveis similares podem causar problemas de estabilidade à embarcação, dado que, se a sua dimensão for suficiente para tal, influenciam o momento de adorno resultante da pressão do vento.

Interpretação do requisito:

No caso de embarcações de passageiros para as quais um certificado de embarcação tenha sido emitido pela primeira vez antes de 1 de janeiro de 2006, ou em relação às quais seja invocado o artigo 24.06, n.º 2, segundo período, após a montagem de um compartimento feito de toldos ou de instalações amovíveis similares deve ser realizado um novo cálculo de estabilidade em conformidade com a presente diretiva, desde que o seu plano lateral A_{wz} exceda 5 % do plano lateral total A_w a ser tido em conta em cada caso.»

d) Na instrução administrativa n.º 7 a parte 1 passa a ter a seguinte redação:

«PARTE 1:

Âncoras especiais autorizadas

O quadro que se segue apresenta as âncoras especiais de massa reduzida autorizadas pelas autoridades competentes de acordo com o artigo 10.01, n.º 5.

Âncora	Redução da massa da âncora aceite (%)	Autoridade competente
1. HA-DU	30 %	Alemanha
2. D'Hone Spezial	30 %	Alemanha
3. Pool 1 (oca)	35 %	Alemanha
4. Pool 2 (maciça)	40 %	Alemanha
5. De Biesbosch-Danforth	50 %	Alemanha
6. Vicinay-Danforth	50 %	França
7. Vicinay AC 14	25 %	França
8. Vicinay Tipo 1	45 %	França
9. Vicinay Tipo 2	45 %	França
10. Vicinay Tipo 3	40 %	França
11. Stockes	35 %	França
12. D'Hone-Danforth	50 %	Alemanha
13. Schmitt HHP-anker	40 %	Países Baixos
14. SHI high holding anchor, Tipo ST (normalizado)	30 %	Países Baixos
15. SHI high holding anchor, Tipo FB (perfeitamente equilibrado)	30 %	Países Baixos
16. Klinsmann anchor	30 %	Países Baixos
17. HA-DU-POWER Anchor	50 %	Alemanha»

e) Na instrução administrativa n.º 11, alínea 4, a seguir à explicação relativa ao ponto 2 do certificado comunitário, é aditada a seguinte explicação do ponto 10 do certificado comunitário:

«10. Relativamente às embarcações autorizadas a navegar no Reno, ou seja:

a) as plenamente conformes ao anexo II, incluindo as disposições transitórias do capítulo 24, e

b) aquelas a que não são aplicáveis as disposições transitórias do capítulo 24a ou as reduções previstas no anexo IV,

ao travessão "– nas vias comunitárias da(s) zona(s)", é acrescentado o seguinte:

a) Reno ou

b) Zona R»

No n.º 4 a explicação relativa ao ponto 43 do certificado comunitário passa a ter a seguinte redação:

«43. Os extintores portáteis prescritos por outra regulamentação de segurança, e.g. o Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Via Navegável Interior (ADN) não estão aqui incluídos.»

f) Na instrução administrativa n.º 17, a secção 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. HOMOLOGAÇÃO

3.1. Os sistemas de alarme de incêndios devem ser inspecionados por um especialista:

- a) antes de serem colocados em serviço pela primeira vez;
- b) antes de voltarem a funcionar após terem sido sujeitas a modificações ou reparações importantes;
- c) periodicamente, pelo menos de dois anos em dois anos.

Nas casas de máquinas e de caldeiras, o controlo deve ser efetuado em diferentes condições de serviço e de ventilação. As inspeções referidas na alínea c) podem igualmente ser efetuadas por uma pessoa competente de uma empresa competente especializada em sistemas de extinção de incêndios.

3.2. Serão emitidos certificados de inspeção, com menção da data da verificação e assinados pela pessoa competente que a efetuou.»

g) Na instrução administrativa n.º 18, a secção 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. Consideram-se também satisfeitas as prescrições das secções 2 e 3 se ambas as partes da embarcação satisfizerem os requisitos de estabilidade da secção 9.1.0.95.2 do Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Via Navegável Interior (ADN).»

h) Na instrução administrativa n.º 21, a secção 8 passa a ter a seguinte redação:

«8. Homologação

8.1. A luminância das LLL deve ser inspecionada por um especialista:

- a) antes de serem colocadas em serviço pela primeira vez;
- b) antes de voltarem a funcionar após terem sido sujeitas a modificações ou reparações importantes;
- c) periodicamente, pelo menos de cinco em cinco anos.

As inspeções referidas na alínea c) podem igualmente ser efetuadas por uma pessoa competente com formação em sistemas de orientação de segurança.

8.2. Serão emitidos certificados de inspeção, com menção da data da verificação e assinados pela pessoa competente que a efetuou.

8.3. Se, após uma única medição, a luminância não satisfizer os requisitos enunciados na presente instrução administrativa, devem ser efetuadas medições em, pelo menos, 10 pontos equidistantes. Se mais de 30 % das medições não satisfizerem os requisitos enunciados na presente instrução administrativa, os sistemas de orientação de segurança devem ser substituídos. Se 20 a 30 % das medições não satisfizerem os requisitos enunciados na presente instrução administrativa, os sistemas de orientação de segurança devem voltar a ser verificados no prazo de um ano.»

i) Na instrução administrativa n.º 24, a secção 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. Calibração e inspeção de detetores de fuga de gás, substituição de componentes com um período de vida útil limitado

4.1. Os detetores de fuga de gás devem ser calibrados e inspecionados por um perito ou por uma pessoa competente segundo as especificações do fabricante:

- a) antes de serem colocados em serviço pela primeira vez;
- b) antes de voltarem a funcionar após terem sido sujeitos a modificações ou reparações importantes;
- c) periodicamente,

Serão emitidos certificados de calibração e de inspeção, com menção da data da verificação e assinados pela pessoa competente que a efetuou.

4.2. As componentes dos sistemas de alarme de gás com uma vida útil limitada devem ser substituídas antes do termo do período de vida útil estipulado.»

j) São aditadas as seguintes instruções administrativas aos n.ºs 26 e 27:

«INSTRUÇÃO ADMINISTRATIVA N.º 26

Especialistas e pessoas competentes

(Artigo 1.01 n.ºs 106 e 107 do ANEXO II)

Especialistas

Os especialistas devem realizar ensaios de homologação que, devido à complexidade dos sistemas ou ao nível de segurança exigido, requeiram conhecimentos especializados. As pessoas ou instituições seguintes estão autorizadas a realizar os ensaios de homologação:

- Sociedades de classificação que possuam, internamente, a proficiência necessária ou que, com base na sua autorização, assumam a responsabilidade de recorrer a pessoas ou instituições externas e possuam os sistemas de controlo da qualidade necessários para seleccionar essas pessoas ou instituições;
- Membros dos organismos de inspeção ou empregados das autoridades pertinentes;
- Pessoas ou instituições oficialmente aprovadas, com proficiência reconhecida no âmbito específico correspondente aos controlos a efetuar esta aprovação pode também ser concedida pelos organismos de inspeção de embarcações, na qualidade de entidades públicas, idealmente com base num sistema de garantia da qualidade. Consideram-se ainda aprovadas as pessoas ou instituições que sejam sido aprovadas num processo de seleção oficial que tenha avaliado especificamente a posse da proficiência e experiência necessárias.

Pessoas competentes

São necessárias pessoas competentes, por exemplo, para realizar vistorias visuais regulares e controlos do funcionamento do equipamento de segurança. Podem ser classificadas pessoas competentes:

- Pessoas que, com base na sua formação e experiência profissionais, possuam proficiência suficiente para estar em condições de avaliar situações e circunstâncias específicas, por exemplo, capitães de embarcações, funcionários responsáveis pela segurança de companhias de navegação, tripulantes com experiência pertinente;
- Empresas que tenham adquirido conhecimentos especializados suficientes através do seu trabalho normal, por exemplo, estaleiros navais ou empresas de instalação;
- Fabricantes de sistemas específicos (por exemplo, sistemas de extinção de incêndios, equipamento de controlo).

Terminologia

Alemão	Inglês	Francês	Neerlandês
Sachverständiger	expert	expert	erkend deskundige
Sachkundiger	competent person	spécialiste	deskundige
Fachfirma	competent firm	société spécialisée	deskundig bedrijf

Homologação

O quadro seguinte apresenta o calendário dos ensaios de homologação, com indicação da sua frequência e do tipo de inspetor que deve realizar cada um deles. O presente quadro é meramente informativo.

Regra	Assunto	Frequência mínima dos ensaios	Inspetor
Artigo 6.03, n.º 5	Cilindros hidráulicos, bombas e motores	8 anos	Empresa competente
Artigo 6.09, n.º 3	Equipamento de controlo motorizado	3 anos	Pessoa competente
Artigo 8.01, n.º 2	Reservatórios sob pressão	5 anos	Especialista
Artigo 10.03, n.º 5	Extintores portáteis	2 anos	Pessoa competente
Artigo 10.03a n.º 6 alínea d)	Sistemas de anti-incêndio integrados	2 anos	Pessoa ou autoridade competente
Artigo 10.03b, n.º 9, alínea b) dd)	Sistemas de anti-incêndio integrados	2 anos	Pessoa ou autoridade competente
Artigo 10.04, n.º 3	Lanchas insufláveis	Conforme especificado pelo fabricante.	
Artigo 10.05, n.º 3	Coletes salva-vidas	Conforme especificado pelo fabricante.	
Artigo 11.12, n.º 6	Gruas	10 anos	Especialista
Artigo 11.12, n.º 7	Gruas	Ano 1	Pessoa competente
Artigo 14.13	Instalações a gás liquefeito;	3 anos	Especialista
Artigo 15.09, n.º 9	Meios de salvação	Conforme especificado pelo fabricante.	
Artigo 15.10, n.º 9	Resistência de isolamento, ligação à terra	Antes de cessar a validade do certificado da União	
«Instrução administrativa n.º 17	Sistemas de alarme de incêndios	2 anos	Especialista ou pessoa competente
Instrução administrativa n.º 21	Sistema de orientação de segurança	5 anos	Especialista ou pessoa competente
Instrução administrativa n.º 24	Sistemas de alarme de gás	Conforme especificado pelo fabricante.	Especialista ou pessoa competente

INSTRUÇÃO ADMINISTRATIVA N.º 27**Embarcações de recreio**

(Artigo 21.02, n.º 2, em conjugação com o Artigo 7.02, o Artigo 8.05, n.º 5, o Artigo 8.08, n.º 2, e o Artigo 8.10 do Anexo II)

1. Generalidades

As embarcações de recreio com um comprimento máximo de 24 metros colocadas no mercado devem satisfazer os requisitos da Diretiva 94/25/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (*), com a redação que lhe foi dada pela Diretiva 2003/44/CE (**). Nos termos do seu artigo 3.º, em conjugação com o artigo 2.º da

presente diretiva, as embarcações de recreio com um comprimento igual ou superior a 20 metros devem estar munidas de um certificado comunitário para embarcação de navegação interior que ateste que o veículo satisfaz plenamente as prescrições técnicas definidas no anexo II. Dada a necessidade de evitar a duplicação das inspeções ou da certificação de determinados equipamentos, condições e instalações de embarcações de recreio recém-construídas suscetível de resultar de determinadas disposições do artigo 21.02 do anexo II, a presente instrução administrativa fornece informações sobre os requisitos enunciados no artigo 21.02 já suficientemente cobertos pela Diretiva 94/25/CE.

2. Requisitos do artigo 21.02 cobertos pela Diretiva 94/25/CE

Relativamente às embarcações de recreio objeto da Diretiva 94/25/CE, o organismo de inspeção não deve requerer, no contexto da emissão do certificado da União para embarcação de navegação interior (inspeção inicial), outra inspeção ou certificação em relação às prescrições do artigo 21.02, n.º 2, do anexo II a seguir indicadas, desde que a embarcação apresentada para inspeção não tenha sido colocada no mercado mais de três anos da data de apresentação ao organismo de inspeção e não tenha sido modificada, e que a declaração de conformidade refira as seguintes normas harmonizadas ou a sua equivalência:

- Artigo 7.02: EN ISO 11591:2000 (Visão desobstruída)
- Artigo 8.05 (5): EN ISO 10088:2001 (Reservatórios e condutas de combustível)
- Artigo 8.08 (2): EN ISO 15083:2003 (Instalações de esgoto)
- Artigo 8.10: EN ISO 11591:2000 (Emissões sonoras)

(*) JO L 164 de 6.30.1994, p. 15.

(**) JO L 214 de 26.8.2003, p. 18.».

ANEXO II

O anexo VII é alterado do seguinte modo:

— Os primeiros períodos do n.º 1 da parte I passam a ter a seguinte redação:

«A sociedade de classificação deve poder comprovar que dispõe de vasta experiência na avaliação do projeto e construção de embarcações de navegação interior. A sociedade de classificação deverá dispor de um sistema global de regras e regulamentações relativas ao projeto, construção e inspeção periódica das embarcações de navegação, nomeadamente para o cálculo da estabilidade nos termos da Parte 9 dos regulamentos anexos ao Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Via Navegável Interior (ADN), previstas nos artigos 22a.04 e 22a.05 do Anexo II, que serão publicadas pelo menos em alemão, inglês, francês ou neerlandês, e continuamente atualizadas e melhoradas **através de programas de investigação e desenvolvimento.**»

— O primeiro período do n.º 11 da parte I passa a ter a seguinte redação:

«A sociedade de classificação deve elaborar, aplicar e atualizar um sistema de qualidade interno eficaz, baseado nos elementos pertinentes das normas de qualidade internacionalmente reconhecidas e em conformidade com as normas EN ISO/IEC 17020:2004, segundo a interpretação dada pelas disposições da IACS relativas à regulamentação da certificação dos sistemas de garantia da qualidade.»

— A parte II, n.º 4, passa a ter a seguinte redação:

«4. Antes de proceder ao reconhecimento de uma sociedade de classificação que não tenha sido reconhecida no quadro do Regulamento de inspeção de embarcações do Reno por todos os Estados-Membros da Comissão Central para a Navegação do Reno, a Comissão deve consultar o secretariado da Comissão Central.»

— A parte III passa a ter a seguinte redação:

«Parte III

Lista das sociedades de classificação reconhecidas

Com base nos critérios enunciados nas partes I e II, são atualmente reconhecidas, nos termos do artigo 10.º da presente diretiva, as seguintes sociedades de classificação:

- 1) Bureau Veritas
- 2) Germanischer Lloyd
- 3) Lloyd's Register of Shipping
- 4) Polski Rejestr Statków S.A.
- 5) RINA s.p.a
- 6) Russian Maritime Register of Shipping

Até serem reconhecidas em conformidade com as partes I e II, as sociedades de classificação que tenham sido reconhecidas e autorizadas por um Estado-Membro nos termos da Diretiva 94/57/CE do Conselho, de 22 de novembro de 1994, relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção dos navios e para as atividades relevantes das administrações marítimas (*) apenas são atualmente reconhecidas, ao abrigo do artigo 10.º da presente diretiva, no que respeita aos navios que naveguem exclusivamente nas vias navegáveis desse Estado-Membro.

(*) JO L 319 de 12.12.1994, p. 20.»

ANEXO III

O anexo IX passa a ter a seguinte redação:

«ANEXO IX

EQUIPAMENTOS DE RADAR E INDICADORES DE VELOCIDADE ANGULAR UTILIZADOS A BORDO DAS EMBARCAÇÕES DE NAVEGAÇÃO INTERIOR

ÍNDICE

Definições

- PARTE I: Prescrições mínimas e condições de ensaio dos equipamentos de radar para a navegação a bordo de embarcações de navegação interior
- PARTE II: Prescrições mínimas e condições de ensaio dos indicadores de velocidade angular utilizados a bordo de embarcações de navegação interior
- PARTE III: Prescrições relativas à instalação e aos ensaios de funcionamento dos equipamentos de radar e dos indicadores de velocidade angular utilizados a bordo de embarcações de navegação interior
- PARTE IV: Certificado de instalação e de funcionamento dos equipamentos de radar e dos indicadores de velocidade angular utilizados a bordo de embarcações de navegação interior
- PARTE V: Registo das autoridades competentes, serviços técnicos, equipamentos de navegação por radar homologados e indicadores de velocidade angular homologados, e empresas especializadas aprovadas
- PARTE VI: Equipamento equivalente

Definições:

1. "Ensaio do tipo" é o procedimento de ensaio, referido na parte I, artigo 4.º, ou na parte II, artigo 1.03, utilizado pelo serviço técnico para verificar a conformidade com as prescrições do presente anexo. O ensaio do tipo é parte integrante da homologação.
2. "Homologação" é o processo administrativo, pelo qual um Estado-Membro confirma que o equipamento observa as prescrições do presente anexo.

Para o equipamento de navegação por radar, este procedimento inclui as disposições enunciadas nos artigos 5.º a 7.º e 9.º. Para os indicadores da velocidade angular, o procedimento inclui as disposições enunciadas na parte II, artigos 1.04 a 1.06 e 1.08;

3. "Certificado de ensaio" é o documento em que são estabelecidos os resultados do ensaio do tipo;
4. "Requerente" ou "fabricante" é qualquer pessoa singular ou coletiva em cujo nome ou sob cuja marca comercial ou outra denominação que a identifique o equipamento sujeito a ensaio é fabricado ou comercializado e que é responsável por todos os assuntos relacionados com o ensaio do tipo e pelo processo de homologação perante o serviço técnico e a autoridade de homologação;
5. "Serviço técnico" é a instituição, autoridade ou organização que realiza o ensaio do tipo.
6. "Declaração do fabricante" é a declaração pela qual o fabricante garante que o equipamento satisfaz os requisitos mínimos exigíveis e é idêntico em todos os aspetos ao que foi sujeito ao ensaio;
7. "Declaração de conformidade nos termos da Diretiva 1999/5/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de março de 1999, relativa aos equipamentos de rádio e equipamentos terminais de telecomunicações e ao reconhecimento mútuo da sua conformidade" (*) é a declaração nos termos do anexo II, n.º 1, da Diretiva 1999/5/CE pela qual o fabricante confirma que os produtos em causa satisfazem os requisitos pertinentes da diretiva;
8. «Autoridade competente» é a autoridade oficial que confere a homologação.

(*) JO L 91 de 7.4.1999, p. 10.

PARTE I

Prescrições mínimas e condições de ensaio dos equipamentos de radar para a navegação a bordo de embarcações de navegação interior*Índice*

- Artigo 1.º – Âmbito
- Artigo 2.º – Função do equipamento de navegação por radar
- Artigo 3.º – Prescrições mínimas
- Artigo 4.º – Ensaio do tipo
- Artigo 5.º – Pedido de ensaios do tipo
- Artigo 6.º – Homologação
- Artigo 7.º – Marcação do equipamento e número de homologação
- Artigo 8.º – Declaração do fabricante
- Artigo 9.º – Modificações dos equipamentos homologados

*Artigo 1.º***Âmbito**

Estas prescrições estabelecem os requisitos mínimos dos equipamentos de radar para a navegação a bordo de embarcações de navegação interior, bem como as condições para controlo da conformidade com esses requisitos mínimos.

*Artigo 2.º***Função do equipamento de navegação por radar**

O equipamento de navegação por radar deve facilitar a navegação do navio fornecendo uma imagem inteligível da posição deste relativamente às boias, aos contornos das margens e às construções relevantes para a navegação, e permitindo o reconhecimento fiável e atempado de outros navios e de outros obstáculos salientes acima da superfície do curso da água.

*Artigo 3.º***Prescrições mínimas**

1. À exceção dos requisitos de compatibilidade eletromagnética (artigo 3.º, n.º 1, alínea b), da Diretiva 1999/5/CE) e dos requisitos respeitantes à utilização eficaz do espectro de radiofrequências, de modo a evitar interferências nocivas, decorrentes do artigo 3.º, n.º 2, da Diretiva 1999/5/CE, o equipamento de navegação por radar utilizado em embarcações de navegação interior deve satisfazer os requisitos da norma europeia EN 302194-1:2006.

2. O n.º 1 é aplicável a equipamento ECDIS para águas interiores que possa ser operado em modo de navegação. Adicionalmente, este equipamento deve satisfazer os requisitos das normas ECDIS para águas interiores na versão válida na data da concessão da homologação.

*Artigo 4.º***Ensaio do tipo**

1. A conformidade com os requisitos mínimos especificados no artigo 3.º, n.º 1, é estabelecida através de um ensaio do tipo.
2. No caso de resultado positivo dos ensaios, a entidade verificadora emite um certificado de ensaio. Se o equipamento não satisfizer os requisitos mínimos, o requerente deve ser notificado por escrito dos fundamentos da recusa.

*Artigo 5.º***Pedido de ensaio do tipo**

1. Os pedidos de ensaios do tipo de uma instalação de navegação por radar devem ser apresentados a um serviço técnico.

Os serviços técnicos serão notificados à Comissão Europeia.

2. O pedido deve ser acompanhado dos seguintes documentos:

- a) descrições técnicas pormenorizadas;
- b) conjunto completo dos documentos relativos à montagem e à utilização;
- c) manuais do utilizador pormenorizados;
- d) manual do utilizador abreviado; e
- e) quando aplicável, provas de ensaios realizados anteriormente

3. No caso de o requerente não pretender que a declaração de conformidade nos termos da Diretiva 1999/5/CE seja estabelecida em simultâneo com a homologação, deve ser apresentada conjuntamente com o pedido de ensaio do tipo uma declaração de conformidade.

Artigo 6.º

Homologação

1. A homologação é emitida pela autoridade competente no seguimento do certificado de ensaio. A autoridade competente notifica à Comissão Europeia os equipamentos que tenha homologado. Da notificação deve constar o número de homologação atribuído, bem como a designação do tipo, o nome do fabricante, o nome do titular da homologação e a data da homologação.

2. Qualquer autoridade competente ou o serviço técnico designado pela autoridade competente tem o direito de, em qualquer momento, retirar equipamentos produzidos em série para inspeção.

Se na inspeção se apurarem deficiências, a homologação do tipo pode ser revogada.

A autoridade que emitiu a homologação do tipo é a competente para a sua revogação.

Artigo 7.º

Marcação do equipamento e número de homologação

1. Em cada um dos componentes do equipamento deve estar aposto, de modo duradouro

- a) o nome do fabricante,
- b) a denominação do equipamento,
- c) o tipo de equipamento e
- d) o número de série.

2. O número de homologação emitido pela autoridade competente deve ser aposto de forma indelével no aparelho de modo a que se mantenha claramente visível após a instalação do equipamento.

Composição de um número de homologação: e-NN-NNN

e = União Europeia

NN = número do país em que foi emitida a homologação, sendo:

01	=	Alemanha	08	=	República Checa
02	=	França	09	=	Espanha
03	=	Itália	11	=	Reino Unido
04	=	Países Baixos	12	=	Áustria
05	=	Suécia	13	=	Luxemburgo
06	=	Bélgica	14	=	Suíça
07	=	Hungria	17	=	Finlândia

18	=	Dinamarca	27	=	Eslováquia
19	=	Roménia	29	=	Estónia
20	=	Polónia	32	=	Letónia
21	=	Portugal	34	=	Bulgária
23	=	Grécia	36	=	Lituânia
24	=	Irlanda	49	=	Chipre
26	=	Eslovénia	50	=	Malta

NNN = número de três algarismos, a ser determinado pela autoridade competente).

3. O número de homologação deve ser utilizado exclusivamente em conjugação com a homologação.

Cabe ao requerente a responsabilidade de produzir e apor o número de homologação.

Artigo 8.º

Declaração do fabricante

Cada aparelho deve ser acompanhado de uma declaração do fabricante.

Artigo 9.º

Modificações dos equipamentos homologados

1. Quaisquer modificações dos equipamentos já homologados determinam a retirada da homologação do tipo. Caso se pretendam efetuar modificações, estas devem ser comunicadas por escrito e em pormenor ao serviço técnico competente.

2. A autoridade competente decide, após consulta do serviço técnico, se a homologação permanece válida ou se é necessário proceder a uma inspeção ou a um novo ensaio de tipo.

Em caso de nova homologação, é atribuído um novo número de homologação.

PARTE II

Prescrições mínimas e condições de ensaio dos indicadores da velocidade angular utilizados a bordo das embarcações de navegação interior

Índice

CAPÍTULO 1

Geral

Artigo 1.01 – Âmbito de aplicação

Artigo 1.02 – Função do indicador da velocidade angular

Artigo 1.03 – Ensaio do tipo

Artigo 1.04 – Pedido de um ensaio do tipo

Artigo 1.05 – Homologação do tipo

Artigo 1.06 – Marcação do equipamento e número de homologação

Artigo 1.07 – Declaração do fabricante

Artigo 1.08 – Modificações dos equipamentos homologados

CAPÍTULO 2

Requisitos gerais mínimos dos indicadores da velocidade angular

Artigo 2.01 – Construção, projeto

Artigo 2.02 – Emissões parasitas e compatibilidade eletromagnética

Artigo 2.03 – Funcionamento

Artigo 2.04 – Manual de utilização

Artigo 2.05 – Instalação do sensor

CAPÍTULO 3

Requisitos operacionais mínimos dos indicadores da velocidade angular

Artigo 3.01 – Capacidade de resposta operacional dos indicadores da velocidade angular

Artigo 3.02 – Indicação da velocidade angular

Artigo 3.03 – Campos de medição

Artigo 3.04 – Exatidão da velocidade angular indicada

Artigo 3.05 – Sensibilidade

Artigo 3.06 – Acompanhamento do funcionamento

Artigo 3.07 – Insensibilidade a outros movimentos típicos do navio

Artigo 3.08 – Insensibilidade a campos magnéticos

Artigo 3.09 – Aparelhos repetidores

CAPÍTULO 4

Requisitos técnicos mínimos dos indicadores da velocidade angular

Artigo 4.01 – Funcionamento

Artigo 4.02 – Dispositivos de atenuação

Artigo 4.03 – Ligação de aparelhos acessórios

CAPÍTULO 5

Condições e procedimento de ensaio dos indicadores da velocidade angular

Artigo 5.01 – Segurança, capacidade de carga e compatibilidade eletromagnética

Artigo 5.02 – Emissões parasitas

Artigo 5.03 – Procedimento de ensaio

Apêndice: Tolerâncias máximas para erros de indicação dos indicadores da velocidade angular

CAPÍTULO 1

Geral

Artigo 1.01

Âmbito

Estas prescrições estabelecem os requisitos mínimos dos indicadores da velocidade angular utilizados na navegação a bordo de embarcações de navegação interior, bem como as condições para controlo da conformidade com esses requisitos mínimos.

Artigo 1.02

Função do indicador da velocidade angular

O indicador da velocidade angular tem por função, a fim de facilitar a navegação por radar, medir e indicar a velocidade de viragem do navio para bombordo ou estibordo.

Artigo 1.03

Ensaio do tipo

1. O cumprimento das prescrições mínimas pelos indicadores da velocidade angular, nos termos dos capítulos 2 e 4, deve ser demonstrado por meio de ensaios do tipo.
2. No caso de resultado positivo dos ensaios, o serviço técnico emite um certificado de ensaio. Se o equipamento não satisfizer os requisitos mínimos, o requerente deve ser notificado por escrito dos fundamentos da recusa.

*Artigo 1.04***Pedido de ensaios do tipo**

1. O pedido de ensaio do tipo de um indicador da velocidade angular deve ser apresentado a um serviço técnico.

Os serviços técnicos serão notificados à Comissão.

2. O pedido deve ser acompanhado dos seguintes documentos:

- a) descrições técnicas pormenorizadas;
- b) conjunto completo dos documentos relativos à montagem e à utilização;
- c) instruções de funcionamento.

3. O requerente deve verificar ou mandar verificar através de ensaios se o equipamento satisfaz os requisitos mínimos previstos nas presentes prescrições.

Os resultados destes ensaios e os relatórios das medições devem ser entregues com o pedido.

Estes documentos e os dados obtidos no ensaio são guardados pela autoridade competente.

*Artigo 1.05***Homologação**

1. A homologação é emitida pela autoridade competente no seguimento do certificado de ensaio.

A autoridade competente notifica à Comissão Europeia os equipamentos que tenha homologado. Da notificação deve constar o número de homologação atribuído, bem como a designação do tipo, o nome do fabricante, o nome do titular da homologação e a data da homologação.

2. Qualquer autoridade competente ou o serviço técnico designado pela autoridade competente têm o direito de, em qualquer momento, retirar equipamentos produzidos em série para inspeção.

Se na inspeção se apurarem deficiências, a homologação do tipo pode ser revogada.

A autoridade que emitiu a homologação do tipo é a competente para a sua revogação.

*Artigo 1.06***Marcação do equipamento e número de homologação**

1. Em cada um dos componentes do equipamento deve estar aposto, de modo duradouro

- a) o nome do fabricante;
- b) a denominação do equipamento;
- c) o tipo de equipamento; e
- d) o número de série.

2. O número de homologação emitido pela autoridade competente deve ser aposto de forma indelével no aparelho de modo a que se mantenha claramente visível após a instalação do equipamento.

Composição de um número de homologação: e-NN-NNN

e = União Europeia

NN = Código do país em que foi emitida a homologação, sendo:

01	=	Alemanha	18	=	Dinamarca
02	=	França	19	=	Roménia
03	=	Itália	20	=	Polónia
04	=	Países Baixos	21	=	Portugal
05	=	Suécia	23	=	Grécia
06	=	Bélgica	24	=	Irlanda
07	=	Hungria	26	=	Eslovénia
08	=	República Checa	27	=	Eslováquia
09	=	Espanha	29	=	Estónia
11	=	Reino Unido	32	=	Letónia
12	=	Áustria	34	=	Bulgária
13	=	Luxemburgo	36	=	Lituânia
14	=	Suíça	49	=	Chipre
17	=	Finlândia	50	=	Malta

NNN = número de três algarismos, a ser determinado pela autoridade competente).

3. O número de homologação deve ser utilizado exclusivamente em conjugação com a homologação.

Cabe ao requerente a responsabilidade de produzir e apor o número de homologação.

Artigo 1.07

Declaração do fabricante

Cada aparelho deve ser acompanhado de uma declaração do fabricante.

Artigo 1.08

Modificações dos equipamentos homologados

1. Quaisquer modificações dos equipamentos já homologados determinam a retirada da homologação do tipo.

Caso se pretendam efetuar modificações, estas devem ser comunicadas por escrito e em pormenor ao serviço técnico competente.

2. A autoridade competente decide, após consulta do serviço técnico, se a homologação permanece válida ou se é necessário proceder a uma inspeção ou a um novo ensaio de tipo.

Em caso de nova homologação, é atribuído um novo número de homologação.

CAPÍTULO 2

Requisitos gerais mínimos dos indicadores da velocidade angular

Artigo 2.01

Construção, projeto

1. Os indicadores da velocidade angular devem ser adequados para utilização a bordo das embarcações de navegação interior.

2. A construção e o projeto dos equipamentos devem obedecer, do ponto de vista mecânico e elétrico, às atuais boas práticas da engenharia.

3. Na falta de quaisquer disposições específicas no Anexo II da presente anexo, os requisitos e métodos de ensaio constantes da Norma Europeia EN 60945:2002 são aplicáveis ao abastecimento de energia, à segurança, à influência recíproca de equipamentos a bordo, à distância de segurança das bússolas, à resistência climática e ambiental, às emissões de ruído e à marcação dos equipamentos.

Além disso, o equipamento deve satisfazer todos os requisitos previstos no presente anexo para temperaturas ambientes compreendidas entre 0 °C e 40 °C.

Artigo 2.02

Emissões parasitas e compatibilidade eletromagnética

1. Prescrições gerais

Os indicadores de velocidade angular devem satisfazer as prescrições da Diretiva 2004/108/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de dezembro de 2004, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à compatibilidade eletromagnética e que revoga a Diretiva 89/336/CEE (*).

2. Emissões parasitas

Nos setores de frequências de 156 a 165 MHz, 450 a 470 MHz e 1,53 a 1,544 GHz, a intensidade do campo não deve exceder o valor de 15 µV/m. Estas intensidades aplicam-se a uma distância de ensaio de 3 metros do equipamento sujeito a ensaio.

Artigo 2.03

Funcionamento

1. O equipamento não deve ter mais comandos do que os necessários para o seu correto funcionamento.

A conceção, marcação e manipulação dos comandos deve permitir um funcionamento fácil, simples e rápido. Os comandos devem ser instalados de maneira a evitar, tanto quanto possível, erros de funcionamento.

Os comandos que não sejam necessários ao funcionamento normal não devem ser diretamente acessíveis.

2. Todos os comandos e indicadores devem ser identificados com símbolos ou com uma marcação em língua inglesa. Os resultados do ensaio devem satisfazer os requisitos da Norma Europeia EN 60417:1998.

Todos os algarismos e letras devem ter uma altura mínima de 4 mm. Se, por razões de ordem técnica, não for comprovadamente possível utilizar algarismos e letras de 4 mm, e, para efeitos de funcionamento, for aceitável utilizar algarismos e letras de menores dimensões, é permitida uma redução até 3 mm.

3. O equipamento deve estar projetado de maneira a que os erros de manipulação não acarretem a sua falha.

4. As funções que excedam os requisitos mínimos, tais como as conexões a outros equipamentos, devem estar previstas de forma a que o equipamento satisfaça sempre os requisitos mínimos.

Artigo 2.04

Instruções de funcionamento

Com cada aparelho deve ser entregue um manual de utilização detalhado. Este deve estar disponível em língua alemã, inglesa, francesa e neerlandesa e conter, pelo menos, as seguintes informações:

- a) ativação e funcionamento;
- b) manutenção e reparações;
- c) disposições gerais de segurança.

Artigo 2.05

Instalação do sensor

A direção de instalação em relação à linha da quilha deve estar indicada no sensor do indicador da velocidade angular. Devem também ser apresentadas instruções de instalação destinadas a garantir a menor sensibilidade possível a outros movimentos típicos do navio.

(*) OJ L 390, 31.12.2004, p. 24.

CAPÍTULO 3

Requisitos operacionais mínimos dos indicadores da velocidade angular

Artigo 3.01

Capacidade de resposta operacional dos indicadores da velocidade angular

1. O indicador da velocidade angular deve estar pronto a funcionar, o mais tardar, 4 minutos após ter sido ligado, e deve funcionar nos limites de exatidão exigidos.
2. A comutação deve ser assinalada oticamente. Devem ser possíveis a observação e a manipulação simultâneas do indicador da velocidade angular.
3. Não são permitidos comandos à distância sem fios.

Artigo 3.02

Indicação da velocidade angular

1. A indicação da velocidade angular deve efetuar-se numa escala linear graduada com o ponto zero situado a meio. A velocidade angular deve poder ser lida, em termos de direção e valor, com a necessária precisão. Não são permitidos indicadores que não sejam de agulha e de barras (*bar-graphs*).

2. A escala do indicador deve ter, pelo menos, 20 cm de comprimento e pode assumir uma forma circular ou retilínea.

As escalas retilíneas apenas podem ser dispostas na horizontal.

3. Não são permitidos indicadores exclusivamente digitais.

Artigo 3.03

Campos de medição

Os indicadores da velocidade angular podem estar equipados com um ou mais campos de medição. São recomendados os seguintes campos de medição:

30 °/min.

60 °/min.

90 °/min.

180 °/min

300 °/min

Artigo 3.04

Exatidão da velocidade angular indicada

O valor indicado não se deve desviar mais do que 2 % do valor-limite mensurável ou do que 10 % do valor real, consoante o que for maior (ver apêndice).

Artigo 3.05

Sensibilidade

O limiar de funcionamento não deve ser superior a uma alteração da velocidade angular correspondente a 1 % do valor indicado.

Artigo 3.06

Acompanhamento do funcionamento

1. Sempre que o indicador da velocidade angular não operar nos limites de exatidão exigidos, tal deverá ser assinalado.
2. Se for utilizado um giroscópio, qualquer diminuição crítica da velocidade de rotação do giroscópio deverá ser assinalada mediante um indicador. Considera-se crítica uma diminuição da velocidade de rotação do giroscópio que reduza a exatidão em 10 %.

*Artigo 3.07***Insensibilidade a outros movimentos típicos do navio**

1. O balanço transversal a ângulos até 10 graus e a velocidades angulares até 4 graus por segundo não deve causar quaisquer erros de medição que excedam os limites de tolerância.
2. Impactos causados por choques, como, por exemplo, os resultantes da acostagem, não devem causar erros de indicação remanescentes, que ultrapassem os limites de tolerância.

*Artigo 3.08***Insensibilidade a campos magnéticos**

O indicador da velocidade angular deve ser insensível a campos magnéticos que possam habitualmente ocorrer a bordo de navios.

*Artigo 3.09***Aparelhos repetidores**

Os aparelhos repetidores devem satisfazer todos os requisitos aplicáveis aos indicadores da velocidade angular.

*CAPÍTULO 4****Prescrições técnicas mínimas dos indicadores da velocidade angular****Artigo 4.01***Funcionamento**

1. Todos os comandos devem estar dispostos de maneira a que, durante a sua manipulação, não fique ocultada qualquer indicação e a navegação por radar continue a ser possível sem restrições.
2. Todos os comandos e indicadores devem estar equipados com uma iluminação não ofuscante, adequada a todas as condições de luz ambiente, e poder ser reguláveis até à posição zero por meio de um dispositivo independente.
3. O sentido dos comandos deve permitir que o movimento para a direita ou para cima tenha um efeito positivo na variável e que o movimento para a esquerda ou para baixo tenha um efeito negativo.
4. No caso de serem utilizados botões, deve ser possível localizá-los e acioná-los através do tato. Além disso, os botões devem possuir um ponto de pressão nitidamente perceptível. Se os botões tiverem funções múltiplas deve ser visível qual o nível na hierarquia que está ativo

*Artigo 4.02***Dispositivos de atenuação**

1. O sistema de sensores deve ser atenuado quanto aos valores críticos. A constante de atenuação (63 % do valor-limite) não deve exceder 0,4 segundos.
2. O indicador deve ser atenuado quanto aos valores críticos.

São permitidos comandos para aumentar a atenuação do indicador.

Em quaisquer circunstâncias, a constante de atenuação não deve exceder 5 s.

*Artigo 4.03***Ligação de aparelhos acessórios**

1. Se o indicador da velocidade angular puder ser ligado a indicadores repetidores ou dispositivos semelhantes, o sinal de velocidade de rotação deve permanecer utilizável como sinal elétrico. Além disso, o indicador da velocidade angular pode dispor de uma interface digital em conformidade com o n.º 2.

O sinal deve continuar a ser indicado com uma isolamento galvânica da massa equivalente a uma tensão analógica de 20 mV/grau $\pm$ 5 % e uma resistência interna máxima de 100 Ω .

A polaridade deve ser positiva para a viragem do navio a estibordo e negativa para a viragem a bombordo.

O limiar de funcionamento não deve exceder o valor de 0,3°/min.

O erro do ponto zero não deve exceder, no intervalo de temperatura de 0 °C e 40 °C, o valor de 1°/min.

Estando o indicador da velocidade angular ligado e o sensor não exposto a qualquer movimento, a tensão parasita do sinal de saída, medido com um filtro passa-baixo com uma largura de banda de 10 Hz não deve exceder 10 mV.

O sinal de velocidade de rotação deve ser recebido sem atenuação adicional para além dos limites previstos no artigo 4.02, n.º 1.

2. A interface digital deve obedecer às Normas Europeias EN 61162-1:2008, EN 61162-2: 2008 e EN 61162-3:2008.

3. Deve existir um interruptor para ligação de um alarme externo. Este interruptor deve estar galvanicamente separado do indicador.

O alarme externo deve ser ativado quando o interruptor estiver fechado:

- a) se o indicador da velocidade angular for desligado; ou
- b) se o indicador da velocidade angular não estiver em funcionamento; ou
- c) se o comando de acionamento tiver reagido devido a um erro excessivo (artigo 3.06).

CAPÍTULO 5

Condições e procedimento de ensaio dos indicadores da velocidade angular

Artigo 5.01

Segurança, capacidade de carga e compatibilidade eletromagnética

Os ensaios do abastecimento de energia, da segurança, da influência recíproca de aparelhos a bordo, da distância de segurança das bússolas, das resistências climática, mecânica e ambiental, da emissão de ruído e da compatibilidade eletromagnética são realizados nos termos da Norma Europeia EN 60945:2002.

Artigo 5.02

Emissões parasitas

As medições das emissões parasitas são levadas a cabo de acordo com a da Norma Europeia EN 60945:2002, no setor de frequências de 30 MHz a 2000 MHz.

As prescrições do artigo 2.02, n.º 2, devem ser observadas.

Artigo 5.03

Método de ensaio

1. O indicador da velocidade angular é ensaiado sob condições nominais e extremas. Neste contexto, os efeitos da tensão de funcionamento e da temperatura ambiente são testados até aos valores-limite recomendados.

Além disso, são utilizados radiotransmissores para criar campos de intensidades limite na imediação do indicador da velocidade angular.

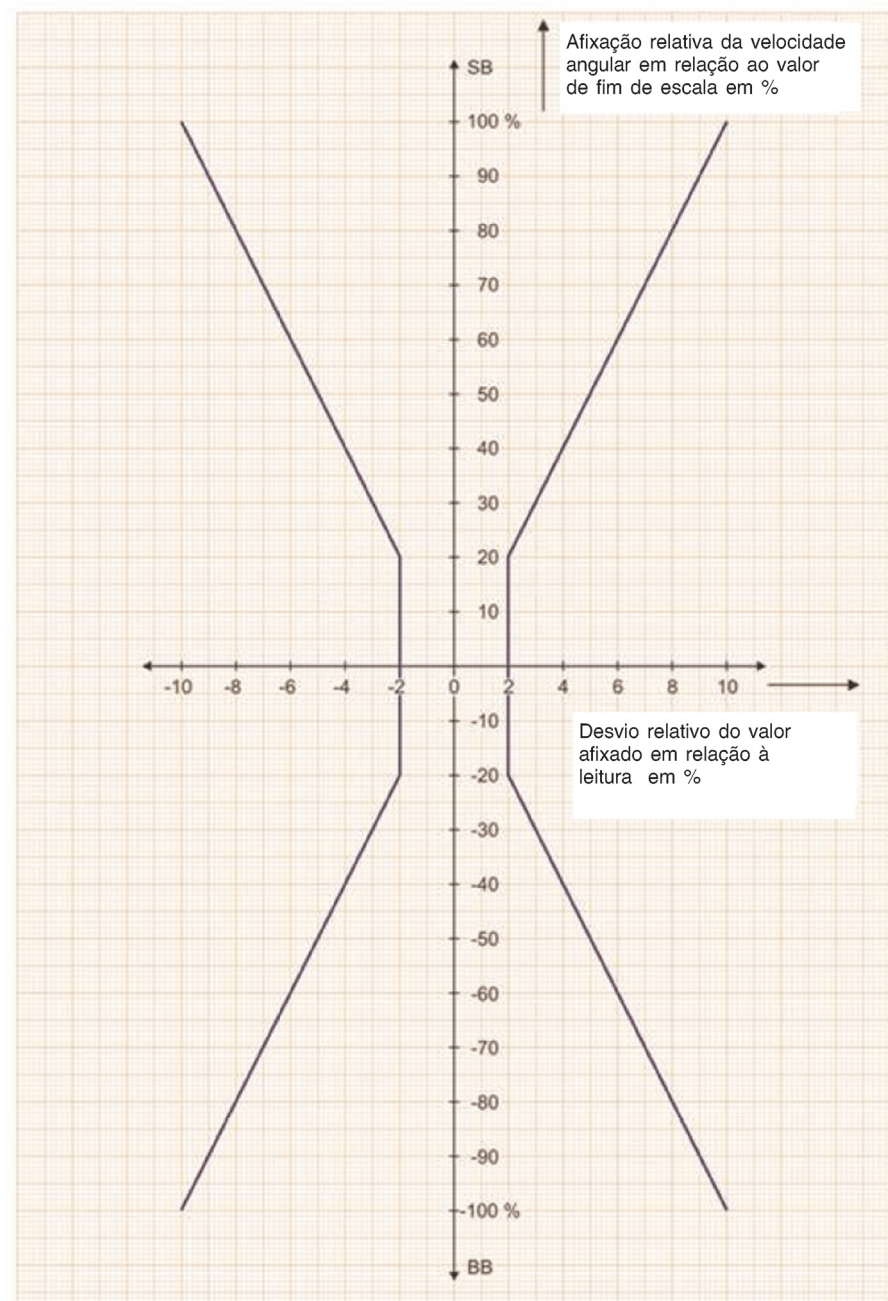
2. Nas condições previstas no n.º 1, o erro de indicação deve manter-se dentro dos limites de tolerância referidos no anexo.

3. Todos os requisitos dos capítulos 2 a 4 devem ser satisfeitos.

Apêndice

Figura 1

Tolerâncias máximas para erros de indicação dos indicadores da velocidade angular



PARTE III

Prescrições relativas à instalação e aos ensaios de funcionamento dos equipamentos de radar e dos indicadores da velocidade angular utilizados a bordo das embarcações de navegação interior*Índice*

Artigo 1.º – Disposição geral

Artigo 2.º – Empresas especializadas aprovadas

Artigo 3.º – Requisitos do abastecimento de energia a bordo

Artigo 4.º – Instalação da antena radar

Artigo 5.º – Instalação do aparelho de visualização radar e da unidade de comando

Artigo 6.º – Instalação do indicador da velocidade angular

Artigo 7.º – Instalação do sensor de posição

Artigo 8.º – Ensaio de instalação e funcionamento

Artigo 9.º – Certificado de instalação e funcionamento

*Artigo 1.º***Generalidades**

1. Os ensaios de instalação e desempenho do equipamento de navegação por radar e dos sistemas de indicação da velocidade angular devem obedecer às seguintes disposições.

2. Exclusivamente o equipamento homologado

a) em conformidade com

aa) Parte I, artigo 6.º; ou

bb) Parte II, artigo 1.05; ou

b) o equipamento homologado em conformidade com uma homologação do tipo nos termos da parte VI; e

c) marcado com o número de homologação é autorizado para instalação.

*Artigo 2.º***Empresas especializadas aprovadas**

1. A instalação, substituição, reparação ou manutenção de equipamentos de navegação por radar e indicadores da velocidade angular devem apenas ser realizadas por empresas especializadas, aprovadas pela autoridade competente.

A Comissão Europeia é notificada pelas autoridades competentes responsáveis pela aprovação.

2. A aprovação é revogável pela autoridade competente.

3. A autoridade competente deve notificar à Comissão Europeia as empresas especializadas que tenha aprovado.

*Artigo 3.º***Requisitos do abastecimento de energia a bordo**

Todas as fontes de energia dos equipamentos de navegação por radar e dos indicadores da velocidade angular devem ter o seu próprio sistema de segurança e ser, na medida do possível, seguras contra falhas de corrente.

*Artigo 4.º***Instalação da antena radar**

1. A antena radar deve ser instalada o mais próximo possível do eixo longitudinal do navio. No campo de radiação da antena não se deve encontrar qualquer obstáculo que possa causar ecos falsos ou sombras indesejáveis; caso necessário, a antena deve ser instalada na proa. A instalação e a fixação da antena radar na posição de funcionamento devem suficientemente estáveis para permitir que o equipamento de navegação por radar funcione com a exatidão exigida.

2. Depois de ter sido corrigido o erro angular na montagem e de ter sido ligado o equipamento, o desvio da linha de referência relativamente à linha da quilha não deve ser superior a 1°.

*Artigo 5.º***Instalação do aparelho de visualização radar e da unidade de comando**

1. O aparelho de visualização radar e a unidade de comando devem estar instalados na casa do leme de maneira a que a leitura da imagem radar e a operação do equipamento de navegação por radar não apresentem dificuldades. A disposição azimutal da imagem radar deve corresponder à posição natural dos objetos nas imediações. Os suportes e consolas ajustáveis devem ser construídos de forma a poderem ser fixados em qualquer posição sem vibrar.
2. Durante a navegação por radar não deve ser refletida qualquer luz artificial na direção do utilizador do radar.
3. Se os comandos não estiverem integrados no aparelho de visualização, devem encontrar-se num invólucro a uma distância máxima de 1 m do monitor. Não são permitidos comandos à distância sem fios.
4. No caso de serem instalados aparelhos repetidores, estes devem satisfazer os requisitos aplicáveis aos equipamentos de navegação por radar.

*Artigo 6.º***Instalação do indicador da velocidade angular**

1. O indicador da velocidade angular deve estar colocado em frente do timoneiro, dentro do seu campo de visão.
2. O sistema de sensor deve, sempre que possível, ser instalado a meio, em posição horizontal e no eixo longitudinal do navio. O local de instalação deve ser, sempre que possível, livre de vibrações e sujeito a fracas oscilações de temperatura. O indicador deve ser instalado, sempre que possível, acima do aparelho de visualização.
3. No caso de serem instalados aparelhos repetidores, estes devem satisfazer os requisitos aplicáveis aos indicadores da velocidade angular.

*Artigo 7.º***Instalação do sensor de posição**

No caso dos equipamentos do ECDIS fluvial operados em modo de navegação, o sensor de posição (por exemplo, antena DGPS) deve ser instalado de modo a assegurar que funcione com a máxima exatidão possível e não seja negativamente afetado pelas superestruturas e equipamentos de emissão existentes a bordo do navio.

*Artigo 8.º***Ensaio de instalação e funcionamento**

Antes da primeira colocação em funcionamento após a instalação, ou em caso de renovação ou prorrogação do certificado comunitário (exceto nos termos do disposto no anexo II, artigo 2.09, n.º 2), bem como após cada transformação da embarcação suscetível de afetar as condições de funcionamento dos equipamentos, a autoridade competente ou uma empresa aprovada nos termos do artigo 2.º devem realizar um ensaio de instalação e funcionamento. Para tal, devem verificar-se as seguintes condições:

- a) o abastecimento de energia deve estar equipado com um dispositivo de segurança próprio;
- b) a tensão de funcionamento deve situar-se dentro da margem de tolerância;
- c) os cabos e a sua colocação devem corresponder às prescrições do anexo II e, se aplicável, do ADN;
- d) o número de rotações da antena deve ser de, pelo menos, 24 rpm;
- e) no campo de radiação da antena a bordo não deve existir qualquer obstáculo que perturbe a navegação;
- f) o interruptor de segurança da antena deve estar em bom estado de funcionamento;
- g) os aparelhos de visualização, os indicadores da velocidade angular e os comandos devem estar dispostos de forma ergonómica e fácil de utilizar;
- h) a linha de referência do equipamento de navegação por radar não deve ter um desvio superior a 1° relativamente ao eixo longitudinal do navio;

- i) a exatidão da visualização da distância e da definição azimutal deve satisfazer os requisitos (medição com recurso a objetivos conhecidos);
- j) a linearidade no setor próximo (*pushing* e *pulling*) deve ser satisfatória;
- k) a distância mínima visualizável deve ser igual ou inferior a 15 m;
- l) o centro da imagem deve ser visível e o seu diâmetro não deve exceder 1 mm;
- m) não devem produzir-se ecos falsos causados por reflexões ou sombras indesejáveis na linha de referência que perturbem a segurança da navegação;
- n) os dispositivos de supressão dos ecos provocados pelas ondas e pela chuva (STC- e FTC-Preset) e os respetivos comandos devem funcionar corretamente;
- o) a regulação da amplificação deve estar em bom estado de funcionamento;
- p) a focagem e a resolução da imagem devem ser corretas;
- q) a direção de rotação do navio deve corresponder à indicação do indicador da velocidade angular e a posição zero aquando da navegação em linha reta deve funcionar corretamente;
- r) o equipamento de navegação por radar não deve apresentar sensibilidade às emissões dos dispositivos de rádio existentes a bordo ou a perturbações provocadas por outras fontes a bordo;
- s) o equipamento de navegação por radar e/ou o indicador da velocidade angular não devem interferir com os demais equipamentos existentes a bordo.

Além disso, no caso dos equipamentos do ECDIS fluvial:

- t) a margem de erro estático para o posicionamento na carta não deve exceder 2 m;
- u) a margem de erro angular estático na carta não deve exceder 1°;

Artigo 9.º

Certificado de instalação e funcionamento

Após um ensaio bem sucedido efetuado nos termos do artigo 8.º, a autoridade competente, o serviço técnico ou a empresa especializada aprovada emite um certificado de acordo com o modelo constante da parte IV. Esse certificado deve encontrar-se sempre a bordo.

Em caso de não cumprimento das condições de ensaio, é emitida uma lista das deficiências. Qualquer certificado que eventualmente exista é revogado ou enviado pelo serviço técnico ou pela empresa especializada aprovada à autoridade competente.

PARTE IV

(MODELO)

Certificado de instalação e funcionamento dos equipamentos de navegação por radar e dos indicadores de velocidade angular utilizados a bordo de embarcações de navegação interior

Nome/tipo de embarcação:

N.º europeu de identificação da embarcação:

Proprietário do navio:

Nome:

Endereço:

Equipamento de navegação por radar

Número:

Número do item	Tipo	Fabricante	Número de homologação	Número de série

Indicador da velocidade angular

Número:

Número do item	Tipo	Fabricante	Número de homologação	Número de série

Certifica-se pelo presente que o equipamento de navegação por radar e os indicadores de velocidade angular utilizados nesta embarcação satisfazem os requisitos da Diretiva 2006/87/CE, anexo IX, parte III, relativos aos ensaios de instalação e funcionamento dos sistemas de navegação por radar e aos indicadores de velocidade angular utilizados a bordo das embarcações de navegação interior.

Empresa especializada aprovada/serviço técnico/autoridade competente (*)

Nome:

Endereço:

Carimbo/Selo

Local

Data

Assinatura

(*) Riscar o que não é aplicável.

PARTE V

(MODELO)

1. Registo das autoridades competentes para a homologação do tipo dos equipamentos de radar e dos indicadores de velocidade angular

País	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico
Bélgica				
Bulgária				
Dinamarca				
Alemanha				
Estónia				
Finlândia				
França				
Grécia				
Itália				
Irlanda				
Letónia				
Lituânia				
Luxemburgo				
Malta				
Países Baixos				
Áustria				
Polónia				

País	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico
Portugal				
Roménia				
Suécia				
Suíça				
Espanha				
Eslováquia				
Eslovénia				
República Checa				
Hungria				
Reino Unido				
Chipre				

Se não for indicada uma autoridade, é porque não foi especificada uma autoridade competente para o país em causa.

2. Registo das autoridades competentes para a homologação do tipo dos equipamentos de radar e dos indicadores de velocidade angular

Número do item	Tipo	Fabricante	Titular da homologação	Data de homologação	Autoridade competente	N.º de homologação

3. Registo dos equipamentos de navegação por radar e dos indicadores de velocidade angular aprovados com base em homologações equivalentes

Número do item	Tipo	Fabricante	Titular da homologação	Data de homologação	Autoridade competente	N.º de homologação

4. Registo das empresas especializadas aprovadas para a instalação ou substituição de equipamentos de navegação por radar e de indicadores da velocidade angular

Bélgica

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

Bulgária

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

Dinamarca

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

Alemanha

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

Estónia

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

Finlândia

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

França

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

Grécia

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

Itália

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

Irlanda

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

Letónia

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

Lituânia

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

Luxemburgo

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

Malta

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

Países Baixos

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

Áustria

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

Polónia

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

Portugal

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

Roménia

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

Suécia

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

Suíça

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

Espanha

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

Eslováquia

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

Eslovénia

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

República Checa

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

Hungria

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

Reino Unido

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

Chipre

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico

Se não for especificada uma empresa, é porque não foi feita qualquer homologação no país em causa.

5. Registo dos estabelecimentos de ensaio especificados para a homologação dos equipamentos de navegação por radar e dos indicadores de velocidade angular

Número do item	Designação	Endereço	Número de telefone	Endereço de correio eletrónico	Estado

PARTE VI**Equipamento equivalente**

- 1) Equipamento de navegação por radar: Homologações feitas com base na Resolução 1989-II-33 da Comissão Central para a Navegação do Reno de 19 de maio de 1989, com a última redação que lhe foi dada pela Resolução 2008-II-11 de 27 de novembro de 2008 (*)
- 2) Indicadores de velocidade angular: Homologações feitas com base na Resolução 1989-II-34 da Comissão Central para a Navegação do Reno de 19 de maio de 1989, com a última redação que lhe foi dada pela Resolução 2008-II-11 de 27 de novembro de 2008 (*)
- 3) Equipamento de navegação por radar e indicadores de velocidade angular instalados e em funcionamento em conformidade com a Resolução 1989-II-35 da Comissão Central para a Navegação do Reno de 19 de maio de 1989, com a última redação que lhe foi dada pela Resolução 2008-II-11 de 27 de novembro de 2008 (*)

(*) Requisitos para a instalação e o funcionamento de equipamento de navegação por radar e indicadores de velocidade angular para navegação no Reno.»