Este texto constitui um instrumento de documentação e não tem qualquer efeito jurídico. As Instituições da União não assumem qualquer responsabilidade pelo respetivo conteúdo. As versões dos atos relevantes que fazem fé, incluindo os respetivos preâmbulos, são as publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e encontram-se disponíveis no EUR-Lex. É possível aceder diretamente a esses textos oficiais através das ligações incluídas no presente documento

►**B** **DIRETIVA (UE) 2016/1629 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

de 14 de setembro de 2016

que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, que altera a Diretiva 2009/100/CE e revoga a Diretiva 2006/87/CE

(JO L 252 de 16.9.2016, p. 118)

Alterada por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
►**M1**	Diretiva Delegada (UE) 2018/970 da Comissão de 18 de abril de 2018	L 174	15	10.7.2018
►**M2**	Regulamento Delegado (UE) 2019/1668 da Comissão de 26 de junho de 2019	L 256	1	7.10.2019
►**M3**	Regulamento Delegado (UE) 2021/1308 da Comissão de 28 de abril de 2021	L 284	1	9.8.2021
►**M4**	Regulamento Delegado (UE) 2023/2477 da Comissão de 30 de agosto de 2023	L 2477	1	7.11.2023
►**M5**	Regulamento Delegado (UE) 2025/2177 da Comissão de 9 de setembro de 2025	L 2177	1	26.11.2025

Retificada por:

►**C1**	Retificação, JO L 181 de 5.7.2019, p. 123 (2016/1629)

▼B

DIRETIVA (UE) 2016/1629 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 14 de setembro de 2016

que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, que altera a Diretiva 2009/100/CE e revoga a Diretiva 2006/87/CE

CAPÍTULO 1

ÂMBITO, DEFINIÇÕES E ZONAS DAS VIAS DE ÁGUA

Artigo 1.º

Objeto

A presente diretiva estabelece:

a) As prescrições técnicas necessárias para garantir a segurança dos veículos aquáticos que navegam nas vias navegáveis interiores a que se refere o artigo 4.º; e

b) A classificação dessas vias navegáveis interiores.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. A presente diretiva é aplicável aos seguintes veículos aquáticos:

a) Embarcações de comprimento (L) igual ou superior a 20 metros;

b) Embarcações em que o produto do comprimento (L) x boca (B) x calado (T) representa um volume igual ou superior a 100 metros cúbicos;

c) Rebocadores e empurradores que se destinam a rebocar ou empurrar os veículos aquáticos a que se referem as alíneas a) e b) ou estruturas flutuantes, ou que se destinam a conduzir a par tais veículos aquáticos ou estruturas flutuantes;

d) Embarcações de passageiros;

e) Estruturas flutuantes.

2. A presente diretiva não é aplicável a:

a) Transbordadores;

b) Embarcações militares;

c) Navios de mar, inclusive rebocadores e empurradores marítimos que:

i) naveguem ou tenham a sua base em águas fluviomarítimas, ou

ii) naveguem temporariamente em vias navegáveis interiores,

na condição de terem pelo menos:

▼B

— um certificado que ateste a conformidade com a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (SOLAS), ou um certificado equivalente; um certificado que ateste a conformidade com a Convenção Internacional das Linhas de Carga de 1966, ou um certificado equivalente, e um certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos (IOPP) que ateste a conformidade com a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973/78 (Marpol);

— tratando-se de navios de mar não abrangidos pela Convenção SOLAS, pela Convenção Internacional das Linhas de Carga de 1966, nem pela Convenção Marpol, os certificados pertinentes e as marcas de bordo livre exigidos pela legislação dos seus Estados de bandeira;

— tratando-se de embarcações de passageiros não abrangidas por qualquer das convenções referidas no primeiro travessão, um certificado relativo às regras e normas de segurança para as embarcações de passageiros emitido em conformidade com a Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]); ou

— tratando-se de embarcações de recreio não abrangidas por qualquer das convenções referidas no primeiro travessão, um certificado do Estado de bandeira que demonstre um nível adequado de segurança.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

a) «Veículo aquático», uma embarcação ou uma estrutura flutuante;

b) «Embarcação», uma embarcação de navegação interior ou um navio de mar;

c) «Embarcação de navegação interior», uma embarcação destinada exclusiva ou essencialmente a navegar nas vias navegáveis interiores;

d) «Rebocador», uma embarcação especialmente construída para efetuar reboques;

e) «Empurrador», uma embarcação especialmente construída para assegurar a propulsão de comboios empurrados;

f) «Embarcação de passageiros», uma embarcação de excursões diárias ou uma embarcação com cabines construída e preparada para transportar mais de 12 passageiros;

g) «Estrutura flutuante», uma construção flutuante com instalações de trabalho, como gruas, dragas, bate-estacas ou elevadores;

h) «Instalação flutuante», uma construção flutuante normalmente não destinada a ser deslocada, como uma piscina flutuante, uma doca, um embarcadouro ou um hangar para embarcações;

([1]) Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros (JO L 163 de 25.6.2009, p. 1).

▼B

i) «Equipamento flutuante», uma jangada ou construção, um conjunto ou um objeto apto a navegar, excluindo embarcações, estruturas flutuantes ou instalações flutuantes;

j) «Embarcação de recreio», uma embarcação para desporto ou recreio, excluindo as embarcações de passageiros;

k) «Embarcação rápida», um veículo aquático motorizado capaz de atingir velocidades superiores a 40 km/h em relação à água;

l) «Deslocamento de água», o volume submerso da embarcação, em metros cúbicos;

m) «Comprimento (L)», o comprimento máximo do casco, em metros, excluindo o leme e o gurupés;

n) «Boca (B)», a largura máxima do casco, em metros, medida no exterior do forro (excluindo rodas de pás, cintas de defensa, etc.);

o) «Calado (T)», a distância vertical, em metros, entre o ponto mais baixo do casco, não tomando em consideração a quilha nem outros elementos fixos, e a marca de calado máximo;

p) «Vias navegáveis interligadas», vias navegáveis de um Estado-Membro ligadas a vias navegáveis interiores de outro Estado-Membro por vias navegáveis interiores onde as embarcações abrangidas pelo âmbito de aplicação da presente diretiva podem navegar ao abrigo da legislação nacional e internacional.

Artigo 4.º

Classificação das vias navegáveis interiores

1. Para efeitos da presente diretiva, as vias navegáveis interiores da União são classificadas como se segue:

a) Zonas 1, 2, 3 e 4:

   i) Zonas 1 e 2: as vias navegáveis inscritas no capítulo 1 do anexo I;

   ii) Zona 3: as vias navegáveis inscritas no capítulo 2 do anexo I;

   iii) Zona 4: todas as outras vias navegáveis interiores onde os veículos aquáticos abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva podem navegar ao abrigo da legislação nacional.

b) Zona R: as vias navegáveis referidas na alínea a) para as quais devem ser emitidos certificados em conformidade com o artigo 22.º da Convenção Revista para a Navegação do Reno, com a redação desse artigo em 6 de outubro de 2016.

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 32.º, no que diz respeito a alterações ao anexo I, a fim de modificar a classificação de uma via navegável, inclusive o aditamento e a supressão de vias navegáveis. Essas alterações ao anexo I apenas podem ser realizadas a pedido do Estado-Membro em causa, para vias navegáveis situadas no seu território.

▼B

CAPÍTULO 2

CERTIFICADOS DE NAVEGAÇÃO

Artigo 5.º

Cumprimento das prescrições técnicas e de segurança

1. Os Estados-Membros asseguram que os veículos aquáticos a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, que naveguem nas vias navegáveis interiores da União a que se refere o artigo 4.º são construídos e mantidos em conformidade com as prescrições da presente diretiva.

2. O cumprimento por parte de um veículo aquático do disposto no n.º 1 é comprovado por um certificado emitido nos termos da presente diretiva.

Artigo 6.º

Certificados de navegação interior da União

1. Os certificados de navegação interior da União são emitidos pelas autoridades competentes dos Estados-Membros em conformidade com a presente diretiva. Os Estados-Membros verificam, após a emissão de um certificado de navegação interior da União, se não foi já emitido um certificado válido nos termos do artigo 7.º para o veículo aquático em questão.

2. O certificado de navegação interior da União é realizado segundo o modelo que consta do anexo II.

3. Cada Estado-Membro elabora uma lista das autoridades competentes que emitem o certificado de navegação interior da União e notifica a Comissão, inclusive de eventuais alterações da lista. A Comissão mantém uma lista atualizada das autoridades competentes num sítio *web* adequado.

4. O certificado de navegação interior da União é emitido aos veículos aquáticos após uma inspeção técnica efetuada antes da entrada em serviço do veículo aquático e destinada a verificar se este cumpre as prescrições técnicas a que se referem os anexos II e V.

5. Por ocasião da inspeção técnica prevista no n.º 4 do presente artigo e no artigo 29.º, ou de uma inspeção técnica efetuada a pedido do proprietário do veículo aquático, ou do seu representante, deve verificar-se, se for caso disso, se o veículo aquático cumpre as prescrições adicionais referidas no artigo 23.º, n.ºs 1 e 2.

6. Os procedimentos de apresentação de um pedido de inspeção e para a fixação do local e momento da mesma são da competência das autoridades competentes que emitem o certificado de navegação interior da União. A autoridade competente determina os documentos que lhe devem ser apresentados. Este procedimento é feito de maneira a garantir que a inspeção possa ter lugar num prazo razoável depois da apresentação do pedido.

▼B

7. As autoridades competentes dos Estados-Membros, a pedido do proprietário do veículo aquático, ou do seu representante, emitem um certificado de navegação interior da União a um veículo aquático não abrangido pela presente diretiva se o referido veículo satisfizer os requisitos da presente diretiva.

Artigo 7.º

Certificados obrigatórios

Os veículos aquáticos que naveguem nas vias navegáveis interiores da União a que se refere o artigo 4.º devem estar munidos dos seguintes documentos originais:

a) Se navegarem nas vias navegáveis da zona R:

— um certificado emitido nos termos do artigo 22.º da Convenção Revista para a Navegação do Reno, ou

— um certificado de navegação interior da União que ateste que o veículo aquático satisfaz plenamente, se for caso disso por força das disposições transitórias ao abrigo do anexo II da presente diretiva para os veículos aquáticos que naveguem no Reno (zona R), as prescrições técnicas a que se referem os anexos II e V da presente diretiva, as quais tenham sido determinadas como equivalentes das prescrições técnicas previstas em aplicação da Convenção Revista para a Navegação do Reno, de acordo com a regras e os procedimentos aplicáveis;

b) Se navegarem noutras vias navegáveis, um certificado de navegação interior da União ou um certificado emitido nos termos do artigo 22.º da Convenção Revista para a Navegação do Reno, incluindo, se for caso disso, eventuais certificados suplementares de navegação interior da União em conformidade com o artigo 8.º da presente diretiva.

Artigo 8.º

Certificados suplementares de navegação interior da União

1. É fornecido um certificado suplementar de navegação interior da União nos termos do artigo 23.º da presente diretiva aos veículos aquáticos munidos de um certificado de navegação interior da União válido ou de um certificado emitido nos termos do artigo 22.º da Convenção Revista para a Navegação do Reno.

2. O certificado suplementar de navegação interior da União é estabelecido segundo o modelo que consta do anexo II e é emitido pelas autoridades competentes nas condições estabelecidas para as vias navegáveis em questão.

Artigo 9.º

Certificados provisórios de navegação interior da União

1. As autoridades competentes dos Estados-Membros podem emitir um certificado provisório de navegação interior da União para:

a) Veículos aquáticos que se destinem a viajar para determinado local com a autorização da autoridade competente a fim de obterem um certificado de navegação interior da União;

▼B

b) Veículos aquáticos cujo certificado de navegação interior da União se tenha extraviado, danificado ou tenha sido temporariamente retirado como referido nos artigos 13.º e 15.º ou nos anexos II e V;

c) Veículos aquáticos cujo certificado de navegação interior da União esteja em processo de emissão após inspeção positiva;

d) Veículos aquáticos que não reúnam todas as condições necessárias para a obtenção do certificado de navegação interior da União em conformidade com os anexos II e V;

e) Veículos aquáticos que tenham sofrido danos de tal ordem que tenham deixado de estar em conformidade com o certificado de navegação interior da União;

f) Instalações flutuantes ou equipamentos flutuantes, no caso de as autoridades competentes em matéria de transportes especiais lhes terem dado autorização para efetuarem um transporte especial sujeito à obtenção do referido certificado provisório de navegação interior da União, em conformidade com os regulamentos da autoridade de navegação competente dos Estados-Membros;

g) Veículos aquáticos que beneficiem de derrogações ao disposto nos anexos II e V nos termos dos artigos 25.º e 26.º da presente diretiva, na pendência da aprovação dos atos de execução pertinentes.

2. O certificado provisório de navegação interior da União é emitido apenas caso a navegabilidade do veículo aquático, da instalação flutuante ou do equipamento flutuante pareça estar suficientemente assegurada. O referido certificado é estabelecido segundo o modelo que consta do anexo II.

3. O certificado provisório de navegação interior da União contém as condições consideradas necessárias pela autoridade competente e é válido:

a) Nos casos referidos no n.º 1, alíneas a), d), e) e f), para uma única viagem determinada, a realizar num prazo adequado, não superior a um mês;

b) Nos casos referidos no n.º 1, alíneas b) e c), por um período adequado;

c) Nos casos referidos no n.º 1, alínea g), por um período de seis meses; o certificado provisório de navegação interior da União pode ser prorrogado por períodos sucessivos de seis meses até à aprovação do respetivo ato de execução.

Artigo 10.º

Validade dos certificados de navegação interior da União

1. O prazo de validade dos certificados de navegação interior da União emitidos para os veículos aquáticos recém-construídos é determinado pela autoridade competente e não pode exceder:

a) Cinco anos, no caso de embarcações de passageiros e embarcações rápidas;

b) Dez anos, para todos os outros veículos aquáticos.

O prazo de validade deve ser indicado no certificado de navegação interior da União.

▼B

2. No caso de veículos aquáticos que já se encontravam em serviço antes de ser efetuada a inspeção técnica, o prazo de validade do certificado de navegação interior da União é determinado caso a caso pela autoridade competente com base no resultado da inspeção. Todavia, o prazo de validade não pode exceder os períodos estabelecidos no n.º 1.

Artigo 11.º

Prorrogação excecional da validade dos certificados de navegação interior da União

A validade de um certificado de navegação interior da União pode ser excecionalmente prorrogada sem inspeção técnica por um período não superior a seis meses, em conformidade com os anexos II e V, pela autoridade competente que o emitiu ou renovou. A prorrogação da validade deve ser averbada nesse certificado.

Artigo 12.º

Renovação dos certificados de navegação interior da União

1. Os certificados de navegação interior da União são renovados quando o seu prazo de validade expirar, nas condições estabelecidas no artigo 6.º, na sequência de uma inspeção técnica destinada a verificar se o veículo aquático cumpre as prescrições técnicas a que se referem os anexos II e V. Os certificados de navegação interior da União podem ser renovados por qualquer das autoridades competentes que tenham sido notificadas à Comissão nos termos do artigo 6.º, n.º 3.

2. Caso os certificados de navegação interior da União sejam renovados, são aplicáveis aos veículos aquáticos as disposições transitórias previstas no anexo II, nas condições especificadas nesse anexo.

Artigo 13.º

Substituição dos certificados de navegação interior da União

Os Estados-Membros estabelecem as condições em que podem ser substituídos os certificados de navegação interior da União válidos que se tenham extraviado ou danificado. Essas condições devem exigir que os veículos aquáticos que requeiram a substituição dos certificados, no caso de perda, apresentem uma declaração de perda do certificado ou, no caso de dano, devolvam o certificado danificado. O certificado de substituição indica que se trata de uma cópia.

Artigo 14.º

Modificações ou reparações importantes do veículo aquático

Após modificações ou reparações importantes que afetem o cumprimento, por parte dos veículos aquáticos, das prescrições técnicas a que se referem os anexos II e V relativas à sua solidez estrutural, navegação, manobrabilidade ou características especiais, o veículo é submetido à inspeção técnica prevista no artigo 6.º antes de voltar a ser posto em serviço.

▼B

Na sequência dessa inspeção, o certificado de navegação interior da União existente é alterado a fim de refletir as características técnicas alteradas do veículo aquático ou o referido certificado é retirado sendo emitido um novo certificado. Se o novo certificado for emitido num Estado-Membro que não seja aquele em que foi emitido ou renovado o certificado inicial, a autoridade competente que emitiu ou renovou o certificado é informada no prazo de 30 dias a contar da data de emissão do novo certificado.

Artigo 15.º

Indeferimento da emissão ou da renovação e retirada de certificados de navegação interior da União

1. Todas as decisões de indeferimento da emissão ou da renovação de certificados de navegação interior da União expõem as razões em que se baseiam. O proprietário do veículo aquático, ou o seu representante, é notificado da decisão e informado das vias e prazos de recurso aplicáveis no Estado-Membro em causa.

2. Um certificado de navegação interior da União válido pode ser retirado pela autoridade competente que o emitiu ou renovou se o veículo aquático deixar de satisfazer as prescrições técnicas nele especificadas.

Artigo 16.º

Reconhecimento dos certificados de navegação de veículos aquáticos de países terceiros

Na pendência da entrada em vigor de acordos sobre o reconhecimento mútuo dos certificados de navegação entre a União e países terceiros, as autoridades competentes de um Estado-Membro podem reconhecer os certificados de navegação de veículos aquáticos de países terceiros para navegação no território desse Estado-Membro.

Artigo 17.º

Registos dos certificados

Os Estados-Membros asseguram que as suas autoridades competentes conservam um registo de todos os certificados que emitiram ou renovaram nos termos dos artigos 6.º, 8.º, 9.º e 12.º. O referido registo inclui as informações constantes do modelo que consta do anexo II.

CAPÍTULO 3

IDENTIFICAÇÃO DA EMBARCAÇÃO, INSPEÇÕES E PRESCRIÇÕES TÉCNICAS ALTERADAS

Artigo 18.º

Número único europeu de identificação de embarcação

1. Os Estados-Membros asseguram que seja atribuído a cada veículo aquático um número único europeu de identificação de embarcação (ENI), nos termos dos anexos II e V.

▼B

2. Cada veículo aquático tem apenas um ENI que não é alterado durante todo o seu ciclo de vida.

3. Ao emitir um certificado de navegação interior da União, autoridade competente deve incluir-lhe o respetivo ENI.

4. Cada Estado-Membro elabora uma lista que indica as autoridades competentes responsáveis pela atribuição dos ENI e notifica disso a Comissão, bem como de todas as alterações à lista. A Comissão mantém uma lista atualizada das autoridades competentes num sítio *web* adequado.

Artigo 19.º

Base de dados europeia das embarcações

1. A Comissão mantém a BDEE de forma a apoiar medidas administrativas com vista à preservação da segurança e da normalidade da navegação e para assegurar a aplicação da presente diretiva.

O tratamento de dados pessoais efetuado pelos Estados-Membros obedece ao disposto no direito da União sobre a proteção de dados pessoais, em especial o Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]).

O tratamento das informações pela Comissão observa o disposto no Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]).

2. Os Estados-Membros asseguram que, para cada veículo aquático, as autoridades competentes inscrevem sem demora na BDEE:

a) Os dados que identificam e descrevem o veículo aquático nos termos da presente diretiva;

b) Os dados relativos aos certificados emitidos, renovados, substituídos e retirados, bem como à autoridade competente que emite o certificado, nos termos da presente diretiva;

c) Uma cópia digital de todos os certificados emitidos pelas autoridades competentes nos termos da presente diretiva;

d) Os dados de quaisquer pedidos de certificados recusados ou pendentes nos termos da presente diretiva; e

([1]) Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral da Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

([2]) Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2000, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados (JO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

▼B

e) Quaisquer alterações aos dados referidos nas alíneas a) a d).

3. Os dados referidos no n.º 2 podem ser tratados pelas autoridades competentes dos Estados-Membros, pelas partes contratantes da Convenção Revista para a Navegação do Reno e por países terceiros incumbidos de tarefas relacionadas com a aplicação da presente diretiva e da Diretiva 2005/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]), para os seguintes fins:

a) Aplicar a presente diretiva e a Diretiva 2005/44/CE;

b) Assegurar a gestão do tráfego de navegação e da infraestrutura;

c) Manter ou aplicar a segurança da navegação;

d) Recolher dados estatísticos.

4. A autoridade competente de um Estado-Membro pode transferir dados pessoais para países terceiros ou organizações internacionais, na condição de o fazerem exclusivamente numa base casuística e de se observarem as exigências do Regulamento (UE) 2016/679, em especial as do capítulo V. Os Estados-Membros asseguram que a transferência é necessária para os fins referidos no n.º 3 do presente artigo. Asseguram também que o país terceiro ou a organização internacional não transfere os dados para outro país terceiro ou organização internacional, salvo se lhe for dada autorização expressa por escrito e cumprir as condições estabelecidas pela autoridade competente do Estado-Membro.

5. A Comissão pode, numa base casuística, transferir dados pessoais para uma autoridade de um país terceiro ou uma organização internacional ou dar-lhe acesso à BDEE, desde que a transferência ou o acesso sejam necessários para os fins referidos no n.º 3 do presente artigo, e que se observem as exigências do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 45/2001. A Comissão assegura que a transferência ou o acesso sejam necessários para os fins referidos no n.º 3 do presente artigo. A Comissão assegura também que o país terceiro ou a organização internacional não transfere os dados para outro país terceiro ou organização internacional, salvo se lhe for dada autorização expressa por escrito e se cumprir as condições estabelecidas pela Comissão.

6. A autoridade competente assegura que os dados relativos a um veículo aquático são eliminados da base de dados a que se refere o n.º 1 quando o veículo aquático é abatido.

7. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 32.º, a fim de especificar:

a) Os dados a incluir na base de dados pelos Estados-Membros;

b) Os tipos de acesso permitidos, tendo em conta as categorias dos destinatários dos dados e os fins para que os dados são tratados a que se refere o n.º 3 do presente artigo;

([1]) Diretiva 2005/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa a serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados nas vias navegáveis interiores da Comunidade (JO L 255 de 30.9.2005, p. 152).

▼B

c) As instruções relativas à utilização e ao funcionamento da base de dados, em especial no que diz respeito às medidas de segurança dos dados, à codificação e tratamento dos dados, e à interligação da base de dados com os registos a que se refere o artigo 17.º.

Artigo 20.º

Realização de inspeções técnicas

1. Os Estados-Membros asseguram que as autoridades competentes a que se refere o n.º 3 efetuam as inspeções iniciais, periódicas, especiais e voluntárias referidas na presente diretiva.

2. As referidas autoridades competentes podem abster-se de submeter o veículo aquático, total ou parcialmente, a essa inspeção, se decorrer claramente de um atestado válido, emitido por uma sociedade de classificação reconhecida nos termos do artigo 21.º, que o referido veículo satisfaz total ou parcialmente as prescrições a que se referem os anexos II e V.

3. Cada Estado-Membro elabora uma lista que indica as autoridades competentes para efetuarem as inspeções técnicas e notifica disso a Comissão, inclusive de todas as alterações à lista. A Comissão mantém uma lista atualizada das autoridades e organismos de inspeção competentes num sítio *web* adequado.

4. Cada Estado-Membro observa as prescrições específicas respeitantes aos organismos de inspeção e aos pedidos de inspeção, estabelecidas nos anexos II e V.

Artigo 21.º

Reconhecimento das sociedades de classificação

1. A Comissão adota atos de execução para efeitos de reconhecer as sociedades de classificação que satisfaçam os critérios enunciados no anexo VI ou para lhes retirar o reconhecimento, pelo procedimento previsto nos n.os 2 e 3 do presente artigo. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 33.º, n.º 2.

2. O pedido de reconhecimento é apresentado à Comissão pelo Estado-Membro em que a sociedade de classificação tem a sua sede ou uma filial autorizada a atestar que o veículo aquático satisfaz as prescrições a que se referem os anexos II e V nos termos da presente diretiva. O pedido é acompanhado de toda a informação e documentação necessárias para se verificar o respeito dos critérios de reconhecimento.

3. Qualquer Estado-Membro pode apresentar à Comissão um pedido de retirada do reconhecimento se considerar que uma sociedade de classificação deixou de satisfazer os critérios enunciados no anexo VI. O pedido de retirada é acompanhado de provas documentais.

4. As sociedades de classificação que, até 6 de outubro de 2016, tiverem sido reconhecidas nos termos da Diretiva 2006/87/CE mantêm o seu reconhecimento.

▼B

5. A Comissão publica pela primeira vez até 7 de outubro de 2017 e mantém atualizada num sítio *web* adequado uma lista das sociedades de classificação reconhecidas nos termos do presente artigo. Os Estados-Membros comunicam à Comissão quaisquer alterações relacionadas com os nomes e endereços das sociedades de classificação para as quais tenham solicitado o reconhecimento.

Artigo 22.º

Controlo do cumprimento

1. Os Estados-Membros asseguram que as respetivas autoridades competentes podem controlar em qualquer momento se um veículo aquático tem a bordo um certificado válido nos termos do artigo 7.º e se cumpre as prescrições para a emissão do referido certificado.

Em caso de incumprimento das prescrições, as autoridades competentes tomam as medidas adequadas nos termos nos n.os 2 a 5 do presente artigo. As autoridades competentes exigem igualmente que o proprietário do veículo aquático, ou o seu representante, tome todas as medidas necessárias para resolver a situação no prazo por elas estabelecido.

A autoridade competente que emitiu o certificado que se encontra a bordo do veículo aquático é informada desse incumprimento no prazo de sete dias a contar da data do controlo.

2. Caso não se encontre a bordo um certificado válido, o veículo aquático pode ser impedido de prosseguir viagem.

3. Se, no decurso do controlo, as autoridades competentes verificarem que o veículo aquático constitui um perigo manifesto para as pessoas que se encontram a bordo, para o meio ambiente ou para a segurança da navegação, podem impedir o veículo de prosseguir viagem até que tenham sido tomadas as medidas necessárias para sanar a situação.

As autoridades competentes podem igualmente prescrever medidas proporcionadas que permitam ao veículo aquático, eventualmente após a conclusão das operações de transporte, navegar sem perigo até um local onde possa ser inspecionado ou reparado.

4. Um Estado-Membro que impeça um veículo aquático de prosseguir viagem, ou que notifique o proprietário do veículo aquático, ou o seu representante, da sua intenção de o fazer caso não sejam corrigidas as anomalias detetadas, informa no prazo de sete dias a autoridade competente do Estado-Membro que emitiu o certificado do veículo aquático ou que o renovou pela última vez da decisão que adotou ou tenciona adotar.

5. As decisões de imobilização de veículos aquáticos tomadas em aplicação da presente diretiva são devidamente fundamentadas. Essas decisões são notificadas sem demora aos interessados, simultaneamente com a indicação das vias de recurso previstas na legislação em vigor no Estado-Membro em causa e dos prazos aplicáveis.

Artigo 23.º

Prescrições técnicas alteradas para certas zonas

1. Os Estados-Membros podem, se for caso disso e sob reserva do disposto na Convenção Revista para a Navegação do Reno, adotar prescrições técnicas adicionais às referidas nos anexos II e V para os

▼B

veículos aquáticos que naveguem nas vias navegáveis das zonas 1 e 2 do respetivo território. Essas prescrições adicionais só incidem nos elementos indicados no anexo III.

2. No caso das embarcações de passageiros que naveguem em vias navegáveis interiores não interligadas da zona 3, cada Estado-Membro pode manter prescrições técnicas adicionais às referidas nos anexos II e V. Essas prescrições adicionais só incidem nos elementos indicados no anexo III.

3. Caso a aplicação das disposições transitórias a que se refere o anexo II dê origem a uma redução das normas de segurança nacionais existentes, um Estado-Membro pode não aplicar essas disposições transitórias às embarcações de passageiros que naveguem nas suas vias navegáveis interiores não interligadas. Nessas circunstâncias, o Estado-Membro em causa pode exigir que, a partir de 30 de dezembro de 2008, essas embarcações de passageiros cumpram plenamente as prescrições técnicas a que se referem os anexos II e V.

4. Os Estados-Membros podem autorizar a aplicação parcial das prescrições técnicas ou estabelecer prescrições técnicas menos restritivas do que as referidas nos anexos II e V relativamente aos veículos aquáticos que naveguem exclusivamente nas vias navegáveis das zonas 3 e 4 situadas no respetivo território. As prescrições técnicas menos restritivas ou a aplicação parcial das prescrições técnicas só podem incidir nos elementos indicados no anexo IV.

5. Caso um Estado-Membro aplique o n.º 1, 2, 3 ou 4, notifica disso a Comissão pelo menos seis meses antes da data de aplicação prevista. A Comissão informa os demais Estados-Membros nessa conformidade.

Nos casos a que se referem os n.os 1 e 2 do presente artigo, a Comissão adota atos de execução a fim de aprovar as prescrições técnicas adicionais. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 33.º, n.º 2.

6. O cumprimento das prescrições técnicas alteradas nos termos dos n.os 1, 2, 3 e 4 é especificado no certificado de navegação interior da União ou no certificado suplementar de navegação interior da União.

Artigo 24.º

Derrogações para certas categorias de veículos aquáticos

1. Mantendo simultaneamente um nível de segurança adequado, os Estados-Membros podem autorizar derrogações totais ou parciais à presente diretiva para:

a) Os veículos aquáticos que naveguem em vias navegáveis interiores não interligadas;

b) Os veículos aquáticos de porte bruto igual ou inferior a 350 toneladas, ou os veículos aquáticos não destinados ao transporte de mercadorias e com um deslocamento de água inferior a 100 metros cúbicos, cuja quilha tenha sido assente antes de 1 de janeiro de 1950 e que naveguem exclusivamente no seu território.

▼B

2. Sem prejuízo da Convenção Revista para a Navegação do Reno, os Estados-Membros podem autorizar, no que diz respeito à navegação no seu território, derrogações à presente diretiva para veículos aquáticos que realizem trajetos circunscritos de interesse local ou em zonas portuárias. As derrogações, bem como os trajetos ou as zonas para que são válidas, são especificadas no certificado do veículo aquático.

3. Os Estados-Membros notificam a Comissão das derrogações autorizadas nos termos dos n.os 1 e 2. A Comissão informa os demais Estados-Membros nessa conformidade.

Artigo 25.º

Utilização das novas tecnologias e derrogações para veículos aquáticos específicos

1. A fim de incentivar a inovação e a utilização das novas tecnologias na navegação interior, a Comissão fica habilitada a adotar atos de execução que permitam derrogações ou reconheçam a equivalência de especificações técnicas para um veículo aquático específico no que respeita:

a) À emissão de um certificado de navegação interior da União que reconheça a utilização ou presença a bordo de materiais, instalações ou equipamentos, ou a adoção de disposições ou aspetos de construção diferentes dos constantes dos anexos II e V, desde que seja assegurado um nível de segurança equivalente;

b) À emissão, a título experimental e por um período limitado, de um certificado de navegação interior da União, que incorpore especificações técnicas novas não contempladas pelas prescrições dos anexos II e V, desde que seja assegurado um nível de segurança adequado.

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 33.º, n.º 2.

2. As autoridades competentes de um Estado-Membro especificam as equivalências e derrogações e os reconhecimentos de equivalências aplicáveis, a que se refere o n.º 1, no certificado de navegação interior da União.

Artigo 26.º

Dificuldades

1. Após o termo de vigência de disposições transitórias relativas às prescrições técnicas estabelecidas no anexo II, a Comissão pode adotar atos de execução que permitam derrogações às prescrições técnicas estabelecidas nesse anexo que tenham estado subordinadas a essas disposições transitórias, caso essas prescrições sejam difíceis de aplicar do ponto de vista técnico ou caso a sua aplicação implique custos desproporcionados.

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 33.º, n.º 2.

2. As autoridades competentes de um Estado-Membro especificam as derrogações referidas no n.º 1 no certificado de navegação interior da União.

▼B

Artigo 27.º

Registo do equipamento homologado

A Comissão publica num sítio *web* adequado um registo do equipamento que tenha sido homologado em conformidade com os anexos II e V.

CAPÍTULO 4

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 28.º

Disposições transitórias relativas ao uso de documentos

▼C1

Os documentos que se inscrevem no âmbito de aplicação da presente diretiva, emitidos pelas autoridades competentes dos Estados-Membros ao abrigo da Diretiva 2006/87/CE antes de 6 de outubro de 2018, permanecem válidos até caducarem.

▼B

Artigo 29.º

Veículos aquáticos excluídos do âmbito de aplicação da Diretiva 82/714/CEE

1. É emitido um certificado de navegação interior da União aos veículos aquáticos excluídos do âmbito de aplicação da Diretiva 82/714/CEE do Conselho ([1]), mas abrangidos pela presente diretiva nos termos do artigo 2.º, n.º 1, da mesma, na sequência de uma inspeção técnica destinada a verificar se o veículo aquático cumpre as prescrições técnicas a que se referem os anexos II e V da presente diretiva. Essa inspeção técnica é efetuada quando caducar o certificado atual do veículo aquático, e em qualquer caso, até 30 de dezembro de 2018.

2. Qualquer situação de incumprimento das prescrições técnicas a que se referem os anexos II e V é especificada no certificado de navegação interior da União. Desde que as autoridades competentes considerem que tais deficiências não constituem um perigo manifesto, os veículos aquáticos referidos no n.º 1 do presente artigo podem continuar a navegar até à substituição ou transformação dos componentes ou espaços cuja não conformidade com as prescrições técnicas tenha sido certificada, após o que esses componentes ou espaços são obrigados a satisfazer as prescrições técnicas a que se referem os anexos II e V.

3. A substituição de peças existentes por peças idênticas ou de tecnologia e conceção equivalentes no decurso de reparações de rotina ou de operações de manutenção não é considerada uma substituição ou uma alteração na aceção do n.º 2.

4. Presume-se que existe perigo manifesto na aceção do n.º 2 do presente artigo nomeadamente quando não sejam satisfeitas as prescrições relativas à solidez estrutural da construção, à navegação ou manobrabilidade ou às características especiais do veículo aquático, em conformidade com as prescrições técnicas referidas a que se referem os

([1]) Diretiva 82/714/CEE do Conselho, de 4 de outubro de 1982, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior (JO L 301 de 28.10.1982, p. 1).

▼B

anexos II e V. As derrogações previstas nas prescrições técnicas, estabelecidas nos anexos II e V, não devem ser identificadas como deficiências que constituam um perigo manifesto.

Artigo 30.º

Disposições transitórias relativas às prescrições temporárias nos termos da Diretiva 2006/87/CE

As prescrições temporárias adotadas nos termos do artigo 1.06 do anexo II da Diretiva 2006/87/CE permanecem válidas até caducarem.

Artigo 31.º

Adaptação dos anexos

1. A Comissão adota atos delegados, nos termos do artigo 32.º, para adaptar o anexo II, atualizando, sem demora indevida, a referência para a versão mais recente da norma ES-TRIN e fixando a data da sua aplicação.

2. Em derrogação do n.º 1, em casos devidamente justificados por uma análise adequada e na falta de normas internacionais pertinentes e atualizadas para garantir a segurança da navegação ou em que alterações no processo decisório do CESNI comprometam os interesses da União, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 32.º, para alterar o anexo II, a fim de estabelecer prescrições técnicas adequadas.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 32.º, para adaptar os anexos III e IV ao progresso científico e técnico.

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 32.º, para adaptar o anexo V, a fim de atualizar e simplificar as disposições administrativas.

5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 32.º, para adaptar o anexo VI, a fim de alterar os critérios para o reconhecimento da classificação das sociedades para garantir a segurança da navegação.

6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 32.º, para atualizar as referências da presente diretiva a determinadas disposições dos anexos II e V, a fim de ter em conta as alterações introduzidas nesses anexos.

▼B

Artigo 32.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido nos artigos 4.º, 19.º e 31.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 6 de outubro de 2016. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada tacitamente por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes referida nos artigos 4.º, 19.º e 31.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre legislar melhor.

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados nos termos dos artigos 4.º, 19.º e 31.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 33.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo comité criado pelo artigo 7.º da Diretiva 91/672/CEE do Conselho [1] (a seguir designado «Comité»). O referido Comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Caso o parecer do comité deva ser obtido por procedimento escrito, este é encerrado sem resultados se, no prazo fixado para dar o parecer, o presidente assim o decidir. Caso o parecer do comité deva ser obtido por procedimento escrito, este é encerrado sem resultados se, no prazo fixado para dar o parecer, o presidente assim o decidir.

[1] Diretiva 91/672/CEE do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, sobre o reconhecimento recíproco dos certificados nacionais de condução de embarcações para transporte de mercadorias e de passageiros por navegação interior (JO L 373 de 31.12.1991, p. 29).

▼B

Artigo 34.º

Revisão

A Comissão apresenta, até 7 de outubro de 2021, um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho em que procede à revisão da eficácia das medidas introduzidas pela presente diretiva, nomeadamente no que diz respeito à harmonização das prescrições técnicas e ao desenvolvimento de normas técnicas para a navegação interior. O relatório deve reexaminar também os mecanismos de cooperação com as organizações internacionais competentes para a navegação interior. O relatório deve ser acompanhado, se adequado, de uma proposta legislativa para simplificar ainda mais a cooperação e a coordenação, tendo em vista elaborar normas para as quais se possa remeter nos atos jurídicos da União. A Comissão apresenta um relatório similar caso se verifiquem desenvolvimentos importantes no transporte nas vias navegáveis interiores.

Artigo 35.º

Sanções

Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação das disposições nacionais adotadas nos termos da presente diretiva e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

Artigo 36.º

Alteração da Diretiva 2009/100/CE

A Diretiva 2009/100/CE é alterada do seguinte modo:

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

«Artigo 1.º

A presente diretiva aplica-se a embarcações utilizadas no transporte de mercadorias nas vias navegáveis interiores e com um porte bruto de 20 toneladas ou mais:

a) Com um comprimento inferior a 20 metros; e

b) Em que o produto comprimento (L) x boca (B) x calado (T) representa um volume inferior a 100 metros cúbicos.

A presente diretiva não prejudica o Regulamento de Inspeção de Embarcações do Reno nem o Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Via Navegável Interior (ADN).».

2) O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

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

«4. Quando as embarcações transportem matérias perigosas, na aceção do ADN, os Estados-Membros podem exigir que sejam preenchidas as condições fixadas por este acordo. Podem exigir, a título de prova, a apresentação da autorização prevista nesse acordo.»;

▼B

b) No n.º 5, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«As condições especiais para o transporte de matérias perigosas são consideradas como preenchidas em todas as vias navegáveis da Comunidade, desde que as embarcações preencham as condições do ADN. A prova do preenchimento dessas condições é fornecida pelo certificado de autorização previsto no n.º 4.».

Artigo 37.º

Transposição

1. Sem prejuízo do artigo 40.º, os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até 7 de outubro de 2018, as quais são aplicáveis a partir dessa data. Do facto informam imediatamente a Comissão.

Quando os Estados-Membros adotarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são adotadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem nos domínios regulados pela presente diretiva.

3. Os Estados-Membros que, em virtude das derrogações autorizadas em conformidade com o artigo 24.º, n.os 1 e 2, não possuam veículos aquáticos sujeitos à presente diretiva que naveguem nas suas vias navegáveis, não são obrigados a transpor o capítulo 2, o artigo 18.º, n.º 3, e os artigos 20.º e 21.º.

Artigo 38.º

Revogação

A Diretiva 2006/87/CE é revogada com efeitos a partir de 7 de outubro de 2018.

As remissões para a diretiva revogada entendem-se como remissões para a presente diretiva e são lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo VII.

Artigo 39.º

Entrada em vigor

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

Artigo 40.º

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros com exceção da Dinamarca, Estónia, Irlanda, Grécia, Espanha, Chipre, Letónia, Malta, Portugal, Eslovénia e Finlândia.

▼B

LISTA DE ANEXOS

Anexo I:	Lista das vias navegáveis interiores da União repartidas geograficamente nas zonas 1, 2 e 3
Anexo II:	Prescrições técnicas mínimas aplicáveis aos veículos aquáticos que navegam nas vias navegáveis interiores das zonas 1, 2, 3 e 4
Anexo III:	Domínios em que se podem estabelecer prescrições técnicas adicionais para os veículos aquáticos que navegam nas vias navegáveis interiores das zonas 1 e 2 e da zona 3 (não interligada)
Anexo IV:	Domínios em que se podem reduzir as prescrições técnicas para os veículos aquáticos que navegam nas vias navegáveis interiores das zonas 3 e 4
Anexo V:	Disposições processuais específicas
Anexo VI:	Sociedades de classificação
Anexo VII:	Tabela de correspondência

▼M4

ANEXO I

LISTA DAS VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES DA UNIÃO EUROPEIA REPARTIDAS GEOGRAFICAMENTE NAS ZONAS 1, 2 E 3

CAPÍTULO 1

Zona 1

Alemanha

Ems	Da linha que une o antigo farol de Greetsiel ao molhe oeste da entrada do porto em Eemshaven em direção ao largo até à latitude 53° 30′ N e à longitude 6° 45′ E, ou seja, ligeiramente ao largo da zona de transbordo para os navios de carga seca no Alte Ems ([1])

([1]) No caso das embarcações registadas noutro Estado, devem aplicar-se as disposições do artigo 32.º do Tratado Ems-Dollart de 8 de Abril de 1960 (BGBl. 1963 II p. 602).

França

O Gironde desde o limite transversal do mar, definido pela linha que une a Pointe de Grave à Pointe de Suzac, até à linha que une a Pointe de Grave à ponta este da concha de Pontaillac

O Loire, desde o limite transversal do mar, definido pela linha que une a ponta de Mindin à ponta de Penoët, até à linha que une o farol do dique da Pointe du Pointeau ao farol de Villès-Martin em Saint-Nazaire

O Sena, desde o limite transversal do mar (caracterizado pela linha que parte do cabo Hode, na margem direita, e termina na margem esquerda, no ponto onde o dique projetado interseta a costa, a jusante de Berville-sur-Mer) até ao limite formado por uma linha orientada a 245° que parte do farol de Sainte-Adresse e que vai até à intersecção do meridiano de Greenwich. Desde esta intersecção, o limite é prolongado por uma linha de orientação norte-sul até à intersecção de uma linha de orientação este-oeste partindo do farol da Falaise des Fonds, a oeste de Honfleur

Delta do Ródano:

Golfo de Fos: desde os limites da zona 3 para norte e este, até à linha quebrada que parte do farol do dique do canal St-Louis, passa pela boia cardinal norte de They de la Gracieuse e pela boia cardinal oeste de Lavéra e termina na Pointe de Bonnieu

A parte sul do Etang de Berre entre Martigues (extremidade do Brise Lames) e o porto de La Pointe (extremidade do dique norte)

Polónia

A parte da baía de Pomorska situada a sul da linha que une NordPerd na Ilha de Rügen ao farol Niechorze

A parte da baía de Gdańsk situada a sul da linha que une o farol Hel e a boia de entrada do porto de Baltijsk

Suécia

Lago Vänern, delimitado a sul pelo paralelo de latitude que passa pela barra de Bastugrund

Lago Vättern

▼M4

Brofjorden — Donsö

A área delimitada pelos limites continentais ou da zona 2 ou 3 e por uma linha a partir do ponto mais meridional de Grötö, passando pelo ponto mais ocidental de Gåsö; o ponto mais a norte de Härmanö; Härmanö huvud (ponta de Härmanö); Vedholmen; Danholmen; o centro de Mollön; farol de Räbbehuvud; farol inferior de Sankt Olov; o ponto mais a sudeste de Flatholmen; farol de Åstol; farol de Marstrand; farol de Sälö; farol inferior de Kågholmen; farol de Tynneskär; farol de Buskärs Knöte; e farol superior de Rivö até ao farol de Rivö

Norte de Öregrundsgrepen

A área entre o continente e Gräsö, delimitada a norte pelo paralelo de latitude que passa pelo farol de Engelska Grundet e, a sul, pelo paralelo de longitude que passa pela luz de enfiamento de Öregrund

Söderarm — Sandhamn

A área delimitada pelos limites da zona 2 e por uma linha traçada a partir da luz de enfiamento de Tyvö passando pelo farol de Söderarm; a luz de enfiamento superior da estação de pilotos de Söderarm; e o farol de Prästkobben até à baliza de Korsö

Jungfrufjärden

A área delimitada pelos limites continentais ou da zona 2 e por uma linha que vai do ponto mais ocidental de Nämdö passando pelo ponto mais ocidental de Mörtö-Bunsö até à baliza de Ornöhuvud

Mysingen — Landsort

A área delimitada pelos limites da zona 2 e por uma linha que vai do farol de Utö, passando pelo ponto meridional de Nåttarö; farol de Måsknuv; e farol de Viksten até ao farol de Landsort

Landsort — Arkö

A área delimitada pelos limites continentais ou da zona 2 ou 3, e por uma linha que vai do farol de Landsort passando pelo ponto mais meridional de Enskär e o farol de Norra Kränkan até Marö Kupa

Baía de Valdemarsviken e arquipélago de Gryt

A área delimitada pelos limites continentais ou da zona 2 e por uma linha que vai da baliza de Gubbö Kupa passando pelo farol de Häradsskär e o farol de Hägerökarten até ao ponto mais meridional de Kvädö

Norte de Kalmar Sound — Västervik

A área delimitada pelo continente e por uma linha que vai de Hallmare Skackel passando pelo farol de Aleskär; farol de Idö; farol de Idö Stångskär; farol de Strupö Ljungskär, posição N 57 20,0 E016 48,0; e boia de antena ocidental de Enerumsgrund até ao ponto mais a norte de Öland e, a seguir, pela costa noroeste de Öland e, a sul, pelo paralelo de latitude N 56° 15,00′

Sul de Kalmar Sound

A área entre o continente e Öland, delimitada a norte por uma linha que vai da ponta de Dunö (no continente) a Bejershamn, em Öland, e, a sul, pelo paralelo de latitude N 56° 15,00′

▼M4

Zona 2

Chéquia

Represa de Lipno

Alemanha

Ems	Da linha que atravessa o Ems junto à entrada do porto de Papenburg entre a antiga estação de bombagem de Diemen e a abertura do dique em Halte até à linha que une o antigo farol de Greetsiel e o molhe oeste da entrada do porto em Eemshaven ([1])
Leda	Da entrada do anteporto da eclusa marítima de Leer à foz no Ems
Jade	Em direção a terra a partir da linha que une o antigo farol superior de Schillig e o campanário de Langwarden
Weser	Da aresta noroeste da ponte ferroviária de Bremen até à linha que une os campanários de Langwarden e Cappel, incluindo os braços secundários do Weser, conhecidos como Rekumer Loch, Rechter Nebenarm e Schweiburg
Hunte	Da linha 140 m a jusante da ponte Amalienbrücke em Oldenburg até à foz no Weser
Lesum	Da confluência do Hamme e do Wümme (km 0,00) até à foz do Weser
Elba	Do limite inferior do porto de Hamburgo à linha que une a baliza (“Kugelbake”) de Döse e a aresta oeste do dique de Friedrichskoog (Dieksand), incluindo: — Mühlenberger Loch — Ruthenstrom (desde o km 3,75 até à foz no Elba) — Nebenelben: — Hahnöfer Nebenelbe (entre o prolongamento da sinalização do Elba do km 635,00 ao km 644,00) — Lühesander Süderelbe (entre o prolongamento da sinalização do Elba do km 646,50 ao km 650,50) — Bützflether Süderelbe (desde o km 0,69 até à foz no Elba) — Haseldorfer Binnenelbe (entre o prolongamento da sinalização do Elba do km 653,00 ao km 658,00) — Pagensander Nebenelbe (entre o prolongamento da sinalização do Elba do km 659,00 ao km 664,00) — Schwarztonnensander Nebenelbe (entre o prolongamento da sinalização do Elba do km 661,00 ao km 664,00) — Wischhafener Süderelbe (desde o km 8,03 até à foz no Elba) — Glückstädter Nebenelbe (entre o prolongamento da sinalização do Elba do km 672,00 ao km 676,00)

▼M4

Este	Da comporta de Buxtehude (km 0,25) até à foz no Elba
Lühe	Da comporta de Au-Mühle em Horneburg (km 0,00) até à foz no Elba
Schwinge	Da aresta norte da comporta de Salztor em Stade até à foz no Elba
Pinnau	Da aresta sudoeste da ponte ferroviária em Pinneberg até à foz no Elba
Krückau	Da aresta sudoeste da ponte rodoviária Wedenkamp em Elmshorn até à foz no Elba
Stör	Do fluviómetro de Rensing até à foz no Elba
Freiburger Hafenpriel	Da aresta este da eclusa em Freiburg an der Elbe até à foz no Elba
Oste	De 210 m a montante do eixo da ponte rodoviária sobre a barragem de Oste (km 69,36) até à foz no Elba
Meldorfer Bucht	Em direção a terra a partir da linha que une a aresta oeste do dique de Friedrichskoog (Dieksand) e a cabeça do molhe oeste em Büsum
Eider	De a montante da foz do canal de Gieselau (km 22,64) até à linha entre o centro da fortaleza (Tränke) e o campanário de Vollerwiek
Gieselaukanal	Da foz no Eider até à foz no canal Nord-Ostsee
Flensburger Förde	Em direção a terra a partir da linha que une o farol de Kegnäs e Birknack e para norte até à fronteira germano-dinamarquesa, no Flensburger Förde
Schlei	Em direção a terra a partir da linha que une as cabeças do molhe de Schleimünde
Eckernförder Bucht	Em direção a terra a partir da linha que une Boknis-Eck e a ponta nordeste do continente perto de Dänisch Nienhof
Kieler Förde	Em direção a terra a partir da linha que une o farol de Bülk e o monumento aos mortos da marinha de Laboe
Nord-Ostsee-Kanal, incluindo Audorfer See e Schirnauer See	Da linha que une as cabeças do molhe de Brunsbüttel até à linha que une as luzes de entrada de Kiel-Holtenau, incluindo os lagos Borgstedter See com Enge, Flemhuder See e o canal de Achterwehrer

▼M4

Trave	Da aresta noroeste da ponte ferroviária levadiça em Lübeck, Pötenitzer Wiek e Dassower See até à linha que une as cabeças dos molhes interior sul e exterior norte em Travemünde
Wismarbucht, incluindo Kirchsee, Breitling, Salzhaff e zona portuária de Wismar	Em direção ao largo, limitado por uma linha que une Hoher Wieschendorf Huk e o farol de Timmendorf e uma linha que une o farol de Gollwitz na ilha de Poel e a extremidade sul da península de Wustrow
Warnow e Unterwarnow incluindo Breitling e braços secundários (sem o braço secundário a oeste de Badewieseninsel)	Da aresta sul da ponte ferroviária Rostock-Stralsund até uma linha que une a cabeça norte do molhe oeste e a cabeça norte do molhe este em Rostock-Warnemünde
Águas circundadas pelo continente e pelas penínsulas de Darß e Zingst e as ilhas de Bock, Hiddensee e Rügen (incluindo a zona portuária de Stralsund)	Limitado ao largo entre — a península de Zingst e a ilha de Bock: pelo paralelo de latitude 54° 26′ 42″ N, — a ilha de Bock e a ilha de Hiddensee: pela linha que une a extremidade norte da ilha de Bock e a ponta sul da ilha de Hiddensee, — a ilha de Hiddensee e a ilha de Rügen (Bug): pela linha que une a ponta sudeste de Neubessin e Buger Haken
Baía de Greifswalder e zona portuária de Greifswald, incluindo o Ryck	Da aresta este de Steinbecker Brücke em Greifswald até uma linha que une a extremidade este de Thiessower Haken (Südperd) à extremidade este da ilha de Ruden e até à extremidade norte da ilha de Usedom (54° 10′ 37″ N, 13° 47′ 51″ E)
Águas circundadas pelo continente e pela ilha de Usedom (o Peenestrom, incluindo a zona portuária de Wolgast, o Achterwasser, e o Stettiner Haff)	Para leste até à fronteira germano-polaca no Stettiner Haff
Uecker	Da aresta sudoeste da ponte rodoviária no Uekermünde até à linha que une as arestas em direção ao largo das cabeças dos molhes

([1]) No caso das embarcações registadas noutro Estado, devem aplicar-se as disposições do artigo 32.o do Tratado Ems-Dollart de 8 de Abril de 1960 (BGBl. 1963 II p. 602).

França

O Gironde, desde o km 48,50 até jusante da ponta da ilha de Patiras e até ao limite transversal do mar definido pela linha que une a Pointe de Grave à Pointe de Suzac

O Loire, desde Cordemais (PK 25) até ao limite transversal do mar definido pela linha que une a Pointe de Mindin à Pointe de Penhoët

O Sena, desde o início do canal de Tancarville até ao limite transversal do mar definido pela linha que une o cabo Hode, na margem direita, ao ponto, na margem esquerda, em que o dique previsto atinge a costa, a jusante de Berville-sur-Mer

O Vilaine, desde a barragem de Arzal até ao limite transversal do mar definido pela linha que une a Pointe du Scal à Pointe du Moustoir

Lago de Genebra

▼M4

Hungria

Lago Balaton

Países Baixos

Dollard

Eems

Waddenzee: incluindo as ligações com o Mar do Norte

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

Nieuwe Waterweg e Scheur

Calandkanaal a oeste do porto Benelux

Hollands Diep

Breeddiep, Beerkanaal e portos associados

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

Hellegat

Volkerak

Krammer

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

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

Escalda e Escalda ocidental e a sua entrada no mar: incluindo as vias navegáveis situadas entre Zeeuwsch-Vlaanderen, por um lado, e Walcheren e Zuid-Beveland, por outro lado, excluindo o canal Escalda-Reno

Polónia

Lagoa de Szczecin

Lagoa de Kamień

Lagoa de Wisła

Baía de Puck

Reserva hídrica de Włocławski

Lago Śniardwy

Lago Niegocin

Lago Mamry

▼M4

Suécia

Lysekil — Orust — Tjörn

A área delimitada pelo continente e por uma linha que vai de Slaggö, em Lysekil, até Skaftölandet, com uma orientação a 170 graus; uma linha que vai do farol de Islandsberg até Lavösund; uma linha que vai do farol de Lyr, com uma orientação a 300 graus, até ao leste continental de Mollösund; uma linha que vai do ponto mais meridional de Lyr até Björholmen; e na parte norte de Hakefjorden pela linha constituída pelo paralelo de latitude N 58 01,00

Arquipélago sul de Gotemburgo

A área delimitada pelos limites continentais ou da zona 3 e por uma linha a partir da parte ocidental do porto de Arendal passando por Knippelholmen; farol de Rivö, farol superior de Rivö; baliza da torre de Känsö; farol de Kårholmen; e luz de enfiamento de Rättarens até Askims Nabbe

Öregrund — Norrtälje

A área entre o continente e Gräsö, delimitada a norte pelo paralelo de longitude que passa pela luz de enfiamento superior de Öregrund, e delimitada ao largo por uma linha que vai de Äspskäret até ao farol de Råstensudde; uma linha que passa por Singsundet; pelas pontes sobre o Fygdströmmen; uma linha que vai de Dejeudden passando pelo farol de Arholma até ao farol de Tyvö

Norrtälje — Nämdö

A área delimitada pelos limites continentais ou da zona 2 ou 3 e por uma linha que vai do farol de Tyvö passando pelo farol de Idskärskobben; o ponto mais ocidental de Svartlöga; farol de Stenkobbsgrund, baliza de Korså; e o ponto mais ocidental de Nämdö até ao ponto mais meridional de Björnö

Dalarö — Torö

A área delimitada pelo continente e por uma linha a partir da baliza de Ornö-huvud passando por Klacknäset; Näset em Ornö; o ponto mais a Norte de Utö; farol de Utö; farol de Älvsnabben; Norra Stegholmen; Yttre Gården; Valsudden em Järflotta; e Långsudden em Järflotta até ao ponto mais oriental de Torö

Torö — Oxelösund

A área delimitada pelos limites continentais ou da zona 3 e por uma linha que vai da igreja de Torö passando pelo farol de Fifång; farol de Kockehällan; torre de Lacka; ponto mais oriental de Kittelö; farol de Trutbådan, farol de Beten; e a baliza de Femörehuvud até Svartudden a norte do farol superior de Kungshamn

Bråviken, Slätbaken e arquipélago de Östergötland

A zona delimitada pelo continente (em Bråviken oeste a partir da ponte de Hamnbron em Norrköping; em Slätbaken oeste, a partir da eclusa de Mem), e por uma linha que vai do farol de Gullängsberget passando pela baliza de Arkö; Marö Kupa: a baliza de Kupa klint; o ponto mais ocidental de Birkskär; e a baliza de Gubbö Kupa até Dalaudde a sul de Orren

Centro do estreito de Kalmar

A área delimitada, a oeste, pelo continente, a leste por Öland, a norte pelo paralelo de latitude N 56° 51,00′ e, a sul, por uma linha que vai da ponta de Dunö (continental) até Beijerhamn em Öland

▼**M4**

CAPÍTULO 2

Zona 3

Bélgica

Escalda marítimo (a jusante do fundeadouro de Antuérpia)

Bulgária

Danúbio: entre o quilómetro fluvial kmf 845,650 e o kmf 374,100

Chéquia

Represas: Brněnská (Kníničky), Jesenice, Nechranice, Orlík, Rozkoš, Slapy, Těrlicko, Žermanice e Nové Mlýny III

Lagos com exploração de seixo arenoso: Ostrožná Nová Ves e Tovačov

Alemanha

Danúbio	De Kelheim (km 2 414,72) até à fronteira germano-austríaca em Jochenstein
Reno incluindo o Lampertheimer Altrhein (do km 4,75 ao Reno), Altrhein Stockstadt-Erfelden (do km 9,80 ao Reno)	Da fronteira com a Suíça em Basileia até à fronteira germano-holandesa em Millingen
Elba (Norderelbe), incluindo Süderelbe e Köhlbrand	Da foz do canal Elba-Seiten até ao limite inferior do porto de Hamburgo
Müritz	

França

O Adour, desde o Bec du Gave até ao mar

O Aulne, desde a eclusa em Châteaulin até ao limite transversal do mar definido pela Passage de Rosnoën

O Blavet, desde Pontivy até ao Pont du Bonhomme

O canal de Calais

O Charente, desde a ponte em Tonnay-Charente até ao limite transversal do mar definido pela linha que passa pelo centro do sinal de luz a jusante na margem esquerda e pelo centro do Fort de la Pointe

O Dordogne, desde a confluência com o Lidoire até ao Bec d'Ambès

O Garonne, desde a ponte em Castet en Dorthe até ao Bec d'Ambès

O Gironde, desde o Bec d'Ambès até à linha transversal no km 48,50, passando pelo ponto mais a jusante da ilha de Patiras

O Hérault, desde o porto de Bessan até ao mar, ao limite superior da zona sujeita à influência das marés

▼M4

O Isle, desde a confluência com o Dronne até à confluência com o Dordogne

O Loire, desde a confluência com o Maine até Cordemais (km 25)

O Marne, desde a ponte em Bonneuil (km 169 bis 900) e a eclusa em St. Maur até à confluência com o Sena

O Reno

O Nive, desde a barragem de Haïtze, em Ustaritz, até à confluência com o Adour

O Oise, desde a eclusa de Janville até à confluência com o Sena

O Orb, desde Sérignan até ao mar, ao limite superior da zona sujeita à influência das marés

O Ródano, desde a fronteira com a Suíça até ao mar, com exceção do Petit Rhône

O Saône, desde o Pont de Bourgogne, em Chalon-sur-Saône, até à confluência com o Ródano

O Sena, desde a eclusa em Nogent-sur-Seine até ao início do canal de Tancarville

O Sèvre Niortaise, desde a eclusa em Marans, no limite transversal do mar em frente da guarita, até à foz

O Somme, desde o lado jusante da ponte de la Portelette, em Abbeville, até ao viaduto da linha de caminho de ferro que liga Noyelles a Saint-Valéry-sur--Somme

O Vilaine, desde Redon (km 89,345) até à barragem de Arzal

Lago Amance

Lago Annecy

Lago Biscarosse

Lago Bourget

Lago Carcans

Lago Cazaux

Lago Der-Chantecoq

Lago Guerlédan

Lago Hourtin

Lago Lacanau

Lago Orient

Lago Pareloup

Lago Parentis

Lago Sanguinet

Lago Serre-Ponçon

Lago Temple

▼**M4**

Croácia

Danúbio: entre o kmf 1 295 + 500 e o kmf 1 433 + 100

Rio Drava: entre o kmf 0 e o kmf 198 + 600

Rio Sava: entre o kmf 210 + 800 e o kmf 594 + 000

Rio Kupa: entre o kmf 0 e o kmf 5 + 900

Rio Una: entre o kmf 0 e o kmf 15

Hungria

Danúbio: entre o kmf 1 812 e o kmf 1 433

Danúbio Moson: entre o kmf 14 e o kmf 0

Danúbio Szentendre: entre o kmf 32 e o kmf 0

Danúbio Ráckeve: entre o kmf 58 e o kmf 0

Rio Tisza: entre o kmf 685 e o kmf 160

Rio Dráva: entre o kmf 198 e o kmf 70

Rio Bodrog: entre o kmf 51 e o kmf 0

Rio Kettős-Körös: entre okmf 23 e o kmf 0

Rio Hármas-Körös: entre o kmf 91 e o kmf 0

Canal Sió: entre o kmf 23 e o kmf 0

Lago Velence

Lago Fertő

Países Baixos

Reno

Sneekermeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakkerwijde, Belterwijde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer, Eemmeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten IJ, Afgesloten IJ, Noordzeekanaal, porto de IJmuiden, zona portuária de Roterdão, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordische Kil, Boven Merwede, Waal, Bijlandsch Kanaal, Boven Rijn, Pannersdensch Kanaal, Geldersche IJssel, Neder Rijn, Lek, canal Amesterdão-Reno, Veerse Meer, canal Escalda-Reno até à foz no Volkerak, Amer, Bergsche Maas, o rio Mosa a jusante de Venlo, Gooimeer, Europort, canal de Caland (a leste do porto Benelux), Hartelkanaal

Áustria

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

Inn: da foz à central elétrica de Passau-Ingling

Traun: da foz ao km 1,80

Enns: da foz ao km 2,70

March: até ao km 6,00

▼M4

Polónia

Rio Biebrza desde o estuário do canal Augustowski até ao estuário do rio Narwia

Rio Brda desde a ligação com o canal Bydgoski em Bydgoszcz até ao estuário do rio Wisła

Rio Bug desde o estuário do rio Muchawiec até ao estuário do rio Narwia

Lago Dąbie até à fronteira com as águas marítimas internas

Canal Augustowski desde a ligação com o rio Biebrza até à fronteira estatal, juntamente com os lagos situados ao longo do eixo deste canal

Canal Bartnicki desde o lago Ruda Woda até ao lago Bartężek, juntamente com o lago Bartężek

Canal Bydgoski

Canal Elbląski desde o lago Druzno até ao lago Jeziorak e ao lago Szeląg Wielki, juntamente com estes lagos e com os lagos situados no eixo do canal e um ramal na direção de Zalewo desde o lago Jeziorak até ao lago Ewingi, inclusive

Canal Gliwicki juntamente com o canal Kędzierzyński

Canal Jagielloński desde a ligação com o rio Elbląg até ao rio Nogat

Canal Łączański

Canal Śleśiński com os lagos situados ao longo do eixo deste Canal e do Lago Goplo

Canal Żerański

Rio Martwa Wisła desde o rio Wisła em Przegalina até à fronteira com as águas marítimas internas

Rio Narew desde o estuário do rio Biebrza até ao estuário do rio Wisła, juntamente com o lago Zegrzyński

Rio Nogat desde o rio Wisła até ao estuário da laguna de Wisła

Rio Noteć (superior) desde o lago Gopło até à ligação com o canal Górnonotecki e com o canal Górnonotecki, e rio Noteć (inferior) desde a ligação do canal Bydgoski até ao estuário do rio Warta

Rio Nysa Łużycka desde Gubin até ao estuário do rio Odra

Rio Odra desde a cidade de Racibórz até à ligação com o rio Odra oriental que passa a ser o rio Regalica desde a foz de Klucz-Ustowo, juntamente com esse rio e seus afluentes até ao lago Dąbie, assim como um ramal do rio Odra desde a eclusa de Opatowice até à eclusa da cidade de Wrocław

Rio Odra ocidental desde o dique de Widuchowa (704,1 km do rio Odra) até ao limite com as águas marítimas interiores, juntamente com os seus afluentes, assim como a foz de Klucz-Ustowo, que une o rio Odra oriental e ocidental

Rio Parnica e foz do Parnicki desde o rio Odra ocidental até ao limite com as águas marítimas interiores

▼M4

Rio Pisa desde o lago Roś até ao estuário do rio Narew

Rio Szkarpawa desde o rio Wisła até ao estuário da laguna de Wisła

Rio Warta desde o lago de Ślesińskie até ao estuário do rio Odra

Sistema de Wielkie Jeziora Mazurskie, que engloba os lagos unidos pelos rios e canais que constituem um eixo principal desde o lago Roś (inclusive) em Pisz até ao canal Węgorzewski (inclusive) em Węgorzewo, juntamente com os lagos Seksty, Mikołajskie, Tałty, Tałtowisko, Kotek, Szymon, Szymoneckie, Jagodne, Boczne, Tajty, Kisajno, Dargin, Łabap, Kirsajty e Święcajty, juntamente com o canal Giżycki e o canal Niegociński e o canal Piękna Góra, e um ramal do lago Ryńskie (inclusive) em Ryn até ao lago Nidzkie (até 3 km, limítrofe com a reserva hídrica do lago Nidzkie), juntamente com os lagos Bełdany, Guzianka Mała e Guzianka Wielka

Rio Wisla desde o estuário do rio Przemsza até à ligação com o canal Łączański e desde o estuário desse canal em Skawina até ao estuário do rio Wisła até à baía de Gdańsk, excluindo a reserva hídrica de Włocławski

Roménia

Danúbio: da fronteira entre a Sérvia e a Roménia (km 1 075) ao Mar Negro no canal de Sulina.

Canal Danúbio-Mar Negro (64,410 km de comprimento): desde a junção com o rio Danúbio, ao km 299,300 do Danúbio em Cernavodă (respetivamente km 64,410 do canal), até ao porto de Constança Sul — Agigea (km “0” do canal)

Canal Poarta Albă-Midia Năvodari (34,600 km de comprimento): da confluência com o canal Danúbio-Mar Negro no km 29,410 em Poarta Albă (respetivamente km 27,500 do canal) ao porto de Midia (km “0” do canal)

Eslováquia

Danúbio: entre o kmf 1 880,26 e o kmf 1 708,20

Canal do Danúbio: entre o kmf 1 851,75 e o kmf 1 811,00

Rio Váh: entre o kmf 0,00 e o kmf 70,00

Rio Morava: entre o kmf 0,00 e o kmf 6,00

Rio Bodrog: entre o kmf 49,68 e o kmf 64,85

Represas: Oravská Priehrada, Liptovská Mara, Zemplínska Šírava

Suécia

Lago Mälaren

Saltsjön, portos de Estocolmo e Värmdölandet

A área dos vertedouros do lago Mälaren em Estocolmo, em Norrström, Slussen e Hammarbyslussen, respetivamente, delimitada pelo continente e pela ponte de Lidingöbron, e por uma linha que passa pelo farol de Elfviksgrund com uma orientação a 135-315 graus; uma linha entre Mellangårdsholmen e Högklevsudde em Baggensfjärden; Örsundet entre Ingarö e Fågelbrolandet; uma linha que vai de Rönnäsudd passando pelo farol de Tegelhällan e pelo farol de Runö até Talatta em Djurö; uma linha que atravessa Vindöström entre Vindö e Värmdölandet; e, além disso, pelas ilhas situadas na área

▼**M4**

Canal Södertälje e portos de Södertälje

Canal Södertälje e os portos de Södertälje, delimitados a norte pela eclusa Södertälje e a sul pelo paralelo de latitude N 59° 09′ 00″

Canal Trollhätte, Göta älv e Nordre älv

A área que vai desde o paralelo de latitude que passa pela baliza de Bastugrund na parte meridional do lago Vänern até à ponte de Älvsborg e ao rio Nordre älv até ao paralelo de longitude E 11° 45′ 00″

Canal Göta

A leste, da eclusa de Mem até à ponte de Motala, incluindo os lagos Asplången, Roxen e Boren; a oeste, desde o paralelo de longitude que passa pelo farol de Rödesund Norra Yttre, em Karlsborg, até à eclusa de Sjötorp, incluindo o sistema de lagos atravessado pelo canal

▼**M5**

ANEXO II

PRESCRIÇÕES TÉCNICAS MÍNIMAS APLICÁVEIS AOS VEÍCULOS AQUÁTICOS QUE NAVEGAM NAS VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES DAS ZONAS 1, 2, 3 E 4

As prescrições técnicas aplicáveis aos veículos aquáticos são as previstas na norma ES-TRIN 2025/1.

▼B

ANEXO III

DOMÍNIOS EM QUE SE PODEM ESTABELECER PRESCRIÇÕES TÉCNICAS ADICIONAIS APLICÁVEIS AOS VEÍCULOS AQUÁTICOS QUE NAVEGAM NAS VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES DAS ZONAS 1 E 2 E DA ZONA 3 (NÃO INTERLIGADA)

As prescrições técnicas adicionais adotadas por um Estado-Membro, ao abrigo do artigo 23.º, n.os 1 e 2, da presente diretiva, para veículos aquáticos que naveguem no seu território estão limitadas aos seguintes domínios:

1. Definições

   — Necessárias para a compreensão das prescrições adicionais

▼M1

2. Solidez e estabilidade

   — Reforço e estabilidade da estrutura

   — Certificado/atestado de uma sociedade de classificação reconhecida

▼B

3. Distância de segurança e bordo livre

   — Bordo livre

   — Distância de segurança

4. Estanquidade das aberturas do casco e das superstruturas

   — Superstruturas

   — Portas

   — Janelas e claraboias

   — Escotilhas de porão

   — Outras aberturas (encanamentos de ventilação, encanamentos de escape, etc.)

5. Equipamentos

   — Ferros e amarras

   — Luzes de sinalização

   — Sinais sonoros

   — Agulha de marear

   — Radar

   — Instalações de radiocomunicações

   — Equipamento de salvação

   — Disponibilidade de cartas náuticas

6. Disposições adicionais para as embarcações de passageiros

   — Estabilidade (força do vento, critérios)

   — Equipamento de salvação

   — Bordo livre

   — Distância de segurança

   — Visibilidade da casa do leme

7. Comboios e transporte de contentores

   — Ligação empurrador-barcaça

   — Estabilidade dos veículos aquáticos ou das barcaças que transportam contentores

▼**M1**

8. Máquinas

— Sistemas de direção

— Veios de transmissão e acessórios

— Motores de propulsão, dispositivos de engate e acessórios

— Presença de um leme de proa ativo

— Sistema de esgoto do fundo e instalações de combate a incêndios

— Fontes de alimentação elétrica de emergência e instalações elétricas

— Certificado/atestado de uma sociedade de classificação reconhecida

▼B

ANEXO IV

DOMÍNIOS EM QUE SE PODEM REDUZIR AS PRESCRIÇÕES TÉCNICAS PARA OS VEÍCULOS AQUÁTICOS QUE NAVEGAM NAS VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES DAS ZONAS 3 E 4

A redução das prescrições técnicas prevista por um Estado-Membro, ao abrigo do artigo 23.º, n.º 4, da presente diretiva, para as embarcações que navegam exclusivamente nas vias da zona 3 ou 4 no seu território está limitada aos seguintes domínios:

Zona 3

— Ferros, amarras e cabos, incluindo o comprimento das amarras

— Velocidade (em marcha avante)

— Meios de salvação coletivos

— Estatuto de compartimentação 2

— Visibilidade da casa do leme

Zona 4

— Ferros, amarras e cabos, incluindo o comprimento das amarras

— Velocidade (em marcha avante)

— Meios de salvação

— Estatuto de compartimentação 2

— Visibilidade da casa do leme

— Segunda instalação independente de propulsão

▼B

ANEXO V

DISPOSIÇÕES PROCESSUAIS ESPECÍFICAS

Artigo 2.01

Comissões de inspeção

1. Os Estados-Membros criam comissões de inspeção.

2. As comissões de inspeção são compostas por um presidente e um grupo de peritos.

   Fazem parte de cada comissão na qualidade de peritos pelo menos:

   a) Um funcionário da administração competente para a navegação interior;

   b) Um perito em construção de embarcações de navegação interior e suas máquinas;

▼M1

   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 a inspecionar;

   d) Um perito em embarcações tradicionais para a inspeção de embarcações tradicionais.

▼B

3. Os presidentes e os peritos das comissões são designados pelas autoridades do Estado-Membro em que as mesmas são criadas. No início das suas funções, os presidentes e os peritos declaram por escrito que as exercerão de forma totalmente independente. Tal declaração não é exigida aos funcionários públicos.

4. As comissões de inspeção podem recorrer à assistência de especialistas, de acordo com as disposições nacionais aplicáveis.

Artigo 2.02

(Sem conteúdo)

Artigo 2.03

Apresentação do veículo aquático à inspeção

1. O proprietário, ou o seu representante, apresenta o veículo aquático à inspeção no estado leve, limpo e equipado; deve igualmente prestar a assistência necessária à inspeção, por exemplo, fornecendo uma lancha adequada e pessoal, e facilitar o exame das partes do casco ou das instalações que não são diretamente acessíveis ou visíveis.

2. A comissão de inspeção exige uma vistoria em doca seca por ocasião da primeira inspeção. Pode dispensar-se tal vistoria se for apresentado um certificado de classificação ou um atestado de uma sociedade de classificação reconhecida declarando que a construção está conforme com as suas prescrições ou se for apresentado um atestado que demonstre que a autoridade competente já efetuou uma vistoria em doca seca para outros efeitos. Em caso de inspeção periódica ou de inspeção nos termos do artigo 14.º da presente diretiva, a comissão de inspeção pode exigir uma vistoria em doca seca.

   A comissão de inspeção procede a ensaios com as embarcações em marcha por ocasião de uma primeira inspeção de embarcações automotoras ou de comboios, ou quando tenham sido efetuadas modificações importantes nas instalações de propulsão ou no sistema de governo.

3. A comissão de inspeção pode exigir inspeções e ensaios em marcha suplementares, bem como outros documentos justificativos. Esta disposição aplica-se igualmente durante a fase de construção do veículo aquático.

▼B

Artigo 2.04

(Sem conteúdo)

Artigo 2.05

(Sem conteúdo)

Artigo 2.06

(Sem conteúdo)

Artigo 2.07

Menções e alterações no certificado de navegação interior da União

1. O proprietário, ou o seu representante, comunica à autoridade competente qualquer mudança de nome ou de propriedade do veículo aquático, da sua arqueação, número de registo ou porto de origem, e faz-lhe chegar o certificado de navegação interior da União para que este seja alterado.

2. Qualquer autoridade competente pode introduzir menções ou alterações no certificado de navegação interior da União.

3. Uma autoridade competente que introduza uma alteração num certificado de navegação interior da União, ou nele aponha uma menção, dá conhecimento desse facto à autoridade competente que emitiu o certificado.

Artigo 2.08

(Sem conteúdo)

Artigo 2.09

Inspeção periódica

1. Os veículos aquáticos são submetidos a uma inspeção periódica antes de expirar a validade dos certificados de navegação interior da União respetivos.

2. A autoridade competente fixa o novo período de validade do certificado de navegação interior da União de acordo com os resultados dessa inspeção.

3. O período de validade é mencionado no certificado de navegação interior da União e é comunicado à autoridade que emitiu esse certificado.

4. Se, em lugar de ser prorrogado o período de validade de um certificado de navegação interior da União, este for substituído por um novo, o antigo certificado é devolvido à autoridade competente que o emitiu.

Artigo 2.10

Inspeção voluntária

O proprietário de um veículo aquático, ou o seu representante, pode em qualquer momento pedir uma inspeção voluntária do mesmo.

Esse pedido de inspeção deve ser atendido.

Artigo 2.11

(Sem conteúdo)

Artigo 2.12

(Sem conteúdo)

Artigo 2.13

(Sem conteúdo)

▼B

Artigo 2.14

(Sem conteúdo)

Artigo 2.15

Despesas

O proprietário do veículo aquático, ou o seu representante, suporta todos os encargos decorrentes da inspeção do veículo aquático e da emissão do certificado de navegação interior da União, segundo uma tarifa especial a fixar por cada Estado-Membro.

Artigo 2.16

Informações

A autoridade competente pode permitir que as pessoas que comprovem um interesse fundamentado em tomar conhecimento do conteúdo do certificado de navegação interior da União o possam fazer e obter extratos ou cópias autenticadas do certificado, que serão identificadas como tais.

Artigo 2.17

Registo dos certificados de navegação interior da União

1. As autoridades competentes conservam um arquivo das minutas ou cópia de todos os certificados de navegação interior da União que emitiram e aí inserem todas as menções e alterações nos certificados, bem como as anulações e substituições de certificados. As autoridades competentes procedem à correspondente atualização do registo referido no artigo 17.º da presente diretiva.

2. Para permitir a tomada de medidas administrativas com vista à preservação da segurança e da normalidade da navegação e à aplicação dos artigos 2.02 a 2.15 do presente anexo e dos artigos 6.º, 9.º, 10.º, 13.º, 14.º, 15.º, 20.º, 21.º e 22.º da presente diretiva, deve ser facultada às autoridades competentes dos outros Estados-Membros e aos Estados Contratantes da Convenção de Manheim, bem como, sob reserva de um nível equivalente de proteção da privacidade, a países terceiros, a consulta ao registo efetuado segundo o modelo estabelecido no anexo II, com base em acordos administrativos.

Artigo 2.18

Número único europeu de identificação de embarcação

1. O número único europeu de identificação de embarcação (ENI) é formado por oito algarismos árabes segundo a estrutura definida no anexo II da presente diretiva.

2. Se o veículo aquático não dispuser de ENI à data de emissão do certificado de navegação interior da União, ele é-lhe atribuído pela autoridade competente do Estado-Membro em que o veículo foi registado ou tem o seu porto de origem.

   No tocante aos veículos aquáticos de países em que a atribuição de ENI não é possível, o ENI a inscrever no certificado de navegação interior da União é atribuído pela autoridade competente que emite o certificado.

3. O proprietário do veículo aquático, ou o seu representante, requer à autoridade competente a atribuição de um ENI. Compete-lhe também afixar no veículo esse ENI, tal como inscrito no certificado de navegação interior da União.

Artigo 2.19

(Sem conteúdo)

Artigo 2.20

Notificações

Cada Estado-Membro ou as suas autoridades competentes notificam a Comissão e os demais Estados-Membros ou notificam-se mutuamente:

▼B

a) Dos nomes e endereços dos serviços técnicos responsáveis, juntamente com a sua autoridade nacional competente, pela aplicação do anexo II;

b) Da ficha técnica a que se refere o anexo II, relativa aos tipos de ETAR de bordo que homologou desde a última notificação;

c) Das homologações reconhecidas de ETAR de bordo construídas segundo normas diferentes das enunciadas no anexo II, para efeitos da sua utilização nas vias navegáveis nacionais dos Estados-Membros;

d) No prazo de um mês, da retirada de uma homologação, bem como dos motivos que justificam a retirada de uma homologação de ETAR de bordo;

e) De eventuais âncoras especiais autorizadas na sequência de requerimentos de redução da massa das âncoras, indicando o tipo de âncora especial e a redução de massa autorizada. A autoridade competente só concede a autorização ao requerente transcorridos três meses da data de notificação à Comissão e sob reserva de esta não levantar objeções;

f) Dos equipamentos de navegação por radar e dos indicadores de velocidade angular que homologaram. Da notificação deve constar o número de homologação atribuído, bem como a designação do tipo, o nome do fabricante, o nome do titular da homologação e a data da homologação;

g) Das autoridades competentes responsáveis pela aprovação de empresas especializadas aptas a assegurar a instalação, substituição, reparação ou manutenção de equipamentos de navegação por radar e de indicadores da velocidade angular.

▼B

ANEXO VI

SOCIEDADES DE CLASSIFICAÇÃO

Critérios para o reconhecimento de sociedades de classificação

As sociedades de classificação reconhecidas ao abrigo do artigo 21.º da presente diretiva devem satisfazer todos os critérios seguintes:

1) A sociedade de classificação deve poder comprovar que dispõe de vasta experiência na avaliação do projeto e construção de embarcações de navegação interior. Deve dispor de um conjunto exaustivo de regras e regulamentos relativos ao projeto, construção e inspeção periódica de embarcações de navegação interior, nomeadamente para o cálculo da estabilidade em conformidade com a parte 9 dos regulamentos anexos ao ADN, previsto no anexo II, Estas regras e regulamentos são publicados pelo menos em alemão, francês, inglês ou neerlandês, e são continuamente atualizados e melhorados através de programas de investigação e desenvolvimento. Estas regras e regulamentos não devem ser incompatíveis com o direito da União nem com os acordos internacionais em vigor.

2) A sociedade de classificação deve publicar anualmente o registo das embarcações que classifica.

3) A sociedade de classificação não deve ser controlada por armadores, construtores navais ou outras entidades comercialmente implicadas no projeto, construção, equipamento, reparação, exploração ou seguro de embarcações, nem deve o seu rendimento depender de uma só entidade comercial.

4) A sede da sociedade de classificação ou uma sua filial autorizada a deliberar e agir em todos os domínios que lhe incumbam no quadro dos regulamentos que regem a navegação interior, deve estar localizada num Estado-Membro.

5) A sociedade de classificação e os respetivos peritos deverão ter uma boa reputação no setor da navegação interior; os peritos devem poder comprovar um elevado grau de competência, devendo agir sob a responsabilidade da sociedade de classificação.

6) A sociedade de classificação deve dispor de pessoal técnico, de gestão, apoio, controlo, inspeção e investigação suficiente para as tarefas a desempenhar e o número de navios classificados e para velar pela atualização permanente das capacidades e das regras e regulamentos. Deve ainda assegurar a presença de inspetores pelo menos num Estado- Membro.

7) A sociedade de classificação deve reger-se por um código de deontologia.

8) A sociedade de classificação deve ser gerida e administrada de modo a garantir a confidencialidade das informações solicitadas por um Estado-Membro.

9) A sociedade de classificação deve estar apta a fornecer informações pertinentes aos Estados-Membros.

10) A direção da sociedade de classificação deve definir e documentar a sua política, objetivos e empenho no que se refere à qualidade e assegurar que essa política é entendida, aplicada e mantida a todos os níveis da sociedade de classificação.

11) A sociedade de classificação deve elaborar, aplicar e manter um sistema de qualidade interno eficaz, baseado nos elementos pertinentes das normas de qualidade internacionalmente reconhecidas e conforme com a norma EN ISO/IEC 17020:2004, segundo a interpretação dada pelas disposições da IACS relativas à regulamentação da certificação dos sistemas de garantia da qualidade. O sistema de qualidade deve ser certificado por um organismo de auditoria independente, reconhecido pela administração do Estado no qual a sociedade de classificação estabeleceu a sua sede ou a filial referidas no ponto 4, e deve, nomeadamente, garantir que:

▼B

a) As regras e regulamentos da sociedade de classificação são estabelecidas e mantidas de forma sistemática;

b) As regras e regulamentos da sociedade de classificação são respeitadas;

c) Os requisitos relativos às tarefas oficiais que a sociedade de classificação está autorizada a desempenhar são satisfeitos;

d) As responsabilidades, competências e inter-relações do pessoal cujo trabalho afeta a qualidade dos serviços da sociedade de classificação são definidas e documentadas;

e) Todo o trabalho é levado a cabo em condições controladas;

f) É aplicado um sistema de supervisão que controle as ações e o trabalho dos inspetores e do pessoal técnico e administrativo empregados diretamente pela sociedade de classificação;

g) As principais tarefas oficiais que a sociedade de classificação está autorizada a desempenhar são executadas unicamente por inspetores próprios ou por inspetores de outras sociedades de classificação reconhecidas, ou sob a supervisão direta desses inspetores;

h) É aplicado um sistema de qualificação dos inspetores e de atualização contínua dos seus conhecimentos;

i) São conservados registos que comprovem o cumprimento das normas aplicáveis nos domínios abrangidos pelos serviços prestados, bem como o bom funcionamento do sistema de qualidade; e

j) É criado um sistema global de auditorias internas, planeadas e documentadas, relativas às atividades relacionadas com a qualidade, em todos os locais de trabalho.

12) O sistema de qualidade deve ser certificado por um organismo de auditoria independente, reconhecido pela administração do Estado-Membro no qual a sociedade de classificação estabeleceu a sua sede ou a filial referidas no ponto 4.

13) A sociedade de classificação deve obrigar-se a adaptar as suas regras e regulamentos às diretivas pertinentes da União e a comunicar imediatamente quaisquer informações úteis à Comissão.

14) A sociedade de classificação deve proceder periodicamente a consultas com as sociedades de classificação reconhecidas, a fim de assegurar a equivalência das respetivas normas técnicas e da sua aplicação, e deve permitir que colaborem na elaboração das suas regras e regulamentos representantes de Estados-Membros e outras partes interessadas.

▼B

ANEXO VII

TABELA DE CORRESPONDÊNCIA

Diretiva 2006/87/CE	Presente diretiva
—	Artigo 1.º
Artigo 2.º	Artigo 2.º
—	Artigo 3.º
Artigo 1.º	Artigo 4.º
—	Artigo 5.º
Artigo 9.º	Artigo 6.º, n.os 1 e 3
Artigo 8.º, n.º 1	Artigo 6.º, n.os 2 e 4
Artigo 8.º, n.º 4	Artigo 6.º, n.º 5
Artigo 3.º	Artigo 7.º
Artigo 4.º	Artigo 8.º
Artigo 11.º, n.º 2	Artigo 9.º
Artigo 11.º, n.º 1	Artigo 10.º
Artigo 14.º	Artigo 11.º
Artigo 13.º	Artigo 12.º
Artigo 12.º	Artigo 13.º
Artigo 15.º	Artigo 14.º
Artigo 16.º	Artigo 15.º
Artigo 18.º	Artigo 16.º
—	Artigo 17.º
—	Artigo 18.º
—	Artigo 19.º
Artigo 10.º	Artigo 20.º
—	Artigo 21.º
Artigo 17.º	Artigo 22.º
Artigo 5.º	Artigo 23.º
Artigo 6.º, suprimido pela Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1])	—
Artigo 7.º, n.os 1 a 3	Artigo 24.º
—	Artigo 25.º
—	Artigo 26.º
—	Artigo 27.º
—	Artigo 28.º
Artigo 8.º, n.os 2 e 3	Artigo 29.º
—	Artigo 30.º

▼B

Diretiva 2006/87/CE	Presente diretiva
Artigo 20.º, n.º 1	Artigo 31.º
Artigo 20.º, n.º 2	—
Artigo 22.º	—
—	Artigo 32.º
Artigo 19.º	Artigo 33.º
—	Artigo 34.º
Artigo 24.º	Artigo 35.º
Artigo 21.º	Artigo 36.º
Artigo 23.º	Artigo 37.º, n.os 1 e 2
Artigo 7.º, n.º 4	Artigo 37.º, n.º 3
—	Artigo 38.º
—	Artigo 39.º
Artigo 25.º	—
Artigo 26.º	—
Artigo 27.º	Artigo 40.º

([1]) Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas (JO L 260 de 30.9.2008, p. 13).