

4.9 Um regime ETS para voos intracomunitários não deverá ter as mesmas implicações para todos os operadores europeus. Em primeiro lugar, as diferenças na elasticidade dos preços levarão a variações significativas na procura. Por outro lado, o efeito depende da percentagem representada pelos serviços intra-europeus no volume de negócios total de uma companhia aérea. Reina uma certa inquietação quanto ao facto de operadores que realizam apenas uma pequena parte de operações de transporte abrangidas pelo sistema optem por subvenções cruzadas entre vários tipos de tarifas ou com os seus serviços de longo curso, em detrimento das companhias aéreas cujas operações estão cobertas na sua maioria, ou mesmo na sua totalidade, pelo sistema. A avaliação de impacto deverá aprofundar estes aspectos.

4.10 Na opinião do CESE, subsistem ainda muitos aspectos do transporte aéreo num ETS europeu que deveriam ser estudados, por exemplo, pelo Grupo de Peritos proposto e já activo, antes de se adoptar uma posição definitiva sobre os métodos e o calendário:

— Ensinaamentos extraídos da avaliação do comércio de emissões de fontes fixas, antes de poderem ser aplicadas as medidas à aviação;

- Problemas derivados da introdução da aeronáutica no ETS europeu após o início do segundo período de intercâmbio;
- Futuras tarifas do comércio de emissões e respectivo impacto no crescimento do sector aéreo;
- Os custos globais do comércio de emissões para a aviação em relação com os objectivos previstos;
- Praticabilidade e possibilidade de gestão do comércio de emissões no sector aéreo;
- Possibilidade de ampliar o sistema a uma escala mundial por intermédio da ICAO, e caso não seja exequível, os benefícios e os custos de uma aplicação meramente regional;
- Mais investigação sobre a interferência entre a atribuição de faixas horárias (*slots*) e o comércio de emissões no sector aéreo;
- Intensificar a investigação sobre os efeitos de um possível compromisso entre emissões de CO₂ e de NO_x (um gás com efeito de estufa, mas também uma questão com relevância local na vizinhança de aeroportos em zonas urbanas da UE).

Bruxelas, 21 de Abril de 2006.

A Presidente

do Comité Económico e Social Europeu

Anne-Marie SIGMUND

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre «O quadro institucional para a navegação interior na Europa»

(2006/C 185/18)

Em 14 de Julho de 2005, o Comité Económico e Social Europeu decidiu, nos termos do n.º 2 do artigo 29.º do Regimento, elaborar um parecer sobre «O quadro institucional para a navegação interior na Europa».

Incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos, a Secção Especializada de Transportes, Energia, Infra-Estruturas e Sociedade da Informação emitiu parecer em 24 de Março de 2006, sendo relator Jan SIMONS.

Na sua 426.ª reunião plenária, realizada em 20 e 21 de Abril de 2006 (sessão de 21 de Abril), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por 57 votos, o seguinte parecer.

1. Recomendações

1.1 Nos pareceres de 16 de Janeiro de 2002 e 24 de Setembro de 2003 o CESE apela a todas as partes para que prossigam os seus esforços tendo em vista a harmonização e a integração do transporte por vias navegáveis na Europa. Esses pareceres permanecem actuais e podem ser completados no atinente ao quadro institucional à luz dos desenvolvimentos registados desde a sua adopção.

1.2 A este respeito, é muito importante que a cooperação entre os principais actores, Comissão Europeia, Comissão

Central para a Navegação do Reno e Comissão do Danúbio, seja logo no início alargada e reforçada. Deverá ser instituída uma forma de cooperação que actue estruturalmente, em profundidade e numa fase precoce nos diversos domínios da navegação interior e onde quer que ela seja relevante em associação plena com os parceiros sociais, para que a elaboração das políticas seja tanto quanto possível sólida, uniforme e global.

1.3 Para finalmente se conseguir um regime jurídico pan-europeu uniforme há que ter em conta diversos aspectos.

1.3.1 Em primeiro lugar, no atinente à cobertura geográfica, nem todos os Estados-Membros da UE são directamente afectados pela navegação interior, ao contrário do que acontece, por exemplo, com outros modos de transporte, nomeadamente a navegação aérea e o transporte rodoviário.

1.3.2 Em segundo lugar, há países que são também importantes para a navegação interior e, consequentemente, para a Europa, mas que não são membros da União Europeia.

1.3.3 Em terceiro lugar, só uma acção política conjunta poderá proceder às necessárias adaptações nas infra-estruturas das redes das vias navegáveis, o que é da competência nacional em todos os Estados.

1.3.4 Em quarto lugar, é evidente que, atendendo à diversidade das circunstâncias naturais e às diferenças de infra-estruturas e de intensidade da navegação interior, nem todas as regras devem ser aplicadas na íntegra e com a mesma rigidez em todos os rios europeus.

1.3.5 Os elementos supracitados mostram que a reflexão sobre a estrutura da navegação interior pan-europeia deve sobretudo ter um carácter único e específico.

1.4 A pressão política para a instituição de um regime pan-europeu existe, como comprovam as declarações das conferências ministeriais, mas sem que, até à data, se tenha consubstanciado de uma forma específica e forte. A conferência ministerial de 2006 na Roménia deverá indicar até que ponto se poderá efectivamente passar à acção neste domínio.

1.5 Um regime jurídico uniforme e integrado não pode prejudicar o nível elevado alcançado de protecção, segurança e aplicação uniforme do direito, nomeadamente, para as águas do Reno. É previsível que os Estados-Membros da CCNR invoquem a manutenção do «acervo renano» em caso de passagem para um novo regime. Fazem igualmente parte desse nível elevado e desse «direito adquirido» as relações estreitas e directas com as empresas do sector da navegação interior.

1.6 Este novo sistema deve consagrar especial atenção à política social, que tem sido profundamente negligenciada nos regimes de navegação interior existentes na Europa. Os parceiros sociais devem ser plenamente associados aos esforços desenvolvidos nesta matéria.

1.7 Sopesados todos os aspectos, o CESE apoia o objectivo final de pôr a funcionar uma *organização independente*, instituída por via de *convenção*, que poderá abranger, pelo menos, tanto as organizações internacionais, como a própria UE, os Estados-Membros da UE que praticam a navegação interior, mas também países terceiros, como a Suíça e os países do Danúbio que não fazem parte da UE. Numa organização de partes numa tal convenção, uma reunião de ministros pode tomar as decisões políticas juridicamente vinculativas e verificar os controlos nacionais. Além disso, a organização poderia não só congrega todos os conhecimentos e competências actualmente disponíveis nas várias entidades, mas também velar por que o actual nível de protecção e de segurança seja, pelo menos, preservado e que o diálogo social sectorial prossiga.

1.8 O CESE apela de novo a todas as partes implicadas para que continuem na via acima indicada, nomeadamente no que toca ao reforço da cooperação e à instituição de uma organização independente, como acima descrita. Como o comprova a sua participação activa em diversos fóruns no domínio da navegação interior, o Comité mantém-se ele próprio activo para que todos estes anseios se concretizem o mais rapidamente possível. Tenciona, portanto, participar este ano nas audições do Parlamento Europeu na matéria e, se possível, também na Conferência Pan-Europeia sobre a Navegação Interior, a realizar no final de 2006, na Roménia.

2. Introdução

2.1 Nos pareceres de 16 de Janeiro de 2002, o «**Futuro da rede transeuropeia de vias navegáveis**», e de 24 de Setembro de 2003, «**Rumo a um sistema pan-europeu de navegação fluvial**», o Comité Económico e Social Europeu analisou a situação da navegação interior na Europa⁽¹⁾. Este último parecer examina os pontos de estrangulamento na navegação interior e aborda a necessidade de harmonizar a regulamentação no que respeita tanto aos aspectos de direito público como privado. Trata também outras questões, tais como o ambiente e a segurança, a situação do mercado de trabalho e aspectos sociais. Estes últimos foram ainda abordados no parecer de iniciativa de Setembro de 2005 sobre a «**Política social num sistema pan-europeu de navegação interior**».

2.2 No segundo parecer o CESE apela nomeadamente a que todas as partes interessadas na navegação interior prossigam os seus esforços em prol de regimes jurídicos integrados e de uma legislação uniforme no domínio da navegação fluvial. Considera indispensável harmonizar os tratados, convenções e acordos bilaterais actualmente aplicáveis nas vias navegáveis nacionais e internacionais a fim de promover a navegação interior à escala pan-europeia.

2.3 Em todos estes pareceres o Comité indica também que ele próprio continuará a envidar esforços para que a aplicação de regras jurídicas integradas em todas as vias navegáveis seja uma realidade o mais rapidamente possível.

2.4 Esta intenção assenta sobretudo na convicção de que a navegação interior, sendo o modo de transporte relativamente mais limpo e mais ecológico e com um suficiente potencial de crescimento, pode no futuro dar um contributo importante para uma resposta sustentável à inevitável expansão do transporte.

2.5 Um dos pontos de estrangulamento na navegação interior resulta da existência de três regimes jurídicos distintos na Europa, que em parte se sobrepõem do ponto de vista geográfico.

2.6 Atendendo a que recentemente se registaram diversos desenvolvimentos relevantes que afectam este aspecto específico, o Comité considera útil e necessário elaborar um parecer de iniciativa aprofundado a este propósito.

⁽¹⁾ Ver JO n.ºs C 80 de 03.04.02 e C 10 de 14.01.04.

3. Quadro institucional existente

3.1 No parecer de 24 de Setembro de 2003 são referidos os três regimes existentes na Europa, a saber, a Convenção Revista para a Navegação do Reno de 1868 (Convenção de Mannheim), o Tratado de Belgrado para o Danúbio de 1948 e os tratados comunitários e o acervo da União Europeia.

3.2 Actualmente são cinco os Estados signatários da **Convenção de Mannheim Revista**, quatro Estados-Membros da UE, Alemanha, Bélgica, França e Países Baixos, e um país terceiro, a Suíça. A instituição do direito de liberdade de navegação e de um regime uniforme e harmonizado para o Reno e seus afluentes deram origem no século XIX a um «*mercado interno avant la lettre*», que foi e ainda é muito importante para o desenvolvimento económico da Europa.

3.3 Contrariamente ao que a sua idade poderia fazer supor a Comissão Central para a Navegação no Reno (CCNR) é uma organização ultramoderna que dispõe de um pequeno secretariado e de uma ampla rede de especialistas (nacionais), mantém ligações estreitas com as empresas de navegação interna e está em condições de reagir rapidamente a qualquer evolução de modo a assegurar a optimização e actualização do regime de navegação no Reno.

3.4 A CCNR tem competências regulamentares e adota as decisões por unanimidade. Os Estados Partes na Convenção devem transpor as decisões para a legislação nacional, na medida do necessário. As competências da CCNR abrangem diversos aspectos, como as normas técnicas, a tripulação, a segurança, o ambiente e a liberdade de navegação. A Convenção de Mannheim preceitua que as partes promoverão a navegação interna. A CCNR é competente para decidir sobre os litígios que entram no âmbito de aplicação da Convenção.

3.5 A **Convenção de Belgrado** estabelece um regime para o Danúbio. Os Estados ribeirinhos do Danúbio signatários da Convenção têm assento na Comissão do Danúbio, que, contrariamente à do Reno, dispõe apenas de poderes consultivos. Além disso, visa simplesmente regular a navegação interior interestatal. A cabotagem (que, no caso do Reno, é, efectivamente, abrangida pela Convenção de Mannheim) não entra no âmbito de aplicação da Convenção de Belgrado. Não se pode, portanto, falar de um evidente regime jurídico único para o Danúbio. A Comissão do Danúbio é composta por Estados-Membros da UE, pelos países candidatos dos Balcãs e outros países como a Sérvia e o Montenegro, a Moldávia, a Ucrânia e a Rússia.

3.6 Desde a entrada em vigor do **Tratado de Roma** em 1957 o mercado interno foi-se estabelecendo progressivamente na UE, tendo-se estendido ao domínio da navegação interior. Foram confiadas à Comissão Europeia, em particular, tarefas no que respeita nomeadamente as normas técnicas, a tripulação, o ambiente e a segurança.

3.7 Na prática, há uma cooperação, que tende felizmente a aumentar, entre a CCNR, a Comissão do Danúbio e a Comissão Europeia, em que nomeadamente a experiência e os conheci-

mentos técnicos da CCNR têm um impacto significativo. A cooperação entre a CCNR e a Comissão Europeia receberam um novo impulso com a conclusão de um acordo de cooperação em 3 de Março de 2003. A cooperação com a Comissão do Danúbio tem, por agora, um carácter mais esporádico.

4. Evolução recentes

4.1 Em Outubro de 2004, um grupo de personalidades independentes da Europa Oriental e Ocidental redigiram um relatório, em que analisam o actual quadro institucional da navegação interior a nível europeu e formulam recomendações para o reforçar. Trata-se de uma iniciativa dos Países Baixos, apoiada pela Alemanha, Bélgica, França e Suíça. O grupo, dirigido por Jan Terlouw, antigo vice-primeiro ministro e ministro da Economia neerlandês, denominou-se «**Grupo EFIN (European Framework for Inland Navigation — Quadro Europeu para a Navegação Interior)**» e publicaram um relatório intitulado «**Um novo quadro institucional para a navegação interior na Europa**». Sete outras personalidades, oriundas da Alemanha, Austria, Bélgica, França, Hungria, Roménia e Suíça, fazem também parte do grupo.

4.2 O Grupo EFIN reconhece que a navegação interior tem um enorme potencial, que não está devidamente valorizado. A navegação interior está em condições de dar um importante contributo para a melhoria do sistema europeu de transporte de mercadorias. O Grupo EFIN entende que o quadro institucional não contribui de modo suficiente para explorar plenamente o potencial da navegação interior na Europa. Além disso, considera o quadro demasiado fraco para suscitar a necessária atenção por parte dos responsáveis políticos com vista ao desenvolvimento do sector.

4.3 Como o CESE já recomendou nos seus pareceres de 16 de Janeiro de 2002 e 24 de Setembro de 2003, também o relatório do Grupo EFIN considera que se impõe uma maior harmonização dos procedimentos técnicos, qualificações, mecanismos de certificação e condições de acesso em todas as vias navegáveis europeias. Além disso, convém dispor de uma instância susceptível de apoiar a melhoria da rede de infra-estruturas das vias navegáveis, o desenvolvimento de equipamentos técnicos a bordo, o incentivo à inovação e a promoção das qualificações profissionais. É necessário um apoio institucional activo para que os obstáculos que entravam o desenvolvimento da navegação interior possam ser ultrapassados. Para o efeito, deveria ser criada uma nova estrutura.

4.4 O Grupo EFIN analisou uma série de opções com vista à instalação dessa tal estrutura nova, tendo sempre em conta a dimensão pan-europeia. É preconizado o reforço da cooperação entre as actuais instituições, nomeadamente a CCNR, a Comissão do Danúbio e a Comissão Europeia (mas também a Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT) e a Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE), o que por si só, no entanto, não basta para dar forma a uma estrutura nova do tipo proposto.

4.5 O Grupo advoga a criação de uma «**Organização Europeia para a Navegação Interior**», à qual deveria ser conferido um mandato amplo para poder tratar todos os aspectos da navegação interior. Esta organização não teria que se basear numa nova convenção. Os convénios e os regimes existentes manter-se-iam, por isso, intactos na sua forma actual. A nova organização deveria ser evolutiva, isto é, deveria poder ser adaptada às necessidades em mutação e comportar diversos órgãos modulares capazes de operarem independentemente uns dos outros.

4.6 A organização deveria articular-se em torno de três componentes: a assembleia política, a Conferência dos Ministros Europeus, encarregada da navegação interior, um órgão administrativo, o Secretariado Europeu para a Navegação Interior, e um instrumento financeiro, o Fundo Europeu de Intervenção para a Navegação Interior. Para mais pormenores, remete-se para o relatório do Grupo EFIN.

4.7 Deve ser ainda mencionado que o Grupo EFIN considerou, entre as opções, a possibilidade da criação de uma agência comunitária para a navegação interior. A dúvida reside em saber se há vontade política suficiente para o fazer. Além disso, pela sua própria natureza, este tipo de agências não dispõe de competências regulamentares, mas apenas de aplicação, controlo e recolha de informações. Atendendo a que muitas vias navegáveis não estão sujeitas ao direito comunitário, a cobertura geográfica de uma tal agência seria limitada. Pesados todos os aspectos, o Grupo rejeita a opção de criar uma agência comunitária.

4.8 Em 14 de Julho de 2005, a **Comissão Europeia** publicou um documento de discussão intitulado «**Programa de acção integrado europeu para a promoção do transporte por vias navegáveis**». Nele a Comissão indica uma série de domínios em que pretende melhorar o transporte por vias navegáveis comunitárias. Foi solicitado às partes interessadas que fizessem os seus comentários, com base nos quais a Comissão Europeia publicou, em 17 de Janeiro de 2006, a comunicação «NAIADES» sobre a promoção da navegação interior intitulada «**Um programa de acção integrado europeu para o transporte por via navegável**»^(?).

4.9 Para além de um vasto número de pontos de acção repartidos por cinco domínios estratégicos, a Comissão examina também as possibilidades que existem de modernizar a regulamentação e de a adaptar aos desafios futuros. Para o efeito, há que modernizar e melhorar a estrutura organizativa, cuja fragmentação actual é responsável pela falta de eficiência e importância política. É evidente que estas modificações dos instrumentos existentes deverão ter em conta as obrigações e acordos internacionais em vigor. O acervo actual deve ser, por conseguinte, respeitado.

4.10 A Comissão reconhece que este processo já começou e remete, a este propósito, para a Recomendação da Comissão ao Conselho de 1 de Agosto de 2003, que a autoriza a aderir às duas comissões fluviais e ao relatório EFIN. Neste momento, estão em discussão, segundo a Comissão, quatro opções, a saber: a) a intensificação da cooperação entre as comissões fluviais existentes e a Comissão Europeia, b) a adesão da UE a essas duas comissões, c) a criação de uma organização pan-europeia da navegação interna, e d) a possibilidade de confiar à Comunidade o desenvolvimento estratégico da navegação inte-

rior na Europa, tendo em conta os interesses de países terceiros.

5. Navegação interior pan-europeia

5.1 A ideia de estabelecer um regime pan-europeu para a navegação interior e deste modo incentivar o transporte por vias navegáveis em todo o continente não é nova e conta com apoio generalizado. Já em 1991, durante uma conferência ministerial realizada em Budapeste foram expostas ideias neste sentido. Em 2001, a *Conferência Pan-Europeia sobre o Transporte por Vias Navegáveis*, realizada em Roterdão, em 5 e 6 de Setembro, produziu uma declaração chamando a atenção para a necessidade de acelerar a cooperação pan-europeia tendo em vista a liberalização e o reforço do transporte por via navegável. A declaração contém princípios, objectivos e acções. Um dos princípios enunciados é que a harmonização não se pode fazer em detrimento do nível das normas de segurança e de qualidade actualmente em vigor e que as condições sociais favoráveis, pelo menos as que existem, devem ser preservadas. É preconizada a criação de um mercado pan-europeu do transporte por via navegável transparente e integrado assente nos princípios de reciprocidade, liberdade de navegação, concorrência leal e igualdade de tratamento dos utilizadores das vias interiores.

5.2 Para além dos esforços no domínio das infra-estruturas — que, como se sabe, continua a ser uma responsabilidade nacional na UE —, a declaração apela à Comissão Europeia, à UNECE e às duas comissões fluviais para que reforcem a sua cooperação no que toca à harmonização pan-europeia das condições técnicas, de segurança e equipagem e encoraja-as a trabalharem em conjunto para melhorar o ensino e a formação profissional. Apela ainda à UNECE, à Comissão Europeia, às duas comissões fluviais e à CEMT para que, em estreita cooperação, identifiquem até ao final de 2002 os obstáculos de ordem legislativa que entravam a criação de um mercado pan-europeu do transporte por via navegável harmonizado e concorrencial e reflectam em possíveis soluções para os ultrapassar.

5.3 Verifica-se que desde a Conferência de 2001 a ideia de um quadro institucional para a navegação interior progrediu bastante. A este propósito, importa ainda mencionar o *workshop* que a CEMT, a UNECE e as comissões fluviais realizaram em Setembro de 2005, em Paris, com o título bastante sugestivo «*On the move*».

5.4 Em 2006, realizar-se-á na Roménia uma nova conferência ministerial no seguimento da Conferência de Roterdão.

6. Observações

6.1 O CESE entende que o relatório EFIN constitui um contributo importante para o debate sobre a questão institucional, em especial as análises aí expostas, que merecem pois ser apoiadas. A consequência lógica dessas análises não foi, contudo, totalmente tirada, já que a solução proposta não parece conter uma força de decisão suficientemente vinculativa. Por outro lado, convém assinalar que, à semelhança do que acontece em convénios e regimes existentes, também no relatório EFIN a política social é uma mancha cega.

(?) COM(2006) 6 final.

6.2 É de louvar que a Comissão, ao contrário do que aconteceu no passado, conduza agora o debate sobre as reformas institucionais com total abertura. Para isso contribui certamente o facto de ela separar esta questão completamente dos cinco domínios estratégicos. Quanto às opções avançadas, o CESE salienta que se impõe seguramente um reforço da cooperação a curto prazo, tal como recomenda a Comissão na opção 1. A adesão da Comissão à CCNR, a propósito da qual se espera já há dois anos uma decisão do Conselho, pode também constituir uma etapa. Mas, para atingir a almejada eficiência e suscitar maior atenção política são necessárias medidas mais ambiciosas.

6.3 Quanto às duas outras opções destinadas à fase final das reestruturações, ou seja, uma organização pan-europeia da navegação interna e uma solução comunitária, a Comissão limita-se a indicar vantagens e inconvenientes, sem, no entanto, fazer uma escolha, para que a discussão se mantenha em aberto.

6.4 A fim de contribuir também para o debate e ponderação dos argumentos invocados, o CESE entende dever fazer essa escolha. Considera que a solução comunitária, como é apresentada pela Comissão, não abrangerá todo o território da União. O regime do Reno e (em menor escala) o do Danúbio manter-se-ão, o que assegura um nível de administração suplementar e confirma as necessidades de coordenação. Esta opção implica a conclusão de convénios com países terceiros, o que dá origem a diferendos. A cooperação com as comissões fluviais significa na prática que a Comissão Central para a Navegação do Reno e a Comissão do Danúbio deverão fornecer os conhecimentos e as aptidões necessárias. A perícia comunitária a desenvolver será, de facto, uma repetição das comissões fluviais, uma sobreposição, que a Comissão afirma precisamente pretender evitar.

6.5 Em contrapartida, o CESE pode subscrever a argumentação apresentada pela Comissão em prol da opção de criar uma organização pan-europeia da navegação interna, no âmbito da qual cooperariam todas as organizações e países europeus interessados, incluindo, portanto, a União Europeia. Uma organização deste tipo dará à navegação interior maior importância política e contribuirá para a sua promoção estratégica, favorecendo ainda a harmonização da legislação. O argumento de que esta organização deve ser financiada através das

contribuições das partes interessadas, sobre o qual a Comissão não faz qualquer juízo de valor, é positivo, porquanto nesta opção, para além dos Estados-Membros da UE, também os países terceiros vão contribuir para o desenvolvimento da navegação interior.

6.6 Aos argumentos negativos apresentados pela Comissão contrapõe o CESE que, se bem que a elaboração e a ratificação de uma convenção vão certamente demorar tempo, na realidade, este processo já começou e poderá mesmo terminar em alguns anos se houver vontade política. O êxito das conferências ministeriais de 1991 e 2001 e a realização de uma outra no final deste ano na Roménia apontam nesse sentido. A objecção segundo a qual uma tal organização operaria fora do quadro comunitário não tem razão de ser, pois a participação da UE na organização garante o vínculo comunitário. Para além disso, a execução das decisões da organização pode ser assegurada por via de convenção, como acontece já com a Convenção de Mannheim para o Reno.

6.6.1 Na recente cimeira sobre navegação interior (*Inland Navigation Summit, Industry Congress*, realizada em Viena de 13 a 15 de Fevereiro de 2006) a Comissão Europeia avançou com um argumento adicional contra a opção da convenção, nomeadamente de que a navegação interior é, nos termos do Tratado, da inteira competência da UE, não podendo ser transferida através de outro acordo intergovernamental. A este propósito note-se que a navegação interior na Europa se caracteriza justamente por determinadas competências, nomeadamente na zona de operação do Reno, estarem reservadas por força da Convenção de Mannheim Revista aos Estados do Reno. Acresce ainda que países terceiros pretendem ser abrangidos por um regime jurídico europeu, para o que a Comunidade não tem competência.

6.6.2 A opção da convenção significaria portanto que até os países terceiros poderiam ser abrangidos pelo mesmo regime jurídico. Poder-se-ia pensar em «câmaras de rios», cujas competências poderiam divergir. O direito europeu da navegação interior continuaria, pois, a aplicar-se plenamente nas águas comunitárias. A maior vantagem desta opção residiria no facto de as questões pan-europeias poderem ser tratadas e decididas e de, adicionalmente, poderem ser incluídas nos textos do Tratado novas competências, nomeadamente no domínio das infra-estruturas.

Bruxelas, 21 de Abril de 2006.

A Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Anne-Marie SIGMUND