



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 23.5.2017
COM(2017) 273 final

2017/0110 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

que estabelece a posição a adotar, em nome da União Europeia, no Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior (CESNI) e na sessão plenária da Comissão Central para a Navegação do Reno (CCNR) a respeito da adoção de normas de prescrições técnicas para as embarcações de navegação interior e da alteração das disposições transitórias aplicáveis a tais embarcações

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

A presente resposta diz respeito à adoção, em aplicação do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE, de uma decisão do Conselho que estabelece a posição a tomar pela União na reunião do Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior (CESNI), de 6 de julho de 2017, em relação a uma norma europeia que estabelece prescrições técnicas aplicáveis às embarcações de navegação interior, bem como na sessão plenária da Comissão Central para a Navegação do Reno (CCNR), de 31 de maio de 2017, relativamente à adoção de alterações às disposições transitórias aplicáveis a tais embarcações.

A decisão – que define a posição da União – é necessária para garantir que os interesses da UE são devidamente tidos em conta nas instâncias internacionais aquando da adoção de regras relativas ao estabelecimento de normas técnicas para as embarcações de navegação interior. Estas normas são integradas no direito da UE por força, nomeadamente, da 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, a qual inclui uma referência direta às ditas normas.

1.1. A CCNR e o CESNI

A CCNR é uma organização internacional com competências regulamentares em matéria de transporte fluvial no Reno. Quatro Estados-Membros da UE (Bélgica, França, Alemanha e Países Baixos) e a Suíça são partes na CCNR.

Em 2015, a CCNR aprovou a criação e o funcionamento do CESNI. Incumbe a este comité adotar normas técnicas em vários domínios, em particular as embarcações, as tecnologias da informação e as tripulações, velar pela interpretação uniforme das normas e dos procedimentos conexos e deliberar em matérias como a segurança da navegação e a proteção do ambiente, bem como noutras matérias relacionadas com a navegação.

O CESNI é constituído por peritos que representam os Estados-Membros da CCNR e da UE, que têm direito de voto à razão de um voto por Estado.

A UE não é parte na CCNR nem no CESNI. Pode, contudo, participar, sem direito a voto, nos trabalhos deste comité, a par das organizações internacionais cuja missão abrange as matérias tratadas pelo CESNI.

O CESNI adota as normas por unanimidade dos Estados-Membros da CCNR e da UE presentes. Não havendo consenso quanto à decisão de inscrever a adoção das normas na ordem do dia, o CESNI decide por maioria de dois terços dos votos dos membros presentes na reunião. Numa segunda fase, o CESNI adota as normas por unanimidade dos votos dos Estados-Membros da CCNR e da UE presentes. Uma vez adotadas, as normas recebem um número de referência único e são publicadas.

A CCNR acumulou uma experiência considerável na elaboração de prescrições técnicas para as embarcações de navegação interior. Criado no quadro da CCNR e contando com a participação de todos os Estados-Membros da UE, o CESNI dispõe, portanto, da competência técnica e da representatividade geográfica necessárias para elaborar normas comuns a toda a rede de vias navegáveis da União Europeia.

1.2. A norma europeia que estabelece as prescrições técnicas aplicáveis às embarcações de navegação interior

Para garantir a coerência dos dois regimes jurídicos existentes para as prescrições técnicas aplicáveis às embarcações de navegação interior (Reno e UE) é necessário aplicar as mesmas normas. Tanto o direito da UE como a regulamentação da CCNR farão referência às normas elaboradas pelo CESNI, à ES-TRIN 2017/01, a partir de 7 de outubro de 2018 (prazo de transposição da Diretiva (UE) 2016/1629 e data de aplicabilidade da ES-TRIN 2017/01).

O direito da UE e o regime regulamentar da Comissão Central para a Navegação do Reno (CCNR) para as embarcações de navegação interior ficarão totalmente alinhados a partir de 8 de outubro de 2018.

DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

O Regulamento de Inspeção das Embarcações do Reno (RIER) previu disposições transitórias para garantir a adaptação progressiva da frota existente às novas prescrições técnicas. O período de transição pode variar muito (de alguns anos até muitas décadas).

No âmbito da «moratória de 12 de junho de 2014», a CCNR prorrogou esse período por três anos, até 30 de novembro de 2017, relativamente às oito disposições transitórias seguintes:

- instalação e medição da conduta e das ligações de ventilação nos reservatórios de combustível,
- volume máximo de ruído admissível para as embarcações amarradas, nível de pressão acústica máximo admissível na casa das máquinas, pressão acústica do ruído próprio da embarcação no posto de comando, ruído e vibração nos alojamentos,
- aplicação da norma europeia às baleeiras,
- placa do fabricante, dispositivos de segurança e documentos de bordo para as gruas,
- vias de evacuação nas embarcações de passageiros que não passem pelas cozinhas,
- requisitos do sistema de propulsão das embarcações de passageiros,
- requisitos do sistema de alarme para alertar o comando e a tripulação das embarcações de passageiros,
- requisitos para as instalações elétricas.

A intenção da CCNR era utilizar este período de três anos para encontrar soluções permanentes, concedendo aos operadores tempo suficiente para as adotarem.

Note-se que as disposições transitórias atualmente em vigor ao abrigo do RIER deixam de ser aplicáveis em 30 de novembro de 2017, onze meses antes de 7 de outubro 2018 (data de aplicabilidade da norma ES-TRIN prevista tanto na Diretiva (UE) 2016/1629 como no quadro regulamentar da CCNR).

Estas disposições transitórias estão igualmente incluídas na norma ES-TRIN 2015/1 (a que a Diretiva (UE) 2016/1629 se refere). A nova norma ES-TRIN (2017/1) prevê a integração de disposições que abranjam, se for caso disso, todas as disposições transitórias que são objeto da moratória. A norma ES-TRIN 2017/1 inclui soluções permanentes em relação a duas destas disposições transitórias (instalação e medição da conduta e das ligações de ventilação nos reservatórios de combustível, e placa do fabricante, dispositivos de segurança e documentos de bordo para as gruas) e para as outras seis prevê uma prorrogação da aplicabilidade das disposições transitórias (até à ES-TRIN 2019).

A fim de cobrir o período entre o fim da moratória e a data de aplicação da norma ES-TRIN 2017/1, é necessário prorrogar parcialmente a moratória prevista no RIER pelo menos até 6 de outubro de 2017 (data em que a ES-TRIN 2017/1 começará a ser aplicada).

A intenção da CCNR é propor uma alteração do RIER relativamente às disposições transitórias que deverão caducar em 30 de novembro de 2017.

Será solicitado aos Estados-Membros da CCNR, entre os quais quatro Estados-Membros da UE, que aprovem em maio de 2017, por ocasião da próxima sessão plenária da CCNR, a prorrogação destas disposições transitórias.

A ES-TRIN

A primeira versão da norma ES-TRIN (ES-TRIN 2015) foi finalizada pelo CESNI na sua reunião de 28 de setembro de 2015 e formalmente aprovada pelo CESNI na sua sessão plenária de 26 de novembro de 2015.

A Decisão (UE) 2015/2176 do Conselho¹ estabeleceu a posição a adotar, em nome da União Europeia, no âmbito do CESNI e na sessão plenária da CCNR a respeito da adoção da norma ES-TRIN 2015.

A norma em questão estabelece as prescrições técnicas uniformes necessárias para garantir a segurança das embarcações de navegação interior. Compreende prescrições relativas à construção, armamento e equipamento das embarcações, prescrições especiais para categorias específicas de embarcações, designadamente embarcações de passageiros, comboios impelidos e embarcações porta-contentores, disposições relativas à identificação, ao modelo dos certificados e ao registo das embarcações, disposições transitórias e, ainda, instruções de aplicação da norma técnica.

A ES-TRIN é regularmente atualizada tendo em conta os trabalhos dos grupos de trabalho do CESNI.

A atualização regular da ES-TRIN é necessária para:

- manter o elevado nível de segurança existente na navegação em águas interiores,
- acompanhar a evolução técnica (p.ex. casa do leme e equipamento de navegação),
- assegurar a compatibilidade com o quadro jurídico da UE (p.ex., com o regulamento relativo às máquinas móveis não rodoviárias).

Em 2016, os peritos do CESNI elaboraram a norma ES-TRIN 2017/1.

A ES-TRIN 2017/1 integra várias alterações respeitantes, nomeadamente, aos domínios seguintes:

- casa do leme elevatória,
- atualização da referência a diversas normas internacionais,
- emissão de gases e partículas poluentes provenientes dos motores,
- equipamentos e instalações elétricos,
- sistema de combate a incêndios,
- placa do fabricante das gruas,
- atualização das disposições relativas ao equipamento de navegação e informação,

¹ JO L 307 de 25.11.2015, p. 25.

- correções das disposições transitórias relativas aos equipamentos homologados.

Na sua reunião de 23 de março de 2017, o CESNI decidiu, por unanimidade, agendar para a reunião de 6 de julho de 2017 a adoção da versão atualizada da ES-TRIN (ES-TRIN 2017/1). Antes dessa reunião de julho, o projeto de norma ES-TRIN apenas deverá sofrer alterações formais e de menor importância. As normas serão publicadas num sítio Web específico («cesni.eu»).

2. LEGISLAÇÃO E COMPETÊNCIAS DA UE NESTA MATÉRIA

A Diretiva 2006/87/CE assegura que os certificados de navegação interior da União são emitidos para embarcações que satisfazem as prescrições técnicas do anexo II da diretiva cuja equivalência com as definidas em aplicação da Convenção Revista para a Navegação do Reno tenha sido estabelecida.

Os certificados emitidos ao abrigo do artigo 22.º da Convenção Revista para a Navegação do Reno e os certificados de navegação interior da União são considerados equivalentes do ponto de vista das prescrições técnicas que as embarcações devem satisfazer, visto, nomeadamente, que as prescrições técnicas estabelecidas no quadro normativo da UE se baseiam fundamentalmente nas do Regulamento de Inspeção de Embarcações do Reno.

Além disso, o artigo 20.º da Diretiva 2006/87/CE prevê que qualquer alteração do anexo II à luz dos progressos técnicos e da evolução registados no domínio em questão fruto da atividade de outras organizações internacionais, em particular a CCNR, terá de assegurar a equivalência dos certificados emitidos no âmbito dos quadros normativos respetivos, a fim de garantir um nível de segurança equivalente.

Por conseguinte, qualquer mudança decorrente de alterações das prescrições técnicas no quadro da CCNR, bem como das disposições transitórias nelas previstas, pode afetar a Diretiva 2006/87/CE.

Além disso, em 16 de setembro de 2016, foi publicada a Diretiva (UE) 2016/1629.

Os Estados-Membros destinatários da diretiva têm de adotar todas as medidas necessárias para lhe dar cumprimento até 7 de outubro de 2018.

O anexo II da diretiva contém as prescrições técnicas aplicáveis às embarcações, remetendo para a norma ES-TRIN 2015/1. Acresce que o artigo 31.º, n.º 1, da diretiva dispõe que a Comissão adota atos delegados 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.

Tal como foi acima referido, o CESNI, agindo sob autoridade da CCNR e aberto a peritos de todos os Estados-Membros, é responsável pela elaboração de normas técnicas no domínio da navegação interior para as quais a União deverá remeter.

O considerando (21) da Diretiva 2016/1629 explica que o CESNI foi criado para facilitar a harmonização das normas técnicas aplicadas no setor da navegação interior em toda a Europa. A diretiva recorda ainda que, a fim de garantir um elevado nível de segurança e eficiência da navegação interior, manter a equivalência dos certificados de navegação interior e ter em conta o progresso técnico e científico e outros desenvolvimentos no setor, deverá ser mantida atualizada a remissão para a Norma Europeia que estabelece as Prescrições Técnicas para a Navegação Interior (norma ES-TRIN) aplicável.

3. RESULTADOS DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS

A atualização da norma técnica ES-TRIN foi objeto de um trabalho preparatório intenso ao nível dos peritos do CESNI. As consultas neste contexto abrangeram um largo espectro de peritos dos setores público e privado. Realizaram-se as seguintes reuniões técnicas durante a elaboração da norma ao nível do CESNI:

- reuniões de trabalho (23-24.02.2016; 14-15.06.2016; 30-31.08.2016; 29-30.11.2016; 21-22.02.2017) e
- reunião do comité (23.03.2017).

Estas reuniões permitiram que se chegasse a um acordo, ao nível dos peritos, sobre as prescrições técnicas para as embarcações de navegação interior.

4. NECESSIDADE DE UMA DECISÃO AO ABRIGO DO ARTIGO 218.º, N.º 9, DO TFUE

O artigo 218.º, n.º 9, do TFUE dispõe que «o Conselho, sob proposta da Comissão (...), adota uma decisão (...) em que se definam as posições a tomar em nome da União numa instância criada por um acordo, quando essa instância for chamada a adotar atos que produzam efeitos jurídicos, com exceção dos atos que completem ou alterem o quadro institucional do acordo».

No que diz respeito à aplicabilidade do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE, o procedimento descrito nesta disposição deve ser seguido quando estejam reunidas as condições por ela definidas. Essas condições são: a) o domínio em causa é da competência da União, b) a posição da União é expressa numa instância criada por um acordo internacional e essa instância é chamada a adotar c) atos que produzem efeitos jurídicos. A jurisprudência esclareceu não ser pré-requisito da aplicabilidade do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE que a União seja membro da instância em causa.

No caso em apreço, é evidente não só que as prescrições técnicas da navegação interior são da competência da União, mas também que a UE exerceu essa competência por meio da Diretiva 2006/87/CE e da Diretiva (UE) 2016/1629, e que esse domínio é regulado em grande medida por normas comuns da União.

Tanto o CESNI como a CCNR preenchem o segundo critério, visto serem instâncias criadas ao abrigo de um acordo internacional.

Embora as normas adotadas pelo CESNI não sejam obrigatórias *per se*, é óbvio que o passarão a ser para os membros da CCNR, logo que esta altere o seu quadro normativo (Regulamento de Inspeção das Embarcações do Reno) para que este remeta para a norma adotada pelo CESNI e a torne obrigatória no quadro da aplicação da Convenção Revista para a Navegação do Reno. A natureza vinculativa daquele regulamento para os membros da CCNR é estabelecida na Convenção de Mannheim de 17 de outubro de 1868².

Além disso, decorre claramente da jurisprudência do Tribunal de Justiça que um ato não vinculativo de uma organização internacional pode ser considerado um «ato que produz efeitos jurídicos», para efeitos da aplicabilidade do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE, se puder influenciar decisivamente o conteúdo do direito da União. Conforme se explica atrás, qualquer alteração da Diretiva 2006/87/CE terá de ter em conta o quadro normativo aplicável por força da Convenção Revista para a Navegação do Reno.

² Convenção Revista para a Navegação do Reno, de 17 de outubro 1868, com a redação dada em 20 de novembro de 1963.

As normas técnicas adotadas pelo CESNI constam do anexo II da Diretiva 2016/1629 e devem ser atualizadas através de atos delegados.

O Conselho tem, assim, de adotar uma decisão ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE, que estabeleça a posição a tomar em nome da União, no CESNI em primeiro lugar, em relação à adoção por este comité de normas de prescrições técnicas para as embarcações de navegação interior, e na CCNR em segundo lugar, relativamente à alteração do RIER por esta comissão, no que diz respeito às disposições transitórias.

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

que estabelece a posição a adotar, em nome da União Europeia, no Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior (CESNI) e na sessão plenária da Comissão Central para a Navegação do Reno (CCNR) a respeito da adoção de normas de prescrições técnicas para as embarcações de navegação interior e da alteração das disposições transitórias aplicáveis a tais embarcações

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) A intervenção da União no setor da navegação interior deverá ter por objetivo assegurar a uniformidade na elaboração das prescrições técnicas aplicadas na União no que respeita às embarcações de navegação interior.
- (2) Prevê-se que a sessão plenária da CCNR prorogue as disposições transitórias pertinentes até 6 de outubro de 2018, na sua reunião de 31 de maio de 2017.
- (3) O Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior (CESNI) foi criado em 3 de junho de 2015 no âmbito da Comissão Central para a Navegação do Reno (CCNR), com a incumbência de elaborar normas técnicas em vários domínios para a navegação interior, em particular no que respeita às embarcações, às tecnologias da informação e às tripulações.
- (4) Está previsto que o CESNI adote uma norma de prescrições técnicas para as embarcações de navegação interior na sua reunião de 6 de julho de 2017.
- (5) Há oito prescrições técnicas específicas referidas no Regulamento de Inspeção das Embarcações do Reno (RIER) no quadro da CCNR que beneficiam atualmente das disposições transitórias do RIER. A aplicação destas disposições transitórias foi prorrogada na sequência de uma moratória. Esta prorrogação termina em 30 de novembro de 2017. A Diretiva 2006/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho assegura que os certificados de navegação interior da União são emitidos para embarcações que satisfazem as prescrições técnicas do anexo II dessa diretiva cuja equivalência com as definidas em aplicação da Convenção Revista para a Navegação do Reno tenha sido estabelecida. Além disso, essas disposições transitórias fazem parte da norma ES-TRIN 2015/1, que é aplicável em conformidade com o anexo II da Diretiva (UE) 2016/1629.
- (6) A fim de assegurar a continuidade entre as regras em vigor e as prescrições da norma ES-TRIN 2017/1, propõe-se que a aplicação das disposições transitórias do RIER incluídas na moratória seja prorrogada até 6 de outubro de 2018.

- (7) A norma a adotar pelo CESNI estabelece as prescrições técnicas uniformes necessárias para garantir a segurança das embarcações de navegação interior. Compreende prescrições relativas à construção, armamento e equipamento das embarcações, prescrições especiais para categorias específicas de embarcações, designadamente embarcações de passageiros, comboios impelidos e embarcações porta-contentores, disposições relativas aos equipamentos do Sistema de Identificação Automática, disposições relativas à identificação, ao modelo dos certificados e ao registo das embarcações, disposições transitórias e, ainda, instruções de aplicação da norma técnica.
- (8) A Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho³, que revoga a Diretiva 2006/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁴ com efeitos a partir de 7 de outubro de 2018, faz, no seu anexo II, referência direta às prescrições técnicas aplicáveis aos veículos aquáticos como sendo as previstas na norma ES-TRIN 2015/1. A Comissão está habilitada a atualizar esta referência feita no anexo II para a versão mais recente da norma ES-TRIN e a fixar a data da sua aplicação.
- (9) Por conseguinte, a norma de prescrições técnicas para as embarcações de navegação interior a adotar no CESNI afetará a Diretiva (UE) 2016/1629.
- (10) A União não é membro da CCNR nem do CESNI. É necessário, por conseguinte, que o Conselho autorize os Estados-Membros a expressarem a posição da União a respeito da adoção da norma de prescrições técnicas para as embarcações de navegação interior e das disposições transitórias aplicáveis a tais embarcações.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. A posição a adotar em nome da União Europeia na sessão plenária da Comissão Central para a Navegação do Reno (CCNR) em 31 de maio de 2017 é de concordar com a prorrogação, pelo menos até 6 de outubro de 2018, da moratória das disposições transitórias relativas às oito prescrições técnicas seguintes:
- a) Instalação e medição da conduta e das ligações de ventilação nos reservatórios de combustível;
 - b) Volume máximo de ruído admissível para as embarcações amarradas, nível de pressão acústica máximo admissível na casa das máquinas, pressão acústica do ruído próprio da embarcação no posto de comando, ruído e vibração nos alojamentos;
 - c) Aplicação da norma europeia às baleeiras;
 - d) Placa do fabricante, dispositivos de segurança e documentos de bordo para as gruas;
 - e) Vias de evacuação nas embarcações de passageiros que não passem pelas cozinhas;

³ 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).

⁴ Diretiva 2006/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior e que revoga a Diretiva 82/714/CEE do Conselho ([JO L 389 de 30.12.2006, p. 1](#)).

- f) Requisitos do sistema de propulsão das embarcações de passageiros;
 - g) Requisitos do sistema de alarme para alertar o comando e a tripulação das embarcações de passageiros;
 - h) Requisitos para as instalações elétricas.
2. A posição a adotar em nome da União Europeia na reunião do Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior (CESNI) de 6 de Julho de 2017 é de concordar com a adoção da norma europeia de prescrições técnicas para as embarcações de navegação interior («norma ES-TRIN») 2017/1.

Artigo 2.º

- 1. A posição da União definida no artigo 1.º, n.º 1, será expressa pelos Estados-Membros, agindo conjuntamente no interesse da União.
- 2. A posição da União definida no artigo 1.º, n.º 2, será expressa pelos Estados-Membros que são membros da CCNR, agindo conjuntamente no interesse da União.

Artigo 3.º

Podem ser acordadas alterações menores às posições definidas no artigo 1.º sem decisões adicionais do Conselho.

Artigo 4.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*