

Edição em
língua portuguesa

Comunicações e Informações

<u>Número de informação</u>	<u>Índice</u>	<u>Página</u>
	I <i>Comunicações</i>	
	Conselho	
1999/C 249/01	Posição Comum (CE) n.º 30/1999, de 12 de Julho de 1999, adoptada pelo Conselho, deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de uma decisão do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a decisão de base relativa ao programa Sócrates para incluir a Turquia na lista dos países beneficiários	1
1999/C 249/02	Posição Comum (CE) n.º 31/1999, de 12 de Julho de 1999, adoptada pelo Conselho, deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de uma decisão do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a decisão de base relativa ao programa «Juventude para a Europa III» para incluir a Turquia na lista dos países beneficiários	4
1999/C 249/03	Posição Comum (CE) n.º 32/1999, de 12 de Julho de 1999, adoptada pelo Conselho, deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de uma directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à aplicação das disposições relativas ao período de trabalho dos marítimos a bordo dos navios que utilizam os portos da Comunidade	7
1999/C 249/04	Posição Comum (CE) n.º 33/1999, de 12 de Julho de 1999, adoptada pelo Conselho, deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de uma directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 93/104/CE do Conselho relativa a determinados aspectos da organização do tempo de trabalho, a fim de abranger os sectores e actividades excluídos dessa directiva	17
1999/C 249/05	Posição Comum (CE) n.º 34/1999, de 12 de Julho de 1999, adoptada pelo Conselho, deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de uma directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 70/221/CEE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos reservatórios de combustível líquido e à protecção à retaguarda contra o encaixe dos veículos a motor e seus reboques	25

Edição em
língua portuguesa

Comunicações e Informações

<u>Número de informação</u>	<u>Índice</u>	<u>Página</u>
	I <i>Comunicações</i>	
	Conselho	
1999/C 249/01	Posição Comum (CE) n.º 30/1999, de 12 de Julho de 1999, adoptada pelo Conselho, deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de uma decisão do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a decisão de base relativa ao programa Sócrates para incluir a Turquia na lista dos países beneficiários	1
1999/C 249/02	Posição Comum (CE) n.º 31/1999, de 12 de Julho de 1999, adoptada pelo Conselho, deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de uma decisão do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a decisão de base relativa ao programa «Juventude para a Europa III» para incluir a Turquia na lista dos países beneficiários	4
1999/C 249/03	Posição Comum (CE) n.º 32/1999, de 12 de Julho de 1999, adoptada pelo Conselho, deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de uma directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à aplicação das disposições relativas ao período de trabalho dos marítimos a bordo dos navios que utilizam os portos da Comunidade	7
1999/C 249/04	Posição Comum (CE) n.º 33/1999, de 12 de Julho de 1999, adoptada pelo Conselho, deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de uma directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 93/104/CE do Conselho relativa a determinados aspectos da organização do tempo de trabalho, a fim de abranger os sectores e actividades excluídos dessa directiva	17
1999/C 249/05	Posição Comum (CE) n.º 34/1999, de 12 de Julho de 1999, adoptada pelo Conselho, deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de uma directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 70/221/CEE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos reservatórios de combustível líquido e à protecção à retaguarda contra o encaixe dos veículos a motor e seus reboques	25

Edição em
língua portuguesa

Comunicações e Informações

<u>Número de informação</u>	<u>Índice</u>	<u>Página</u>
	I <i>Comunicações</i>	
	Conselho	
1999/C 249/01	Posição Comum (CE) n.º 30/1999, de 12 de Julho de 1999, adoptada pelo Conselho, deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de uma decisão do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a decisão de base relativa ao programa Sócrates para incluir a Turquia na lista dos países beneficiários	1
1999/C 249/02	Posição Comum (CE) n.º 31/1999, de 12 de Julho de 1999, adoptada pelo Conselho, deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de uma decisão do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a decisão de base relativa ao programa «Juventude para a Europa III» para incluir a Turquia na lista dos países beneficiários	4
1999/C 249/03	Posição Comum (CE) n.º 32/1999, de 12 de Julho de 1999, adoptada pelo Conselho, deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de uma directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à aplicação das disposições relativas ao período de trabalho dos marítimos a bordo dos navios que utilizam os portos da Comunidade	7
1999/C 249/04	Posição Comum (CE) n.º 33/1999, de 12 de Julho de 1999, adoptada pelo Conselho, deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de uma directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 93/104/CE do Conselho relativa a determinados aspectos da organização do tempo de trabalho, a fim de abranger os sectores e actividades excluídos dessa directiva	17
1999/C 249/05	Posição Comum (CE) n.º 34/1999, de 12 de Julho de 1999, adoptada pelo Conselho, deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de uma directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 70/221/CEE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos reservatórios de combustível líquido e à protecção à retaguarda contra o encaixe dos veículos a motor e seus reboques	25

I

(Comunicações)

CONSELHO

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 30/1999

adoptada pelo Conselho em 12 de Julho de 1999

tendo em vista a adopção da Decisão n.º .../1999/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que altera a decisão de base relativa ao programa Sócrates para incluir a Turquia na lista dos países beneficiários

(1999/C 249/01)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

cooperação mais estreita no domínio da educação, da formação e da juventude;

Tendo em conta o Tratado que instituiu a Comunidade Europeia e, nomeadamente, os seus artigos 149.º e 150.º,

- (4) Devem-se prever prazos importantes entre a alteração da decisão que cria o programa, objecto da presente decisão, e que permite a sua abertura à Turquia, e a conclusão das negociações sobre as regras (nomeadamente financeiras) da participação desta, por um lado, e entre a conclusão daquelas negociações e a participação efectiva da Turquia, por outro;

Tendo em conta a proposta da Comissão⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social⁽²⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁽³⁾,

- (5) Todavia, uma abertura de princípio, para além de constituir um sinal tangível da vontade, várias vezes reiterada pela União Europeia, de desenvolver a cooperação sectorial com aquele país, permite adoptar medidas preparatórias e de sensibilização, tendo em vista uma participação completa no presente programa ou no futuro programa-quadro em curso de elaboração,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado⁽⁴⁾,

Cosiderando o seguinte:

- (1) A Decisão n.º 819/95/CE do Parlamento Europeu e do Conselho que cria o programa de acção comunitário Sócrates⁽⁵⁾; a Turquia não participa neste programa;
- (2) A Turquia é um país associado cujas relações com a Comunidade foram substancialmente reforçadas com a entrada em vigor da fase definitiva da união aduaneira;
- (3) É conveniente reforçar as relações económicas e comerciais instituídas pela união aduaneira, através de uma

DECIDEM:

Artigo 1.º

No artigo 7.º da Decisão n.º 819/95/CE, o segundo período do n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

⁽¹⁾ JO C 186 de 26.6.1996, p. 8.

⁽²⁾ JO C 158 de 26.5.1997, p. 74.

⁽³⁾ Parecer emitido em 3 de Junho de 1999 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 25 de Fevereiro de 1999 (JO C 153 de 1.6.1999, p. 19), posição comum do Conselho de 12 de Julho de 1999 e decisão do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁵⁾ JO L 87 de 20.4.1995, p. 10.

«O programa está aberto à participação de Chipre, de Malta e da Turquia, com base em dotações suplementares segundo procedimentos a acordar com estes países e tomando como ponto de partida as regras aplicáveis aos países da Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA), sem prejuízo do disposto no artigo 3.º do regulamento financeiro em vigor.»

Artigo 2.º

O objecto da presente decisão é a participação da Turquia no programa Sócrates na sua forma actual, de modo total ou parcial, na medida em que as negociações o permitam, bem como o lançamento de medidas preparatórias ou de sensibilização na perspectiva dessa participação ou da prevista a título do futuro programa-quadro (2000-2004), no mais breve prazo possível.

Artigo 3.º

O objectivo da participação da Turquia no programa Sócrates consiste em permitir verdadeiros intercâmbios entre os jovens de ambas as partes e o respectivo pessoal de enquadramento, sem prejuízo da sua diversidade linguística, educativa e cultural, nos termos do n.º 1 do artigo 149.º do Tratado, e no respeito dos direitos das minorias.

Artigo 4.º

O Parlamento Europeu será informado das diversas medidas tomadas em execução da presente decisão.

Artigo 5.º

A presente decisão entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*

Feito em Bruxelas, em ...

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

...

Pelo Conselho

O Presidente

...

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

1. Em 14 de Maio de 1996, a Comissão enviou ao Conselho uma proposta de decisão que altera a decisão de base relativa ao programa Sócrates para inserir a Turquia na lista dos países beneficiários⁽¹⁾. A proposta baseia-se no artigo 149.º do Tratado.
2. O Parlamento Europeu deu o seu parecer em 25 de Fevereiro de 1999⁽²⁾.
O Comité Económico e Social emitiu o seu parecer em 20 de Março de 1997⁽³⁾.
O Comité das Regiões emitiu o seu parecer em 3 de Junho de 1999⁽⁴⁾.
3. Em 12 de Julho de 1999, o Conselho adoptou a sua posição comum em conformidade com o artigo 251.º do Tratado.

II. OBJECTIVO DA PROPOSTA

4. A proposta tem por objectivo inserir a Turquia na lista dos países beneficiários do programa Sócrates.

III. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

5. O Conselho aceitou a proposta da Comissão.
6. No seu parecer, o Parlamento Europeu propôs seis alterações. O Conselho decidiu aceitar integralmente as alterações n.ºs 1 a 4 e 6. Relativamente à alteração n.º 5, o Conselho pôde aceitá-la em parte, mas decidiu modificar a referência às minorias, por considerar de acordo com a Comissão, que a fórmula proposta pelo Parlamento Europeu poderia deixar pressupor a criação de quotas específicas.

⁽¹⁾ JO C 186 de 26.6.1996, p. 8.

⁽²⁾ Ainda não publicado no Jornal Oficial.

⁽³⁾ JO C 158 de 26.5.1997, p. 74.

⁽⁴⁾ Ainda não publicado no Jornal Oficial.

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 31/1999

adoptada pelo Conselho em 12 de Julho de 1999

tendo em vista a adopção da Decisão n.º .../1999/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que altera a decisão de base relativa ao programa «Juventude para a Europa III» para incluir a Turquia na lista dos países beneficiários

(1999/C 249/02)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

conclusão daquelas negociações e a participação efectiva da Turquia, por outro;

Tendo em conta o Tratado que instituiu a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 149.º,

(5) Todavia, uma abertura de princípio, para além de constituir um sinal tangível da vontade, várias vezes reiterada pela União Europeia, de desenvolver a cooperação sectorial com aquele país, permite adoptar medidas preparatórias e de sensibilização, tendo em vista uma participação completa no presente programa ou no futuro programa-quadro em curso de elaboração,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽²⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽³⁾,

DECIDEM:

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽⁴⁾,

Artigo 1.º

Considerando o seguinte:

No artigo 7.º da Decisão n.º 819/95/CE, o segundo período do n.º 4 passa a ter a seguinte redacção:

(1) A Decisão n.º 818/95/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à adopção da terceira fase do programa «Juventude para a Europa» ⁽⁵⁾; a Turquia não participa neste programa;

«O programa está aberto à participação de Chipre, de Malta e da Turquia, com base em dotações suplementares segundo procedimentos a acordar com estes países e tomando como ponto de partida as regras aplicáveis aos países da Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA), sem prejuízo do disposto no artigo 3.º do regulamento financeiro em vigor.»

(2) A Turquia é um país associado cujas relações com a Comunidade foram substancialmente reforçadas com a entrada em vigor da fase definitiva da união aduaneira;

(3) É conveniente reforçar as relações económicas e comerciais instituídas pela união aduaneira, através de uma cooperação mais estreita no domínio da educação, da formação e da juventude;

Artigo 2.º

O objecto da presente decisão é a participação da Turquia no programa «Juventude para Europa» na sua forma actual, de modo total ou parcial, na medida em que as negociações o permitam, bem como o lançamento de medidas preparatórias ou de sensibilização na perspectiva dessa participação ou da prevista ao abrigo do futuro programa-quadro (2000-2004), no mais breve prazo possível.

(4) Devem-se prever prazos importantes entre a alteração da decisão que cria o programa, objecto da presente decisão, e que permite a sua abertura à Turquia, e a conclusão das negociações sobre as regras (nomeadamente financeiras) da participação desta, por um lado, e entre a

Artigo 3.º

O objectivo da participação da Turquia no programa «Juventude para Europa» consiste em permitir verdadeiros intercâmbios entre os jovens de ambas as partes e o respectivo pessoal de enquadramento, sem prejuízo da sua diversidade linguística, educativa e cultural, nos termos do n.º 1 do artigo 149.º do Tratado, e no respeito dos direitos das minorias.

⁽¹⁾ JO C 186 de 26.6.1996, p. 9.

⁽²⁾ JO C 158 de 26.5.1997, p. 74.

⁽³⁾ Parecer emitido em 3 de Junho de 1999 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 25 de Fevereiro de 1999 (JO C 153 de 1.6.1999, p. 21), posição comum do Conselho de 12 de Julho de 1999 e decisão do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁵⁾ JO L 87 de 20.4.1995, p. 1.

Artigo 4.º

Feito em Bruxelas, em ...

O Parlamento Europeu será informado das diversas medidas tomadas em execução da presente decisão.

*Pelo Parlamento Europeu**Pelo Conselho**Artigo 5.º**O Presidente**O Presidente*

...

...

A presente decisão entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

1. Em 14 de Maio de 1996, a Comissão enviou ao Conselho uma proposta de decisão que altera a decisão de base relativa ao programa «Juventude para a Europa III» para inserir a Turquia na lista dos países beneficiários⁽¹⁾. A proposta baseia-se no artigo 149.º do Tratado.
2. O Parlamento Europeu deu o seu parecer em 25 de Fevereiro de 1999⁽²⁾.
O Comité Económico e Social emitiu o seu parecer em 20 de Março de 1997⁽³⁾.
O Comité das Regiões emitiu o seu parecer em 3 de Junho de 1999⁽⁴⁾.
3. Em 12 de Julho de 1999, o Conselho adoptou a sua posição comum em conformidade com o artigo 251.º do Tratado.

II. OBJECTIVO DA PROPOSTA

4. A proposta tem por objectivo inserir a Turquia na lista dos países beneficiários do programa «Juventude para a Europa».

III. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

5. O Conselho aceitou a proposta da Comissão:
6. No seu parecer, o Parlamento Europeu propôs seis alterações. O Conselho decidiu aceitar integralmente as alterações n.ºs 7 a 10 e 12. Relativamente à alteração n.º 11, o Conselho pôde aceitá-la em parte, mas decidiu modificar a referência às minorias, por considerar, de acordo com a Comissão, que a fórmula proposta pelo Parlamento Europeu poderia deixar pressupor a criação de quotas específicas.

⁽¹⁾ JO C 186 de 26.6.1996, p. 9.

⁽²⁾ Ainda não publicado no Jornal Oficial.

⁽³⁾ JO C 158 de 26.5.1997, p. 74.

⁽⁴⁾ Ainda não publicado no Jornal Oficial.

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 32/1999**adoptada pelo Conselho em 12 de Julho de 1999****tendo em vista a adopção da Directiva 1999/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., relativa à aplicação das disposições relativas ao período de trabalho dos marítimos a bordo dos navios que utilizam os portos da Comunidade**

(1999/C 249/03)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽²⁾,Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) A acção da Comunidade no domínio da política social tem, nomeadamente, por objectivo, a protecção da saúde e a segurança dos trabalhadores no local de trabalho;
- (2) A acção da Comunidade no domínio dos transportes marítimos tem por objectivo, designadamente a melhoria das condições de vida e de trabalho dos marítimos a bordo, a segurança no mar e a prevenção da poluição causada por acidentes no mar;
- (3) A Conferência da Organização Internacional do Trabalho (OIT) respeitante ao acordo relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação dos Sindicatos dos Transportes da União Europeia (FST) ⁽⁴⁾ adoptou, na sua octogésima quarta sessão, de 8 a 22 de Outubro de 1996, a Convenção n.º 180 relativa à duração do trabalho dos marítimos e à lotação dos navios de 1996 (a seguir designada por Convenção n.º 180 da OIT) e o protocolo de 1996 à convenção relativa às normas mínimas a observar nos navios mercantes de 1976, a seguir designado por «Protocolo à Convenção n.º 147 da OIT»;
- (4) A Directiva 1999/63/CEE do Conselho, de 21 de Junho de 1999, repetante ao acordo relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação dos Sindicatos dos Transportes da União Europeia (FST) ⁽⁴⁾, adoptada ao abrigo do n.º 2 do

artigo 139.º do Tratado, tem por objectivo aplicar o Acordo europeu relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos, a seguir designado por «acordo», celebrado em 30 de Setembro de 1998; que o teor deste acordo reflecte certas disposições da Convenção n.º 180 da OIT; que o referido acordo se aplica aos marítimos que trabalham a bordo de todos os navios de mar, quer sejam de propriedade pública ou privada, registados no território dos Estados-Membros e afectos normalmente a operações marítimas comerciais;

- (5) O objectivo da presente directiva é a aplicação das disposições da Directiva 1999/.../CE, que se baseiam nas disposições da Convenção n.º 180 da OIT, aos navios que escalam os portos da Comunidade, qualquer que seja o seu pavilhão, a fim de detectar e obviar a qualquer situação manifestamente perigosa para a segurança ou a saúde dos marítimos; no entanto, a Directiva 1999/.../CE contém disposições que não constam da Convenção n.º 180 da OIT e que não devem, consequentemente, ser aplicadas a bordo dos navios que não arvoram pavilhão dos Estados-Membros;
- (6) A Directiva 1999/.../CE aplica-se aos marítimos que trabalham a bordo dos navios de mar registados no território dos Estados-Membros. Os Estados-Membros devem verificar o cumprimento integral das disposições da citada directiva pelos navios registados nos respectivos territórios;
- (7) Para proteger a saúde e evitar distorções da concorrência, os Estados-Membros devem ser autorizados a verificar a observância das disposições pertinentes da Directiva 1999/.../CE por todos os navios de mar que escalem os seus portos, qualquer que seja o Estado em que estejam registados;
- (8) Em particular, os navios que arvoram pavilhão de Estados que não são parte na Convenção n.º 180 da OIT ou no protocolo à Convenção n.º 147 da OIT não devem beneficiar de um tratamento mais favorável que o reservado aos navios que arvoram pavilhão de um Estado que é parte nessas convenções ou numa delas;
- (9) Para o controlo da aplicação efectiva da Directiva 1999/.../CE, é necessário que os Estados-Membros efectuem inspecções a bordo dos navios, nomeadamente após terem recebido queixa do comandante, de um membro da tripulação, ou de uma pessoa ou organização com interesse legítimo na exploração segura do navio, nas condições de vida e de trabalho a bordo, ou na prevenção da poluição;

⁽¹⁾ JO C 43 de 17.2.1999, p. 16.⁽²⁾ JO C 138 de 18.5.1999, p. 33.⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 14 de Abril de 1999 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de 12 de Julho de 1999 e decisão do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).⁽⁴⁾ JO L 167 de 2.7.1999, p. 33.

- (10) Para efeitos da presente directiva, os Estados-Membros podem, por sua própria iniciativa, designar, se necessário inspectores afectos à inspecção de navios pelo Estado do porto, a fim de efectuarem inspecções a bordo dos navios que escalam os portos da Comunidade;
- (11) A prova de que um navio não cumpre as disposições da Directiva 1999/.../CE pode ser obtida mediante a verificação da organização do trabalho a bordo e do registo das horas de trabalho e de descanso dos marítimos ou através da constatação pelo inspector, com base em critérios razoáveis, de que os marítimos estão excessivamente fatigados;
- (12) Com vista à correcção de condições a bordo de um navio que se tenham revelado claramente perigosas para a segurança ou a saúde, a autoridade competente do Estado-Membro do porto no qual o navio faz escala pode decretar uma proibição de o navio deixar o porto, até que as anomalias detectadas tenham sido corrigidas, ou que a tripulação tenha repousado suficientemente;
- (13) Uma vez que a Directiva 1999/.../CE retoma as disposições da Convenção n.º 180 da OIT, a verificação do cumprimento das disposições dessa directiva pelos navios registados no território de Estados terceiros apenas poderá realizar-se uma vez que a referida convenção tenha entrado em vigor,
- b) «Autoridade competente», as entidades designadas pelos Estados-Membros para exercer as funções previstas na presente directiva;
- c) «Inspector», um agente administrativo do Estado ou outra pessoa devidamente autorizada pela autoridade competente de um Estado-membro, à qual apresenta relatório, a inspecionar as condições de trabalho a bordo;
- d) «Queixa», qualquer informação ou relatório comunicado por um membro da tripulação, um organismo profissional, uma associação, um sindicato ou, de um modo geral, qualquer pessoa com interesse legítimo na segurança do navio, nomeadamente na segurança ou na saúde dos membros da tripulação.

Artigo 3.º

Elaboração de relatórios

Sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo 1.º, um Estado-Membro em que um navio faz voluntariamente escala no seu serviço normal ou por razões operacionais, que receba uma queixa que considere manifestamente infundada ou obtenha prova de que não obedece às normas constantes da Directiva 1999/.../CE, elaborará um relatório dirigido ao governo do país em que o navio está registado e, sempre que uma inspecção efectuada nos termos do artigo 4.º fornecer provas relevantes, o Estado-Membro tomará todas as medidas necessárias para corrigir as situações que, a bordo, sejam claramente perigosas para a segurança ou a saúde dos membros da tripulação.

A identidade da pessoa de que emana a queixa não deve ser revelada ao capitão nem ao proprietário do navio em causa.

Artigo 4.º

Inspeção e inspecção aprofundada

1. Ao efectuar uma inspecção, a fim de obter prova de que um navio não obedece aos requisitos da Directiva 1999/.../CE, o inspector verificará se:

- foi elaborado, e está afixado a bordo em local de fácil acesso, um quadro da organização do trabalho a bordo na língua ou línguas de trabalho do navio, bem como em inglês, segundo o modelo reproduzido no anexo I, ou um modelo equivalente,
- foi elaborado, conservado a bordo e se existe prova de que foi devidamente autenticado pela autoridade competente do Estado em que o navio está registado, um registo das horas de trabalho ou de descanso dos marítimos, na língua ou línguas de trabalho do navio, bem como em inglês, segundo o modelo reproduzido no anexo II ou um modelo equivalente.

2. Nos termos do n.º 1, se tiver sido recebida uma queixa, ou se o inspector entender, pela observação que efectuou a bordo, que os marítimos estão excessivamente fatigados, efec-

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Objectivo e âmbito de aplicação

1. O objectivo da presente directiva é instituir um mecanismo de verificação e cumprimento das disposições da Directiva 1999/.../CE, pelos navios que escalam os portos dos Estados-Membros, a fim de reforçar a segurança marítima e melhorar as condições de trabalho e a saúde e a segurança dos marítimos a bordo dos navios.

2. Os Estados-Membros tomarão as medidas adequadas para que os navios que não estão registados nos respectivos territórios ou que não arvoram os respectivos pavilhões respeitem as cláusulas 1 a 12 do acordo que figura em anexo à Directiva 1999/.../CE.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

a) «Navio», qualquer navio de mar, de propriedade pública ou privada, normalmente afecto a operações marítimas comerciais. Os navios de pesca não se encontram incluídos na presente definição;

tuará uma inspecção aprofundada, a fim de determinar se as horas de trabalho ou os períodos de descanso registados obedecem às normas constantes da Directiva 1999/.../CE e foram devidamente observadas tendo em conta outros registos relativos ao funcionamento do navio.

Artigo 5.º

Correcção das anomalias

1. Se a inspecção ou a inspecção aprofundada revelar que o navio não obedece aos requisitos da Directiva 1999/.../CE, o Estado-Membro tomará as medidas necessárias para assegurar a correcção das condições a bordo que sejam claramente perigosas para a segurança ou a saúde dos marítimos. Estas medidas podem incluir a proibição de o navio deixar o porto até que as anomalias detectadas tenham sido corrigidas ou os marítimos estejam suficientemente repousados.

2. Se se comprovar que os membros da tripulação que estão de vigia a efectuar o primeiro serviço de quartos ou os que efectuam os serviços de quartos subsequentes, estão excessivamente fatigados, o Estado-Membro deverá garantir que o navio não deixe o porto até que as anomalias detectadas tenham sido corrigidas ou esses membros da tripulação estejam suficientemente repousados.

Artigo 6.º

Medidas de acompanhamento

1. Caso um navio seja proibido de deixar o porto, em aplicação do artigo 5.º, a autoridade competente competente do Estado-Membro informará o comandante, o proprietário ou o operador do navio, bem como a Administração do Estado de bandeira ou do Estado em que o navio está registado ou o respectivo cônsul ou, na falta deste, o mais próximo representante diplomático desse Estado, dos resultados das inspecções previstas no artigo 4.º, ou de qualquer decisão tomada pelo inspector, e das medidas correctoras se necessárias.

2. Ao realizar-se uma inspecção nos termos da presente directiva devem envidar-se todos os esforços para evitar que o navio sofra atrasos indevidos. Se um navio sofrer atrasos indevidos, o proprietário ou o operador terá direito de exigir uma indemnização pelas perdas ou danos incorridos. Em todos os casos em que seja alegado um atraso indevido, o ónus da prova compete ao proprietário ou ao operador do navio.

Artigo 7.º

Direito de recurso

1. O proprietário ou o operador de um navio, ou o respectivo representante no Estado-Membro, tem direito de recurso contra uma decisão de imobilização tomada pela autoridade competente. O recurso não tem por efeito a suspensão da imobilização.

2. Os Estados-Membros estabelecerão e manterão procedimentos adequados para esse efeito, nos termos da legislação nacional.

3. A autoridade competente deve informar devidamente o comandante do navio a que se refere o n.º 1 do direito de recurso.

Artigo 8.º

Cooperação entre administrações

1. Os Estados-Membros tomarão as disposições necessárias para assegurar, em condições compatíveis com as previstas no artigo 14.º da Directiva 95/21/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-Membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios (inspecção pelo Estado do porto)⁽¹⁾, a cooperação entre as suas autoridades competentes e as autoridades competentes dos outros Estados-Membros, com vista à aplicação efectiva da presente directiva e comunicarão essas disposições à Comissão.

2. As informações relativas às medidas tomadas em aplicação dos artigos 4.º e 5.º serão publicadas segundo modalidades idênticas às previstas no primeiro parágrafo do artigo 15.º da Directiva 95/21/CE.

Artigo 9.º

Cláusula de não atribuição de tratamento mais favorável

Ao inspecionarem navios registados no território de Estados que não tenham assinado a Convenção n.º 180 da OIT ou o protocolo à Convenção n.º 147 da OIT ou que arvoem pavilhão ou estejam registados nesses Estados, os Estados-Membros devem assegurar, após a entrada em vigor desses instrumentos, que o tratamento dado a esses navios e respectivas tripulações não é mais favorável que o dado aos navios que arvoem pavilhão ou estejam registados no território de Estados que sejam parte na Convenção n.º 180 da OIT, ou no protocolo à Convenção n.º 147 d OIT, ou em ambas.

Artigo 10.º

Disposições finais

1. Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 30 de Junho de 2002, o mais tardar.

2. Quando os Estados-Membros adoptarem tais disposições, estas deverão conter uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência por ocasião da publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-Membros.

3. Cada Estado-Membro comunicará imediatamente à Comissão as disposições de direito interno que adoptar no domínio regido pela presente directiva. A Comissão delas informará os restantes Estados-Membros.

⁽¹⁾ JO L 157 de 7.7.1995, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/42/CE (JO L 184 de 27.6.1998, p. 40).

*Artigo 11.º***Navios de países terceiros**

As disposições da presente directiva apenas são aplicáveis aos navios que não arvoem pavilhão de um Estado-Membro ou que não estejam inscritos no registo de um Estado-Membro à data de entrada em vigor da Convenção n.º 180 da OIT e do protocolo à Convenção n.º 147 da OIT.

*Artigo 12.º***Entrada em vigor**

A presente directiva entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

*Artigo 13.º***Destinatários**

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em ...

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

...

Pelo Conselho

O Presidente

...

ANEXO I

FORMATO-MODELO PARA O QUADRO DA ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO A BORDO ⁽¹⁾

Nome do navio: _____ Bandeira: _____ Número IMO (se existir): _____ Última actualização do quadro: _____ Página () de ()

As horas máximas de trabalho ou as horas mínimas de descanso são aplicáveis de acordo com _____ (disposição legislativa ou regulamentar nacional) emitida em conformidade com a Convenção da OIT de 1996 relativa à duração do trabalho dos marítimos e à lotação dos navios (n.º 180) e com as convenções colectivas aplicáveis registadas ou autorizadas em conformidade com aquela convenção e com a Convenção Internacional sobre normas de formação, certificação e serviço de quartos para os marítimos de 1978, tal como alterada (Convenção STCW) ⁽²⁾.

Número máximo de horas de trabalho ou número mínimo de horas de descanso ⁽³⁾: _____

Outras disposições: _____

Posto/categoria ⁽⁴⁾	Horas diárias de trabalho previstas no mar		Horas diárias de trabalho previstas no porto		Observações	Número total de horas diárias de trabalho/descanso ⁽⁵⁾	
	Serviço de quartos (de/a)	Outro serviço (de/a) ⁽⁵⁾	Serviço de quartos (de/a)	Outro serviço (de/a)		No mar	No porto

Assinatura do comandante: _____

⁽¹⁾ Os termos utilizados no quadro devem figurar na língua ou línguas de trabalho do navio e em inglês.

⁽²⁾ Ver no verso excertos da Convenção n.º 180 da OIT e da Convenção STCW.

⁽³⁾ Riscar o que não interessa.

⁽⁴⁾ No que respeita aos postos/categorias referidos igualmente no documento relativo à lotação de segurança do navio, a terminologia deve ser a utilizada no referido documento.

⁽⁵⁾ No que respeita ao pessoal que efectua quartos, a coluna das observações pode ser utilizada para indicar o número previsto de horas que serão consagradas a tarefas não programadas, devendo essas horas ser incluídas na coluna das horas diárias totais de trabalho correspondente.

EXCERDOS DA CONVENÇÃO N.º 180 DA OIT E DA CONVENÇÃO STCW**Convenção n.º 180 da OIT**

- N.º 1, artigo 5.º Os limites das horas de trabalho ou descanso são: a) o número máximo de horas de trabalho não excederá: i) 14 horas por período de 24 horas, e ii) 72 horas por período de sete dias; ou b) o número mínimo de horas de descanso não será inferior a: i) 10 horas por período de 24 horas, e ii) 77 horas por período de sete dias.
- N.º 2, artigo 5.º As horas de descanso podem ser distribuídas por dois períodos, no máximo, um dos quais terá uma duração mínima de seis horas, e o intervalo entre períodos consecutivos de descanso não excederá 14 horas.
- N.º 6, artigo 5.º As disposições dos n.ºs 1 e 2 não impedem o Estado-Membro de adoptar disposições legislativas, regulamentares ou administrativas que permitam à autoridade competente autorizar ou registar convenções colectivas que prevejam derrogações aos limites estabelecidos. Estas derrogações devem, na medida do possível, ser conformes com as normas estabelecidas, mas poderão ter em conta períodos de descanso mais frequentes ou longos ou a concessão de descanso compensatório para os marítimos que efectuam quartos ou os marítimos que servem a bordo de navios afectados a viagens de curta duração.
- N.º 1, artigo 7.º As disposições da presente convenção não limitam o direito do comandante de um navio de exigir que um marítimo preste as horas de trabalho necessárias para a segurança imediata do navio e das pessoas a bordo ou com a finalidade de socorrer outros navios ou pessoas em perigo no mar.
- N.º 3, artigo 7.º Logo que possível após a normalização da situação, o comandante garantirá que os marítimos que tenham prestado trabalho durante um período de descanso segundo o horário normal beneficiem de um período de descanso adequado.

CONVENÇÃO STCW*Secção A-VIII/1 do Código STCW (obrigatória)*

1. Às pessoas às quais for atribuído o serviço de oficial chefe de quarto deve ser garantido um período de descanso mínimo de 10 horas por cada período de 24 horas.
2. As horas de descanso podem ser distribuídas por um máximo de dois períodos, um dos quais deve ter uma duração mínima de seis horas.
3. As prescrições relativas aos períodos de descanso estabelecidas nos n.ºs 1 e 2 podem não ser aplicadas em situação de emergência ou de realização de um exercício e noutras condições operacionais excepcionais.
4. Não obstante o disposto nos pontos 1 e 2, o período mínimo de 10 horas pode ser reduzido para, no mínimo, seis horas consecutivas, desde que essa redução não se prolongue por mais de dois dias e sejam garantidas, pelo menos, 70 horas de descanso por cada período de sete dias.
5. As administrações devem exigir que o calendário dos quartos seja afixado em local facilmente acessível.

Secção B-VIII/1 do Código STCW (recomendações)

3. Para efeitos da aplicação da regra VIII/1 deve ter-se em conta o seguinte:
 1. As disposições tomadas para prevenir a fadiga devem garantir que não são prestadas no total horas de trabalho excessivas ou irrazoáveis. Em particular, os períodos mínimos de descanso especificados na secção A-VIII/1 não devem ser interpretados de maneira a inferir-se que todas as outras horas podem ser consagradas ao serviço de quartos ou outros serviços.
 2. A frequência e duração dos períodos de descanso e a concessão de descanso compensatório são factores materiais que evitam que a fadiga se acumule.
 3. A regra pode variar no caso dos navios afectados a viagens de curta duração, desde que sejam tomadas disposições especiais em matéria de segurança.

ANEXO II

FORMATO-MODELO PARA O REGISTO DAS HORAS DE TRABALHO OU HORAS DE DESCANSO DOS MARÍTIMOS ⁽¹⁾

(página 1 de 2)

Nome do navio: _____ Número IMO (se existir): _____ Bandeira: _____
Marítimo (nome completo): _____ Posto/categoria: _____
Mês e ano: _____ Quartos ⁽²⁾: Sim Não

Registo das horas de trabalho/descanso ⁽³⁾

Assinalar os períodos de trabalho ou descanso, consoante o caso, com uma cruz ou por meio de um traço contínuo ou seta

PREENCHER O QUADRO NO VERSO

Aplicam-se ao navio as seguintes disposições legislativas ou regulamentares e/ou convenções colectivas nacionais que governam os limites das horas de trabalho ou os períodos mínimos

de descanso: _____

Confirmo que o presente registo corresponde fielmente às horas de trabalho ou descanso do marítimo.

Nome do comandante ou da pessoa por este autorizada a assinar o presente registo: _____

Assinatura do comandante ou da pessoa autorizada: _____ Assinatura do marítimo: _____

O marítimo deve receber cópia do presente registo.

O presente registo poderá ser objecto de exame e autenticação mediante os procedimentos estabelecidos por

_____ (designação da autoridade competente).

⁽¹⁾ Os termos utilizados no registo devem figurar na língua ou línguas de trabalho do navio e em inglês.

⁽²⁾ Assinalar com ✓ o que interessa.

⁽³⁾ Riscar o que não interessa.

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

1. Em 25 de Novembro de 1998, a Comissão apresentou ao Parlamento Europeu e ao Conselho a proposta de directiva referida em epígrafe, com base no n.º 2 do artigo 80.º do Tratado CE (n.º 2 do antigo artigo 84.º).
2. O Comité Económico e Social deu o seu parecer em 25 de Março de 1999.
3. O parecer do Parlamento Europeu — que não formulou qualquer alteração à proposta da Comissão — foi dado, em primeira leitura, em 14 de Abril de 1999.
4. Em 10 de Maio de 1999, ou seja, após a entrada em vigor do Tratado de Amesterdão, o Conselho pediu o parecer do Comité das Regiões. Em carta datada de 25 de Junho de 1999, este informou-o de que «a Comissão 5 (política social, saúde pública, defesa dos consumidores, investigação, turismo), responsável por este assunto, decidiu [...] não dar parecer, nos termos do artigo 39.º do regulamento interno.».
5. Nos termos do artigo 251.º do Tratado, o Conselho aprovou, em 12 de Julho de 1999, uma posição comum sobre a proposta de directiva da Comissão.

II. OBJECTIVO

Em 23 de Novembro de 1993, o Conselho aprovou a Directiva 93/104/CE relativa a determinados aspectos da organização do tempo de trabalho. Certos sectores e actividades ficam excluídos do âmbito de aplicação desta directiva: transportes aéreos, ferroviários, rodoviários, fluviais e lacustres, pesca marítima, outras actividades no mar e actividades dos médicos em formação.

Esta directiva destina-se a aplicar o disposto na Directiva 1999/63/CE relativa ao acordo relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos, celebrado entre a Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e a Federação dos Sindicatos dos Transportes na União Europeia, que se baseia no disposto na Convenção n.º 180 da OIT, a todos os navios que façam escala num porto da Comunidade, independentemente do seu pavilhão, a fim de detectar e resolver qualquer situação eventualmente perigosa para a segurança ou a saúde dos marítimos.

III. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

1. OBSERVAÇÕES GERAIS

Sem desrespeitar a abordagem e as finalidades propostas pela Comissão e apoiadas pelo Parlamento Europeu, o Conselho considerou necessário introduzir algumas alterações de pequena importância, essencialmente de redacção, na proposta de directiva.

Ao proceder a essas alterações, o Conselho preocupou-se principalmente com a coerência com outros diplomas, tais como a Directiva 1999/63/CE, a Convenção n.º 180 da OIT e o protocolo à Convenção n.º 147 da OIT.

2. ALTERAÇÕES INTRODUZIDAS PELO PARLAMENTO EUROPEU

O Parlamento Europeu não formulou qualquer alteração à proposta da Comissão.

3. ALTERAÇÕES INTRODUZIDAS PELO CONSELHO NA PROPOSTA DA COMISSÃO

(Salvo indicação em contrário, a numeração dos considerandos e dos números a que é feita referência é a da posição comum.)

3.1. Aplicação da directiva aos navios de Estados terceiros (n.º 2 do artigo 1.º)

O Conselho simplificou o n.º 2 do artigo 1.º, prevendo que os Estados-Membros tomem as medidas que se imponham para que a bordo dos navios não registados no seu território ou que não naveguem sob o pavilhão do Estado-Membro onde se efectuam os controlos se respeitem as cláusulas 1 a 12 do acordo constante da Directiva 1999/63/CE.

3.2. Definição de navio (artigo 2.º)

O Conselho alterou ligeiramente esta definição, retomando a que se encontra no acordo dos parceiros sociais constante da Directiva 1999/63/CE.

3.3. Queixa manifestamente infundada e protecção da identidade do queixoso (artigo 3.º)

O Conselho pretendeu mostrar que os Estados-Membros não são obrigados a examinar as queixas infundadas e que, por outro lado, havia que proteger a identidade do queixoso.

3.4. Correção das anomalias (n.º 2 do artigo 5.º)

O Conselho considerou oportuno completar o n.º 1, acrescentando-lhe um n.º 2 que incide especificamente sobre os membros da tripulação que estão de vigia.

3.5. Cooperação entre administrações (artigo 80.º)

O Conselho pretendeu precisar o n.º 1, a fim de garantir uma maior articulação entre a cooperação entre administrações prevista nesta directiva e outros diplomas como a Directiva 95/21/CE do Conselho.

3.6. Prazo de entrada em vigor (artigo 10.º)

Tendo considerado que o prazo de 30 de Junho de 2001 previsto pela Comissão para dar cumprimento a esta directiva era insuficiente para garantir a entrada em vigor da Convenção n.º 180 da OIT e do protocolo à Convenção n.º 147 da OIT, o Conselho, na posição comum, previu que o prazo de entrada em vigor terminaria em 30 de Junho de 2002.

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 33/1999**adoptada pelo Conselho em 12 de Julho de 1999****tendo em vista a adopção da Directiva 1999/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que altera a Directiva 93/104/CE do Conselho relativa a determinados aspectos da organização do tempo de trabalho, a fim de abranger os sectores e actividades excluídos dessa directiva**

(1999/C 249/04)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 137.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽²⁾,Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) O artigo 137.º do Tratado prevê que a Comunidade apoie e complete a acção dos Estados-Membros tendo em vista a melhoria do ambiente de trabalho, a fim de proteger a saúde e a segurança dos trabalhadores; as directivas adoptadas com base neste artigo deverão evitar impor disciplinas administrativas, financeiras e jurídicas tais, que sejam contrárias à criação e ao desenvolvimento de pequenas e médias empresas;
- (2) A Directiva 93/104/CE do Conselho, de 23 de Novembro de 1993, relativa a determinados aspectos da organização do tempo de trabalho ⁽⁴⁾, fixa as prescrições mínimas de segurança e de saúde em matéria de organização do tempo de trabalho aplicáveis aos períodos de descanso diário, pausas, descanso semanal, tempo máximo de trabalho semanal, férias anuais e a certos aspectos do trabalho nocturno, do trabalho por turnos e do ritmo de trabalho; essa directiva deve ser alterada pelas seguintes razões:
- (3) Os transportes aéreos, ferroviários, rodoviários, marítimos e de navegação interna, a pesca marítima, as outras actividades no mar bem como as actividades dos médicos em formação tinham ficado excluídos do âmbito de aplicação da Directiva 93/104/CE;

- (4) Na sua proposta de 20 de Setembro de 1990, a Comissão não tinha excluído nenhum sector ou actividade da Directiva 93/104/CE e o Parlamento Europeu, no seu parecer de 20 de Fevereiro de 1991, também não aceitara essas exclusões;
- (5) A protecção da saúde e da segurança dos trabalhadores no local de trabalho não deve depender de trabalharem num determinado sector ou desempenharem certa actividade, mas sim da sua condição de trabalhadores;
- (6) Em relação à legislação sectorial para os trabalhadores móveis, é necessária uma abordagem complementar e paralela das disposições relativas à segurança no transporte e à protecção da saúde e da segurança dos trabalhadores em causa;
- (7) A necessidade de ter em conta a natureza específica das actividades no mar e dos médicos em formação;
- (8) A protecção da saúde e da segurança dos trabalhadores móveis dos sectores excluídos deve ser igualmente assegurada;
- (9) As disposições existentes em matéria de férias anuais e de avaliação da saúde aplicáveis ao trabalho nocturno e por turnos devem ser alargadas, por forma a incluir os trabalhadores móveis dos sectores e actividades excluídos;
- (10) As disposições existentes em matéria de tempo de trabalho e de descanso devem ser adaptadas para abranger os trabalhadores móveis dos sectores e actividades excluídos;
- (11) Todos os trabalhadores devem beneficiar de períodos de descanso suficientes; o conceito de «descanso» deve ser expresso em unidades de tempo, ou seja em dias, horas e/ou suas fracções;
- (12) Um Acordo europeu relativo ao tempo de trabalho dos marítimos está prestes a entrar em vigor por força de uma directiva do Conselho ⁽⁵⁾, proposta pela Comissão,

⁽¹⁾ JO C 43 de 17.2.1999, p. 1.⁽²⁾ JO C 138 de 18.5.1999, p. 33.⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 14 de Abril de 1999 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de 12 de Julho de 1999 e decisão do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicado no Jornal Oficial).⁽⁴⁾ JO L 307 de 13.12.1993, p. 18.⁽⁵⁾ Directiva 1999/63/CE do Conselho, de 21 de Junho de 1999, respeitante ao acordo relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação dos Sindicatos dos Transportes da União Europeia (FST) (JO L 167 de 2.7.1999, p. 33).

nos termos do n.º 2 do artigo 139.º do Tratado; consequentemente, as disposições da presente directiva não se aplicam aos marítimos;

- (13) No caso dos pescadores à percentagem que trabalham por conta de outrém, devem ser os Estados-Membros a decidir, nos termos do artigo 7.º da Directiva 93/104/CE, as condições de aquisição do direito a férias anuais e da respectiva concessão, incluindo as modalidades de pagamento;
- (14) As normas específicas previstas por outros instrumentos comunitários no que respeita, por exemplo, aos períodos de descanso, ao tempo de trabalho, às férias anuais e ao trabalho nocturno de determinadas categorias de trabalhadores, deveriam prevalecer sobre as disposições da Directiva 93/104/CE alterada pela presente directiva;
- (15) À luz da jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, a disposição relativa ao descanso dominical deve ser revogada;
- (16) No seu Acórdão C-84/94, Reino Unido contra Conselho⁽¹⁾, o Tribunal de Justiça considerou que a Directiva 93/104/CE é conforme com os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade definidos no artigo 5.º do Tratado e não há motivos para considerar que aquele acórdão não é aplicável a normas semelhantes relativas a determinado número de aspectos da organização do tempo de trabalho em sectores e actividades excluídos,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

A Directiva 93/104/CE é alterada do seguinte modo:

1. O n.º 3 do artigo 1.º passa a ter a seguinte redacção:

«3. A presente directiva é aplicável a todos os sectores de actividade, privados e públicos, na acepção do artigo 2.º da Directiva 89/391/CEE, sem prejuízo do disposto nos artigos 14.º e 17.º da presente directiva.

Sem prejuízo do disposto no n.º 8 do artigo 2.º, da presente directiva não se aplica aos marítimos tal como definidos na Directiva 1999/63/CE do Conselho, de 21 de Junho de 1999, respeitante ao acordo relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação dos Sindicatos dos Transportes da União Europeia (FST) (*).

(*) JO L 169 de 2.7.1999, p. 33.».

(1) Colectânea 1996, p. I-5755.

2. Ao artigo 2.º são aditados os seguintes números:

«7. “Trabalhador móvel”: um trabalhador que, fazendo parte do pessoal de bordo, está ao serviço de uma empresa que efectua, por conta própria, transporte de passageiros ou de mercadorias por via rodoviária, aérea ou marítima.

8. “Actividade em *offshore*”: a actividade efectuada essencialmente numa ou a partir de uma instalação *offshore* (incluindo as unidades de perfuração), directa ou indirectamente ligada à prospecção, à extracção ou à exploração de recursos minerais, incluindo os hidrocarbonetos, e ao mergulho relacionado com tais actividades, efectuada a partir de uma instalação em *offshore* ou de um navio.

9. “Descanso suficiente”: o facto de os trabalhadores disporem de períodos de descanso regulares cuja duração seja expressa em unidades de tempo, e suficientemente longos e contínuos para evitar que se lesionem ou lesionem os colegas ou outras pessoas e para não prejudicarem a saúde, a curto ou a longo prazo, por cansaço ou ritmos irregulares de trabalho.».

3. No artigo 5.º, é suprimido o seguinte parágrafo:

«O período mínimo de descanso previsto no primeiro parágrafo inclui, em princípio, o domingo.».

4. O artigo 14.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 14.º

Disposições comunitárias mais específicas

As disposições da presente directiva não se aplicam na medida em que outros instrumentos comunitários contenham disposições mais específicas em matéria de organização do tempo de trabalho relativamente a determinadas ocupações ou actividades profissionais.».

5. O n.º 2, ponto 1, do artigo 17.º, passa a ter a seguinte redacção:

«2.1. Aos artigos 3.º, 4.º, 5.º, 8.º e 16.º:

a) No caso de actividades caracterizadas por um afastamento entre o local de trabalho e o local de residência do trabalhador ou por um afastamento entre diferentes locais de trabalho do trabalhador, em especial a actividade em *offshore*;

b) No caso de actividades de guarda, de vigilância e de permanência caracterizada pela necessidade de assegurar a continuidade do serviço ou da produção, designadamente;

c) No caso de actividades caracterizadas pela necessidade de assegurar a continuidade do serviço ou da produção, nomeadamente quando se trate:

- i) de serviços ligados à recepção, tratamento e/ou cuidados dispensados em hospitais ou estabelecimentos semelhantes, instituições residenciais e prisões, incluindo as actividades dos médicos em formação,
- ii) de pessoas que trabalhem em portos ou aeroportos,
- iii) de serviços de imprensa, rádio, televisão, produção cinematográfica, correios ou telecomunicações, ambulância, sapadores-bombeiros ou protecção civil,
- iv) de serviços de produção, de transmissão e de distribuição de gás, água ou electricidade, de serviços de recolha de lixo ou de instalações de incineração,
- v) de indústrias em que o processo de trabalho não possa ser interrompido por razões técnicas,
- vi) de actividades de investigação e desenvolvimento,
- vii) da agricultura,
- viii) de trabalhadores afectados ao transporte de passageiros em serviços regulares de transporte urbano que não se encontrem abrangidos pelo artigo 17.ºA;

d) Em caso de acréscimo previsível de actividade, nomeadamente:

- i) na agricultura,
- ii) no turismo, ou
- iii) nos serviços postais;

e) No caso de pessoas que trabalham no transporte ferroviário:

- i) cujas actividades são intermitentes,
- ii) que trabalham a bordo de comboios, ou
- iii) cujas actividades estão ligadas aos horários dos transportes ferroviários, e que asseguram a continuidade e a regularidade do tráfego ferroviário.».

6. Ao n.º 2 do artigo 17.º é aditado o seguinte texto:

«2.4. Nos termos do artigo 6.º e do n.º 2 do artigo 16.º, para os médicos em formação:

- a) No que diz respeito ao artigo 6.º, por um período transitório de nove anos, a partir de ... (*). No âmbito desta derrogação:

- i) os Estados-Membros providenciarão para que o número de horas de trabalho semanais nunca ultrapasse uma média de 60 horas nos três primeiros anos do período transitório, uma média de 56 horas nos três anos seguintes e uma média de 52 horas nos três anos restantes,
- ii) a entidade empregadora consultará os representantes dos trabalhadores em tempo útil tendo em vista o alcance de um acordo, sempre que possível, sobre as modalidades aplicáveis durante o período de transição. No respeito dos limites previstos na subalínea i), esse acordo poderá abranger:
 - o número médio de horas de trabalho semanais durante o período transitório, e
 - as medidas a adoptar para reduzir a uma média de 48 o número de horas de trabalho semanais no final do período transitório;
- b) No que diz respeito ao n.º 2 do artigo 16.º, desde que o período de referência não ultrapasse 12 meses durante a primeira parte do período transitório referido na alínea a) e seis meses no período subsequente.».

7. São aditados os seguintes artigos:

«Artigo 17.ºA

Trabalhadores móveis e actividade em *offshore*

1. As disposições dos artigos 3.º, 4.º, 5.º e 8.º não se aplicam aos trabalhadores móveis.

2. Os Estados-Membros tomarão contudo as medidas necessárias para garantir que esses trabalhadores móveis tenham direito a um descanso suficiente, salvo nas circunstâncias previstas no ponto 2.2 do artigo 17.º

3. Sob reserva do respeito dos princípios gerais relativos à protecção da segurança e da saúde dos trabalhadores, os Estados-Membros poderão, por razões objectivas ou técnicas relacionadas com a organização do trabalho, alargar o período de referência previsto no n.º 2 do artigo 16.º a 12 meses para os trabalhadores móveis e para os trabalhadores que efectuem principalmente uma actividade em *offshore*.

Artigo 17.ºB

Trabalhadores a bordo de navios de pesca

1. O disposto nos artigos 3.º, 4.º, 5.º, 6.º e 8.º não se aplica aos trabalhadores a bordo de navios de pesca que arvoreem pavilhão de um Estado-Membro.

(*) Quatro anos a partir da data de entrada em vigor da Directiva 1999/.../CE.

2. Os Estados-Membros tomarão, todavia, as medidas necessárias para garantir que qualquer trabalhador a bordo de um navio de pesca que arvore pavilhão de um Estado-Membro tenha direito a um descanso suficiente.

3. Dentro dos limites fixados nos n.ºs 4 e 5, os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para garantir que, dada a necessidade de proteger a segurança e a saúde desses trabalhadores:

- a) As horas de trabalho sejam limitadas a um número máximo que não deverá ser ultrapassado num determinado período; ou
- b) Que um mínimo de horas de descanso seja assegurado num dado período.

O número máximo de horas de trabalho ou o número mínimo de horas de descanso serão indicados em disposições legislativas, regulamentares ou administrativas, em convenções colectivas ou em acordos entre parceiros sociais.

4. Os limites das horas de trabalho ou de descanso deverão ser fixados do seguinte modo:

- a) O número máximo de horas de trabalho não deverá ultrapassar:
 - i) 14 horas por período de 24 horas,
 - ii) 72 horas por período de sete dias;ou
- b) O número mínimo de horas de descanso não deverá ser inferior a:
 - i) 10 horas por período de 24 horas,
 - ii) 77 horas por período de sete dias.

5. As horas de descanso não podem ser divididas em mais de dois períodos, dos quais um terá uma duração mínima de seis horas; o intervalo entre dois períodos consecutivos de descanso não pode exceder 14 horas.

6. De acordo com os princípios gerais de protecção da saúde e da segurança dos trabalhadores, os Estados-Membros poderão prever, no plano nacional, disposições legislativas e regulamentares, bem como convenções colectivas ou acordos entre parceiros sociais, que permitam derrogações, incluindo a criação de períodos de referência, aos limites fixados nos n.ºs 4 e 5. Essas derrogações, tanto quanto possível, deverão ser conformes com as normas fixadas, mas poderão prever períodos de férias mais frequentes ou mais longos, ou a concessão de férias compensatórias para os trabalhadores.

7. O patrão de um navio de pesca tem o direito de exigir que um marítimo preste o número de horas de trabalho necessário para o salvamento imediato do navio, das pessoas a bordo ou da carga, ou para prestar assistência a outros navios ou pessoas em perigo no mar.

8. Os Estados-Membros podem prever que os trabalhadores a bordo de navios de pesca aos quais a legislação nacional ou a prática imponha a proibição de operar num determinado período anual superior a um mês, gozem as férias anuais previstas no artigo 7.º dentro do período acima indicado.».

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais dardar até (*) ou providenciarão, o mais tardar até essa data, para que os parceiros sociais apliquem as disposições necessárias, por via de acordo, devendo os Estados-Membros tomar todas as medidas adequadas para, em qualquer momento, poderem garantir os resultados impostos pela presente directiva. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

2. Quando os Estados-Membros adoptarem as medidas previstas no n.º 1, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência por ocasião da publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-Membros.

3. Sem prejuízo do direito de os Estados-Membros porem em prática, tendo em conta a evolução da situação, disposições legislativas, regulamentares ou contratuais diferentes no domínio da organização do tempo de trabalho, e desde que sejam respeitadas as exigências mínimas previstas na presente directiva, a adopção desta não constitui justificação válida para a regressão do nível geral de protecção dos trabalhadores.

4. Os Estados-Membros comunicarão à Comissão o texto das disposições de direito interno já adoptadas ou que venham a adoptar no domínio regido pela presente directiva.

Artigo 3.º

O mais tardar até ... (**) a Comissão procederá, em consulta com os Estados-Membros e os parceiros sociais a nível europeu, ao reexame das regras de execução das disposições em relação aos trabalhadores a bordo de navios de pesca e verificará, nomeadamente, se estas disposições continuam adaptadas, em especial no que se refere à protecção da saúde e da segurança tendo em vista a apresentação, se necessário, das alterações pertinentes.

(*) Quatro anos após a data de entrada em vigor da presente directiva.

(**) Nove anos após a data de entrada em vigor da presente directiva.

Artigo 4.º

Feito em ..., em ...

A presente directiva entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

*Pelo Parlamento Europeu**Pelo Conselho*

O Presidente

O Presidente

Artigo 5.º

...

...

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

1. Em 25 de Novembro de 1998, a Comissão apresentou ao Parlamento Europeu e ao Conselho a proposta de directiva referida em epígrafe, com base no artigo 137.º do Tratado CE (antigo artigo 118.ºA).
2. O Comité Económico e Social deu o seu parecer em 25 de Março de 1999.
3. O parecer do Parlamento Europeu foi dado, em primeira leitura, em 14 de Abril de 1999.
4. Em 10 de Dezembro de 1998, o Conselho pediu o parecer do Comité das Regiões. Em carta datada de 25 de Junho de 1999, este informou-o de que «a Comissão 5 (política social, saúde pública, defesa dos consumidores, investigação, turismo), responsável por este assunto, decidiu [...] não dar parecer, nos termos do artigo 39.º do regulamento interno.»
5. Nos termos do artigo 251.º do Tratado, o Conselho aprovou, em 12 de Julho de 1999, uma posição comum sobre a proposta de directiva da Comissão, depois de ter analisado as alterações do Parlamento Europeu.

II. OBJECTIVO

Em 23 de Novembro de 1993, o Conselho aprovou a Directiva 93/104/CE relativa a determinados aspectos da organização do tempo de trabalho. Certos sectores e actividades ficam excluídos do âmbito de aplicação desta directiva: transportes aéreos, ferroviários, rodoviários, fluviais e lacustres, pesca marítima, outras actividades no mar e actividades dos médicos em formação.

Esta directiva faz parte de um conjunto de quatro directivas destinadas a proteger os trabalhadores não abrangidos pela Directiva 93/104/CE, combatendo os efeitos nefastos para a sua saúde e segurança resultantes de um tempo de trabalho excessivo, de um repouso insuficiente ou de uma organização irregular do trabalho.

A presente directiva, que altera a Directiva 93/104/CE, destina-se a proteger todos os trabalhadores não móveis, bem como os trabalhadores móveis do transporte ferroviário e prevê um certo número de disposições para outros trabalhadores não móveis.

III. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

1. OBSERVAÇÕES GERAIS

Sem desprezar a abordagem e as finalidades propostas pela Comissão e apoiadas pelo Parlamento Europeu, o Conselho considerou necessário introduzir algumas alterações de fundo e de redacção na proposta de directiva.

Ao proceder a essas alterações, o Conselho preocupou-se principalmente com permitir aos Estados-Membros que apliquem esta directiva com a flexibilidade exigida pela especificidade de alguns sectores e dentro de prazos que permitam que essa aplicação não colida com as actividades regulamentadas.

2. ALTERAÇÕES INTRODUZIDAS PELO PARLAMENTO EUROPEU

2.1. Alterações do Parlamento Europeu não adoptadas pela Comissão

A Comissão não adoptou as alterações n.ºs 9, 12, 15, 17 e 20.

2.2. Alterações do Parlamento Europeu aceites pela Comissão

A Comissão aceitou 12 das 18 alterações propostas pelo Parlamento Europeu.

3. ALTERAÇÕES INTRODUZIDAS PELO CONSELHO NA PROPOSTA ALTERADA DA COMISSÃO

(Salvo indicação em contrário, a numeração dos artigos a que é feita referência é a da Directiva 93/104/CE)

O Conselho retomou integralmente nove das 12 alterações adoptadas pela Comissão, se não na letra, pelo menos no espírito. Trata-se das alterações n.ºs 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 e 10, que incidem sobre o preâmbulo da directiva.

Em contrapartida, o Conselho não considerou oportuno retomar as alterações n.ºs 11, 13 e 16.

3.1. Médicos em formação (n.º 2 do artigo 17.º)

Contrariamente ao desejo manifestado pelo Parlamento (alteração n.º 13) e apoiado pela Comissão, o Conselho pretendeu manter a referência aos médicos em formação no n.º 2.1, alínea c) i), do artigo 17.º, que prevê uma derrogação aos artigos 3.º (descanso diário), 4.º (pausas), 5.º (descanso semanal), 8.º (trabalho nocturno) e 16.º (períodos de referência) por razões de continuidade de serviço.

Na sua proposta, a Comissão previra um período de transição de sete anos, contado a partir da data da aprovação, durante o qual a duração semanal do trabalho seria, em média, de 48 horas, com uma duração máxima de 54 horas semanais durante um período de referência de quatro meses, sob reserva de acordo dos parceiros sociais.

O próprio Parlamento reconheceu a necessidade de se prever um período de transição, que propôs ficasse limitado a quatro anos (alteração n.º 15).

Também o Conselho considerou que os médicos em formação deviam ficar abrangidos pelo disposto na Directiva 93/104/CE; no entanto, a fim de permitir a alguns Estados-Membros para os quais a duração semanal do trabalho dos médicos em formação está ainda longe do objectivo das 48 horas recrutarem e formarem um número suficiente de médicos que permita que a aplicação desta directiva não implique uma diminuição da qualidade dos cuidados dispensados, o Conselho previu na posição comum um período transitório de nove anos após a data-limite da aplicação da directiva, período esse dividido em três fases de três anos, com durações máximas respectivas de 60, 56 e 52 horas de trabalho semanal, durante um período de referência de 12 meses durante a primeira fase de três anos e de seis meses em seguida.

3.2. Inclusão dos pescadores (artigo 17.ºB)

Na sua proposta, a Comissão pretendia que os pescadores fossem incluídos na definição de «trabalhadores móveis», o que lhes permitiria beneficiar da protecção mínima prevista para essa categoria de trabalhadores e que inclui um «descanso adequado» e uma média de horas de trabalho a não ultrapassar durante um período de referência de um ano.

O Parlamento apoiou a proposta da Comissão.

Por seu lado, o Conselho considerou que havia que ter em conta a especificidade da actividade de pesca no mar, que apresenta numerosos imponderáveis ligados às condições meteorológicas, biológicas e ambientais. Por conseguinte, sem negar a necessidade de se proteger a saúde e a segurança dos pescadores, o Conselho preferiu retomar o disposto na Directiva 1999/63/CE, que faz referência a um acordo dos parceiros sociais quanto às condições de trabalho dos marítimos.

3.3. **Pescadores à percentagem** (n.ºs 2 e 9 do artigo 1.º)

No que se refere aos pescadores à percentagem, excluídos pela Comissão do âmbito do artigo 7.º (férias anuais) na sua proposta inicial, o Parlamento pretendeu que apenas ficassem excluídos aqueles cuja remuneração provenha exclusivamente de uma parte da pesca (alteração n.º 11) e que fosse feita referência aos pescadores à percentagem nas derrogações previstas no n.º 9 do artigo 1.º (alteração n.º 16).

O Conselho, por seu lado, pretende que as disposições relativas às férias anuais se possam aplicar aos pescadores à percentagem assalariados.

3.4. **Prazo de implementação** (artigo 2.º)

A Comissão tinha proposto um prazo de implementação de dois anos. Devido às dificuldades previstas por alguns Estados-Membros para a implementação de uma directiva tão complexa, o Conselho considerou oportuno prever um prazo de implementação de quatro anos.

3.5. **Diversos**

Finalmente, o Conselho introduziu algumas alterações menores na proposta inicial da Comissão, como as definições de «repouso adequado» e de «actividade em offshore», que foram aceites pela Comissão.

4. ALTERAÇÕES NÃO RETOMADAS PELA COMISSÃO E ACEITES PELO CONSELHO

Referência aos trabalhadores dos transportes urbanos (artigo 2.º)

Ao contrário do que preconizava o Parlamento Europeu (alteração n.º 19), o Conselho não considerou oportuno retomar uma referência aos trabalhadores dos transportes urbanos na definição de trabalhadores móveis. No entanto, é necessário notar que o Conselho incluiu uma referência a esta categoria de trabalhadores no n.º 2.1, alínea c) viii), do artigo 17.º, que prevê uma derrogação aos artigos 3.º (descanso diário), 4.º (pausas), 5.º (descanso semanal), 8.º (trabalho nocturno) e 16.º (períodos de referência), por razões de continuidade de serviço, de modo a conceder-lhes uma certa protecção.

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 34/1999

adoptada pelo Conselho em 12 de Julho de 1999

tendo em vista a adopção da Directiva 1999/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que altera a Directiva 70/221/CEE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos reservatórios de combustível líquido e à protecção à retaguarda contra o encaixe dos veículos a motor e seus reboques

(1999/C 249/05)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 95.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽²⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

(1) A Directiva 70/221/CEE do Conselho, de 20 de Março de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos reservatórios de combustível líquido e à protecção à retaguarda contra o encaixe dos veículos a motor e seus reboques ⁽⁴⁾, é uma das directivas específicas no âmbito do processo de homologação CE instituído pela Directiva 70/156/CEE do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à homologação dos veículos a motor e seus reboques ⁽⁵⁾. Por conseguinte, as disposições e definições da Directiva 70/156/CEE respeitantes aos veículos e aos sistemas, componentes e unidades técnicas distintas dos veículos são aplicáveis à Directiva 70/221/CEE. É necessário adaptar o artigo 1.º da Directiva 70/221/CEE às definições da Directiva 70/156/CEE.

(2) Para ter em consideração o progresso técnico, é aconselhável adaptar a Directiva 70/221/CEE aos requisitos técnicos adoptados pela Comissão Económica para a

Europa das Nações Unidas no seu Regulamento n.º 34 relativo à aprovação de veículos no que diz respeito à prevenção dos riscos de incêndio, em especial às disposições relativas aos reservatórios de combustível feitos para veículos da categoria M₁.

(3) Os combustíveis gasosos estão a suscitar cada vez mais interesse para a propulsão dos veículos a motor, especialmente por razões ambientais. É, portanto, necessário que, no futuro, a Directiva 70/221/CEE contenha também disposições relativas aos reservatórios para combustíveis que não sejam líquidos. Para esse fim, o título e o âmbito da Directiva 70/221/CEE devem ser alterados em consequência. As especificações técnicas dos reservatórios para combustíveis gasosos serão introduzidas através de posteriores alterações dessa directiva.

(4) Pos outro lado, é cada vez mais frequente a substituição dos reservatórios de combustível de origem por outros de maior capacidade ou a colocação de reservatórios suplementares não homologados. Consequentemente, dever-se-á permitir, no mais breve prazo possível, a homologação comunitária dos reservatórios de combustível, líquido e gasoso, como entidades técnicas separadas, a fim de manter um elevado nível de segurança na circulação dos veículos.

(5) As alterações das disposições relativas aos reservatórios de combustível têm de ser adoptadas pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho. É conveniente que, no futuro, as alterações necessárias para adaptar os requisitos técnicos da Directiva 70/221/CEE relativa aos reservatórios de combustível ao progresso técnico sejam aprovadas nos termos do artigo 13.º da Directiva 70/156/CEE.

(6) As alterações da presente directiva dizem apenas respeito aos reservatórios de combustível feitos de plástico. Não é, portanto, necessário invalidar as homologações existentes concedidas ao abrigo da Directiva 74/60/CEE ⁽⁶⁾ nem impedir a venda, matrícula e entrada em circulação de novos veículos com reservatórios metálicos de combustível líquido abrangidos por tais homologações.

⁽¹⁾ JO C 164 de 29.5.1998, p. 16.

⁽²⁾ JO C 407 de 28.12.1998, p. 58.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 10 de Fevereiro de 1999 (JO C 150 de 28.5.1999, p. 168), posição comum do Conselho de 12 de Julho de 1999 e decisão do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ JO L 76 de 6.4.1970, p. 23. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 97/19/CE da Comissão (JO L 125 de 16.5.1997, p. 1).

⁽⁵⁾ JO L 42 de 23.2.1970, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/14/CE (JO L 11 de 16.1.1999, p. 25).

⁽⁶⁾ JO L 38 de 11.2.1974, p. 2. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 78/362/CEE (JO L 206 de 29.7.1978, p. 26).

(7) Dados a escala e o impacto da acção proposta no sector em questão, as medidas comunitárias objecto da presente directiva são necessárias, ou mesmo indispensáveis, para atingir o objectivo pretendido, nomeadamente a homologação comunitária de veículos. Este objectivo não pode ser conseguido de modo adequado pelos Estados-Membros a título individual,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

A Directiva 70/221/CEE é alterada do seguinte modo:

1. O título passa a ter a seguinte redacção:

«Directiva do Conselho, de 20 de Março de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos reservatórios de combustível e à protecção à retaguarda contra o encaixe dos veículos a motor e seus reboques».

2. O artigo 1.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 1.º

Para efeitos do disposto na presente directiva, entende-se por "veículo" qualquer veículo a motor e seus reboques conforme definidos na parte A do anexo II da Directiva 70/156/CEE.».

3. O n.º 1 do artigo 2.º passa a ter a seguinte redacção:

«1. Os Estados-Membros não podem recusar a homologação CE nem a homologação de âmbito nacional de um veículo por motivos relacionados com os seus reservatórios de combustível se esse veículo satisfizer os requisitos da presente directiva relativos aos reservatórios de combustível.».

4. O n.º 1 do artigo 2.ºA passa a ter a seguinte redacção:

«1. Os Estados-Membros não podem recusar nem proibir a venda, a matrícula, a entrada em circulação ou a utilização de um veículo por motivos relacionados com os seus reservatórios de combustível se esse veículo satisfizer os requisitos da presente directiva relativos aos reservatórios de combustível.».

5. O artigo 3.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 3.º

As alterações necessárias para adaptar os requisitos dos anexos ao progresso técnico serão aprovadas nos termos do artigo 13.º da Directiva 70/156/CEE.».

6. A lista de anexos e o anexo I da Directiva 70/221/CEE são alterados de acordo com o anexo da presente directiva.

Artigo 2.º

1. A partir de [...] (*), os Estados-Membros devem aceitar o cumprimento dos requisitos da Directiva 70/221/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva, para efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 4.º e no n.º 1 do artigo 7.º da Directiva 70/156/CEE.

2. A partir de [...] (**), os Estados-Membros:

— deixam de poder conceder a homologação CE nos termos do n.º 1 do artigo 4.º da Directiva 70/156/CEE, e

— podem recusar a homologação de âmbito nacional,

a um novo modelo de veículo por motivos relacionados com os reservatórios de combustível se o modelo em questão não satisfizer as disposições da Directiva 70/221/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva.

3. A partir de [...] (***), os Estados-Membros:

— devem considerar os certificados de conformidade que acompanham os veículos novos de acordo com as disposições da Directiva 70/156/CEE como já não sendo válidos para efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 7.º dessa directiva, e

— podem recusar a venda, matrícula ou entrada em circulação de novos veículos que não sejam acompanhados de um certificado de conformidade válido de acordo com a Directiva 70/156/CEE, excepto quando se invocarem as disposições do n.º 2 do artigo 8.º dessa directiva,

por motivos relacionados com os reservatórios de combustível se não forem satisfeitas as disposições da Directiva 70/221/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva.

4. A presente directiva não invalida qualquer homologação anteriormente concedida a veículos com reservatórios metálicos de combustível líquido nem impede extensões de tais homologações nos termos da directiva ao abrigo da qual foram inicialmente concedidas.

(*) 12 meses após a data de entrada em vigor da presente directiva.

(**) 24 meses após a data de entrada em vigor da presente directiva.

(***) 36 meses após a data de entrada em vigor da presente directiva.

Artigo 3.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva antes de [...] (*) e devem informar imediatamente a Comissão do facto.

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

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovem nas matérias reguladas pela presente directiva.

Artigo 4.º

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 5.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em ...

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

...

Pelo Conselho

O Presidente

...

(*) 12 meses após a data de entrada em vigor da presente directiva.

ANEXO

Alterações da lista dos anexos e do anexo I da Directiva 70/221/CEE:

Lista dos anexos

A indicação relativa ao anexo I passa a ter a seguinte redacção:

- «Anexo I: Reservatórios de combustível líquido
Apêndice 1: Ensaio de resistência ao fogo
Apêndice 2: Dimensões e dados técnicos dos tijolos refractários
Apêndice 3: Ficha de informações
Apêndice 4: Certificado de homologação CE»

Anexo I

O anexo I passa a ter a seguinte redacção:

«ANEXO I

RESERVATÓRIOS DE COMBUSTÍVEL LÍQUIDO

1. ÂMBITO
- 1.1. O presente anexo aplica-se aos veículos abrangidos pela Directiva 70/156/CEE.
2. DEFINIÇÕES
- Para efeitos do disposto no presente anexo, entende-se por:
 - 2.1. “Modelo de veículo no que diz respeito a reservatórios de combustível”, os veículos que não diferem entre si em aspectos essenciais como:
 - 2.1.1. A estrutura, forma, dimensões e materiais (metal/plástico) do(s) reservatório(s),
 - 2.1.2. Nos veículos da categoria M₁ ⁽¹⁾, a posição do(s) reservatório(s) no veículo, na medida em que tenha um efeito negativo sobre os requisitos do ponto 5.10 do presente anexo.
 - 2.2. “Habitáculo”, o espaço para alojamento dos ocupantes, limitado pelo tejadilho, piso, paredes laterais, portas, superfícies envidraçadas exteriores, antepara da frente e antepara da retaguarda.
 - 2.3. “Massa do veículo sem carga”, a massa do veículo em ordem de marcha tal como definida no ponto 2.6 do anexo I da Directiva 70/156/CEE.
 - 2.4. “Reservatório”, o(s) reservatório(s) concebido(s) para conter(em) o combustível líquido, definido no ponto 2.6, utilizado principalmente na propulsão do veículo, excluindo os seus acessórios [condução de enchimento (se for um elemento separado), orifício de enchimento, tampa, indicador de nível, ligações ao motor ou para compensar a sobrepressão interna, etc.].
 - 2.5. “Capacidade do reservatório”, a capacidade do reservatório especificada pelo fabricante.
 - 2.6. “Combustível líquido”, um combustível que, em condições ambientais normais, se apresenta no estado líquido.

⁽¹⁾ Conforme definida na parte A do anexo II da Directiva 70/156/CEE.

3. PEDIDO DE HOMOLOGAÇÃO CE
 - 3.1. O pedido de homologação, em conformidade com o n.º 4 do artigo 3.º da Directiva 70/156/CEE, de um modelo de veículo no que diz respeito aos seus reservatórios de combustível deve ser apresentado pelo fabricante do veículo.
 - 3.2. No apêndice 3 figura um modelo da ficha de informações.
 - 3.3. Devem ser apresentados ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação:
 - 3.3.1. Um veículo representativo do modelo a homologar ou as partes do veículo que o serviço técnico considerar necessárias para os ensaios de homologação;
 - 3.3.2. No caso dos veículos equipados com um reservatório feito de plástico: sete reservatórios adicionais, com os respectivos acessórios;
 - 3.3.3. No caso dos veículos equipados com um reservatório de outro material: dois reservatórios adicionais, com os respectivos acessórios.
4. CONCESSÃO DA HOMOLOGAÇÃO CE
 - 4.1. Se os requisitos relevantes forem satisfeitos, deve ser concedida a homologação CE em conformidade com o n.º 3 do artigo 4.º e, se aplicável, o n.º 4 do artigo 4.º da Directiva 70/156/CEE.
 - 4.2. No apêndice 4 figura um modelo do certificado de homologação CE.
 - 4.3. A cada modelo de veículo homologado deve ser atribuído um número de homologação conforme com o anexo VII da Directiva 70/156/CEE. Cada Estado-Membro não pode atribuir o mesmo número a outro modelo de veículo.
5. ESPECIFICAÇÕES
 - 5.1. Os reservatórios devem ser fabricados de modo a resistirem à corrosão.
 - 5.2. Quando equipados com todos os acessórios que normalmente lhes estão ligados, os reservatórios devem satisfazer os ensaios de estanquidade efectuados de acordo com o ponto 6.1 a uma pressão interna relativa igual ao dobro da sobrepressão de serviço, mas nunca inferior a 0,3 bar.

Considera-se que os reservatórios de plástico para veículos cumprem o presente requisito se tiverem sido aprovados no ensaio descrito no ponto 6.3.2.
 - 5.3. Qualquer eventual sobrepressão ou pressão que exceda a pressão de serviço deve ser compensada automaticamente por dispositivos apropriados (orifícios de ventilação, válvulas de segurança, etc.).
 - 5.4. Os orifícios de ventilação devem ser concebidos de forma a evitar qualquer risco de incêndio. Em especial, o combustível que possa ter sido derramado durante a operação de enchimento do(s) reservatório(s) não deve poder escorrer para o sistema de escape. Deve ser encaminhado para o solo.
 - 5.5. O(s) reservatório(s) não deve(m) estar situado(s) numa superfície (piso, parede, antepara) do habitáculo ou de outro compartimento que faça parte integrante do mesmo, nem fazer parte de uma dessas superfícies.
 - 5.6. Deve ser prevista uma separação entre o habitáculo e o(s) reservatório(s). Essa separação poderá ter aberturas (por exemplo, para a passagem de cabos), desde que estas não permitam que o combustível se possa escoar livremente do(s) reservatório(s) para dentro do habitáculo ou de outro compartimento que faça parte integrante do mesmo durante condições de utilização normais.
 - 5.7. Cada reservatório deve estar firmemente fixado e colocado de modo a assegurar que o combustível que eventualmente seja derramado do reservatório ou respectivos acessórios esorra para o chão e não para dentro do habitáculo durante condições de utilização normais.

- 5.8. O orifício de enchimento não poderá estar situado no habitáculo, no compartimento das bagagens ou no compartimento do motor.
- 5.9. Em condições previsíveis de utilização do veículo, não pode haver fugas de combustível pela tampa do reservatório ou pelos dispositivos previstos para compensar uma pressão excessiva. Em caso de capotagem do veículo, será tolerado um ligeiro derrame, desde que este não exceda 30 g/min; este requisito deve ser verificado durante o ensaio descrito no ponto 6.2.
- 5.9.1. A tampa do reservatório deve estar fixada à conduta de enchimento: a junta de estanquidade deve manter-se firmemente no lugar e a tampa deve adaptar-se perfeitamente à junta e à conduta de enchimento ao fechar-se.
- 5.9.1.1. Considera-se que os veículos que respeitam as condições previstas no ponto 5.1.3. do anexo I da Directiva 98/69/CE⁽¹⁾ satisfazem os requisitos previstos no ponto 5.9.1.
- 5.10. Os reservatórios devem ser instalados de modo a estarem protegidos das consequências de uma colisão frontal ou contra a retaguarda do veículo; na proximidade do reservatório não poderão existir partes salientes, bordos cortantes, etc.
- 5.11. O reservatório de combustível e o gargalo de enchimento serão concebidos e instalados nos veículos por forma a que se evite qualquer acumulação de cargas de electricidade estática em toda a sua superfície. Se necessário, serão descarregadas na estrutura metálica do quadro ou em qualquer massa metálica importante através de um bom condutor.
- 5.12. Além disso, os reservatórios feitos de plástico devem igualmente ser ensaiados pelo método específico descrito no ponto 6.3.

6. ENSAIOS

6.1. Ensaio hidráulico

O reservatório deve ser submetido a um ensaio de pressão hidráulica interna, que deve ser realizado com uma unidade independente completa com todos os seus acessórios. O reservatório deve ser completamente cheio com um líquido não inflamável (por exemplo, água). Após o fecho de todas as comunicações com o exterior, a pressão deve ser gradualmente aumentada, através do tubo de alimentação de combustível ao motor, até uma pressão interna relativa igual ao dobro da pressão de serviço utilizada e nunca inferior a 0,3 bar, mantendo-a durante um minuto. Durante este intervalo de tempo, a estrutura do reservatório não deve apresentar fissuras ou fugas; contudo, pode apresentar deformações permanentes.

6.2. Ensaio de capotagem

- 6.2.1. O reservatório e todos os seus acessórios devem ser montados numa instalação de ensaio de uma forma correspondente ao modo de instalação no veículo a que se destina o reservatório; o mesmo é válido em relação aos sistemas para a compensação de sobrepressões internas.
- 6.2.2. A instalação de ensaio deve rodar em torno de um eixo paralelo ao eixo longitudinal do veículo.
- 6.2.3. O ensaio será realizado com o reservatório cheio até 90% da sua capacidade, e igualmente até 30% da sua capacidade, com um líquido não inflamável de densidade e viscosidade próximas das do combustível normalmente utilizado (aceita-se a utilização de água).
- 6.2.4. O reservatório deve ser rodado de 90° para a direita a partir da sua posição de instalação, e mantido nessa posição durante pelo menos cinco minutos.

Deve então ser rodado de mais 90° no mesmo sentido, e mantido nessa posição, na qual se encontra totalmente invertido, durante pelo menos mais cinco minutos.

De seguida, deve ser rodado de volta para a sua posição normal. O líquido de ensaio que não tenha refluído do sistema de ventilação para o reservatório deve ser drenado e substituído, se necessário.

O reservatório deve ser rodado de 90° no sentido oposto e mantido durante pelo menos cinco minutos nessa posição.

⁽¹⁾ JO L 350 de 28.12.1987, p. 1.

Deve ser rodado de mais 90° no mesmo sentido. Esta posição totalmente invertida deve ser mantida durante pelo menos cinco minutos. De seguida, deve ser rodado de volta para a sua posição normal.

6.3. Ensaios adicionais de reservatório(s) de plástico para veículos

6.3.1. Resistência ao impacto

6.3.1.1. O reservatório deve ser enchido até à sua capacidade máxima com uma mistura de água e glicol ou com outro líquido com um ponto de congelação baixo que não altere as propriedades do material do reservatório, após o que é submetido a um ensaio de perfuração.

6.3.1.2. Durante este ensaio, a temperatura do reservatório deve ser de $233\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($-40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$).

6.3.1.3. Para o ensaio deve ser utilizado um dispositivo pendular. O corpo de impacto deve ser de aço e ter a forma de uma pirâmide de faces triangulares equiláteras e base quadrada, com o vértice e as arestas arredondadas com um raio de 3 mm. O centro de percussão do pêndulo deve coincidir com o centro de gravidade da pirâmide; a sua distância relativamente ao eixo de rotação do pêndulo deve ser de 1 m. A massa total do pêndulo deve ser de 15 kg. A energia do pêndulo no momento do impacto não deve ser inferior a 30 Nm, devendo ser tão próxima quanto possível desse valor.

6.3.1.4. Os ensaios devem realizar-se nos pontos do reservatório considerados vulneráveis no referente a colisões frontais ou à retaguarda. Os pontos considerados vulneráveis são aqueles que estão mais expostos ou que são mais fracos tendo em conta a forma do reservatório ou o modo como este está instalado no veículo. Os pontos seleccionados pelos laboratórios devem ser indicados no relatório de ensaio.

6.3.1.5. Durante o ensaio, o reservatório deve ser mantido em posição por meio das peças situadas no lado ou lados opostos ao lado do impacto. Nenhuma fuga deverá resultar do ensaio.

6.3.1.6. Fica à escolha do fabricante a realização de todos os ensaios de impacto num único reservatório ou de cada um dos ensaios num reservatório diferente.

6.3.2. Resistência mecânica

O reservatório deve ser ensaiado, no referente a fugas e à rigidez da forma, nas condições definidas no ponto 6.1. O reservatório e todos os seus acessórios devem ser montados numa instalação de ensaio de uma forma correspondente ao modo de instalação no veículo ao qual se destina o reservatório. Deve ser utilizada água a 326 K (53 °C) como fluido de ensaio e o reservatório deve ficar completamente cheio. O reservatório deve ser submetido a uma pressão interna relativa igual ao dobro da pressão de serviço e nunca inferior a 0,3 bar, a uma temperatura de $326\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($53\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$), durante um período de cinco horas. Durante o ensaio, o reservatório e os seus acessórios não devem apresentar fissuras ou fugas; contudo, podem apresentar deformações permanentes.

6.3.3. Permeabilidade ao combustível

6.3.3.1. O combustível utilizado no ensaio de permeabilidade deve ser o combustível de referência especificado no anexo VIII da Directiva 70/220/CEE ou um combustível comercial super. Se o reservatório tiver sido concebido apenas para instalação em veículos com um motor de ignição por compressão, o reservatório deve ser enchido com gásóleo.

6.3.3.2. Antes do ensaio, o reservatório deve ser enchido até 50% da sua capacidade com combustível de ensaio, após o que é armazenado, sem ser vedado, a uma temperatura ambiente de $313\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$), até que a perda de massa por unidade de tempo se torne constante.

6.3.3.3. O reservatório deve então ser esvaziado e enchido de novo com o combustível de ensaio até 50% da sua capacidade, após o que deve ser hermeticamente vedado e armazenado a uma temperatura de $313\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$). A pressão deve ser ajustada quando o conteúdo do reservatório atingir a temperatura de ensaio. Durante o subsequente período de ensaio de oito semanas, deve ser determinada a perda de massa devida a difusão durante o ensaio. A perda média máxima admissível de combustível é 20 g por 24 horas de tempo de ensaio.

6.3.3.4. Se a perda devida à difusão for superior ao valor indicado no ponto 6.3.3.3, o ensaio descrito deve ser novamente realizado com o mesmo reservatório, para determinar a perda por difusão a $296\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($23\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$), mantendo-se constantes todas as outras condições. A perda medida desta forma não pode exceder 10 g por cada 24 horas.

6.3.4. *Resistência ao combustível*

Após o ensaio referido no ponto 6.3.3, o reservatório deve ainda satisfazer os requisitos definidos nos pontos 6.3.1 e 6.3.2.

6.3.5. *Resistência ao fogo*

O reservatório deve ser submetido aos seguintes ensaios:

6.3.5.1. O reservatório, fixado como no veículo, deve ser exposto durante dois minutos a uma chama. Não deve ocorrer qualquer fuga de combustível líquido do reservatório.

6.3.5.2. Devem ser realizados três ensaios com diferentes reservatórios cheios com combustível, da seguinte forma:

6.3.5.2.1. Se o reservatório tiver sido concebido para instalação em veículos equipados quer com um motor de ignição comandada quer com um motor de ignição por compressão, os três ensaios devem ser realizados com os reservatórios cheios com gasolina super;

6.3.5.2.2. Se o reservatório tiver sido concebido para instalação apenas em veículos equipados com um motor de ignição por compressão, os três ensaios devem ser realizados com reservatórios cheios com gasóleo.

6.3.5.2.3. Para cada ensaio, o reservatório deve ser montado numa instalação de ensaio que simule tanto quanto possível as condições reais de montagem. O método de fixação do reservatório à instalação de ensaio deve corresponder às especificações relevantes do veículo. Devem ser tidas em consideração as partes do veículo que protegem o reservatório e os seus acessórios da exposição a chamas ou que, de algum modo, afectem o desenvolvimento do fogo, assim como os componentes específicos instalados no reservatório e os tampões. Todas as aberturas devem ser fechadas durante o ensaio, mas o sistema de ventilação deve manter-se operacional. Imediatamente antes do ensaio, o reservatório deve ser enchido com combustível especificado até 50% da sua capacidade.

6.3.5.3. A chama a que o reservatório é exposto deve ser obtida por meio da queima de combustível comercial para motores de ignição comandada (a seguir designado "combustível") dentro de um tabuleiro. A quantidade de combustível no tabuleiro deve ser suficiente para permitir que a chama se mantenha, em condições de queima livre, durante a totalidade do ensaio.

6.3.5.4. As dimensões do tabuleiro devem ser escolhidas de modo a assegurar que os lados do reservatório de combustível sejam expostos à chama. O tabuleiro deve, portanto, exceder a projecção horizontal do reservatório em pelo menos 20 cm, mas não mais do que 50 cm. As paredes laterais do tabuleiro não devem estar salientes mais de 8 cm acima do nível do combustível no início do ensaio.

6.3.5.5. O tabuleiro com combustível deve ser colocado sob o reservatório de modo a que a distância entre o nível do combustível no tabuleiro e o fundo do reservatório corresponda à altura de projecto do reservatório acima da superfície da estrada, sendo a massa do veículo a massa sem carga (ver o ponto 2.3). O tabuleiro, a instalação de ensaio, ou ambos, devem ter movimento livre.

6.3.5.6. Durante a fase C do ensaio, o tabuleiro deve ser coberto com um painel colocado $2\text{ cm} \pm 1\text{ cm}$ acima do nível do combustível. O painel deve ser constituído por um material refractário, conforme descrito no apêndice 2. Não deve existir qualquer folga entre os tijolos e estes devem ser suportados sobre o tabuleiro com combustível de tal modo que os seus orifícios não sejam obstruídos. O comprimento e largura da estrutura devem ser 2 a 4 cm inferiores às dimensões interiores do tabuleiro, de modo a existir um espaço de 1 a 2 cm entre a estrutura e a parede do tabuleiro que permita a ventilação.

6.3.5.7. Quando o ensaio for realizado ao ar livre, deve ser garantida uma protecção suficiente contra o vento, não devendo a velocidade do vento ao nível do tabuleiro com combustível exceder 2,5 km/h. Antes do ensaio, o painel deve ser aquecido até $308\text{ K} \pm 5\text{ K}$ ($35^\circ\text{C} \pm 5^\circ\text{C}$). Os tijolos refractários podem ser molhados de modo a garantir as mesmas condições de ensaio nos ensaios seguintes.

6.3.5.8. O ensaio é constituído por quatro fases (ver o apêndice 1).

6.3.5.8.1. Fase A: pré-aquecimento (figura 1)

O combustível no tabuleiro deve ser inflamado a uma distância de pelo menos 3 m do reservatório a ensaiar. Após 60 segundos de pré-aquecimento, o tabuleiro deve ser colocado sob o reservatório.

6.3.5.8.2. Fase B: exposição directa às chamas (figura 2)

O reservatório deve ser exposto durante 60 segundos às chamas resultantes da queima livre do combustível.

6.3.5.8.3. Fase C: exposição indirecta às chamas (figura 3)

Imediatamente após a conclusão da fase B, o painel deve ser colocado entre o tabuleiro a arder e o reservatório. O reservatório deve ser exposto às chamas assim reduzidas durante mais 60 segundos.

6.3.5.8.4. Fase D: fim do ensaio (figura 4)

O tabuleiro a arder coberto com o painel deve ser afastado para a sua posição inicial (fase A). Se no fim do ensaio o reservatório estiver a arder, o fogo deve ser imediatamente extinto.

6.3.5.9. Os resultados do ensaio serão considerados satisfatórios se não houver fugas de combustível líquido do reservatório.

6.3.6. *Resistência a temperaturas elevadas*

6.3.6.1. A instalação utilizada para o ensaio deve estar de acordo com a maneira como o reservatório é montado no veículo, incluindo a forma de funcionamento do sistema de ventilação do reservatório.

6.3.6.2. O reservatório, cheio até 50% da sua capacidade com água a 293 K (20 °C), deve ser submetido durante uma hora a uma temperatura ambiente de 368 K ± K (95 °C ± 2 °C).

6.3.6.3. Os resultados do ensaio serão considerados satisfatórios se, após o ensaio, o reservatório não apresentar fugas ou não estiver seriamente deformado.

6.3.7. *Marcações no reservatório de combustível*

6.3.7.1. A firma ou marca devem ser afixadas no reservatório; devem ser indeléveis e facilmente legíveis no reservatório quando este estiver instalado no veículo.

7. ALTERAÇÕES À HOMOLOGAÇÃO

7.1. No caso de alterações a homologações concedidas nos termos da presente directiva, aplicam-se as disposições do artigo 5.º da Directiva 70/156/CEE.

8. CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO

8.1. As medidas destinadas a garantir a conformidade da produção devem ser tomadas de acordo com o disposto no artigo 10.º da Directiva 70/156/CEE.

Apêndice 1

ENSAIO DE RESISTÊNCIA AO FOGO

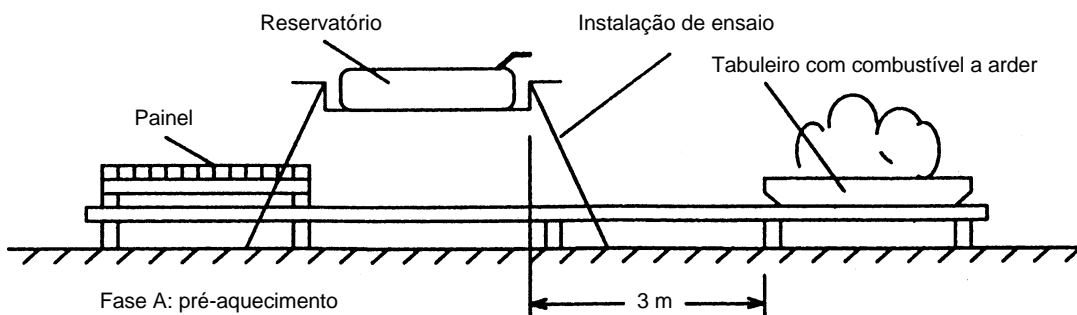


Figura 1

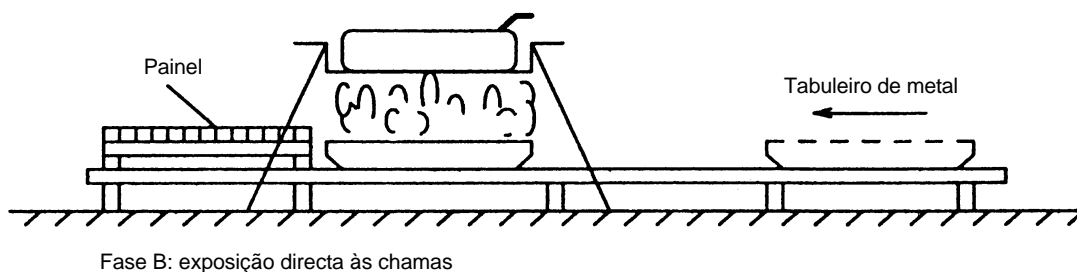


Figura 2

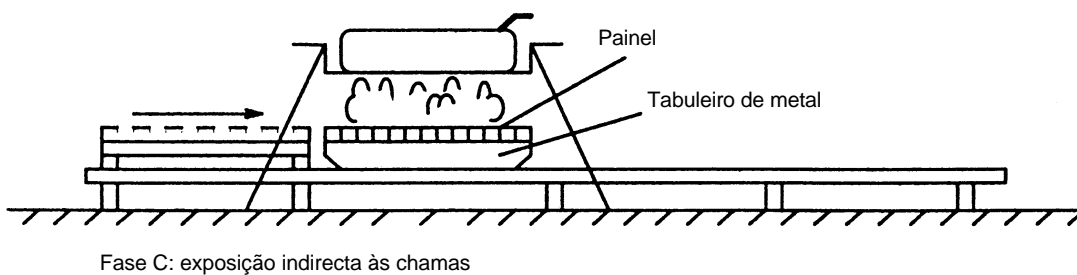


Figura 3

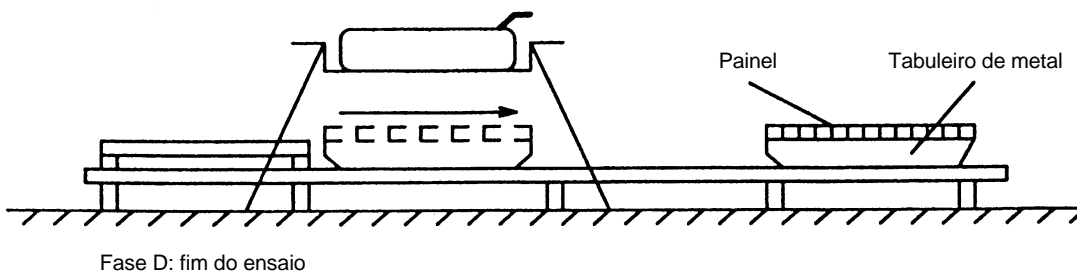
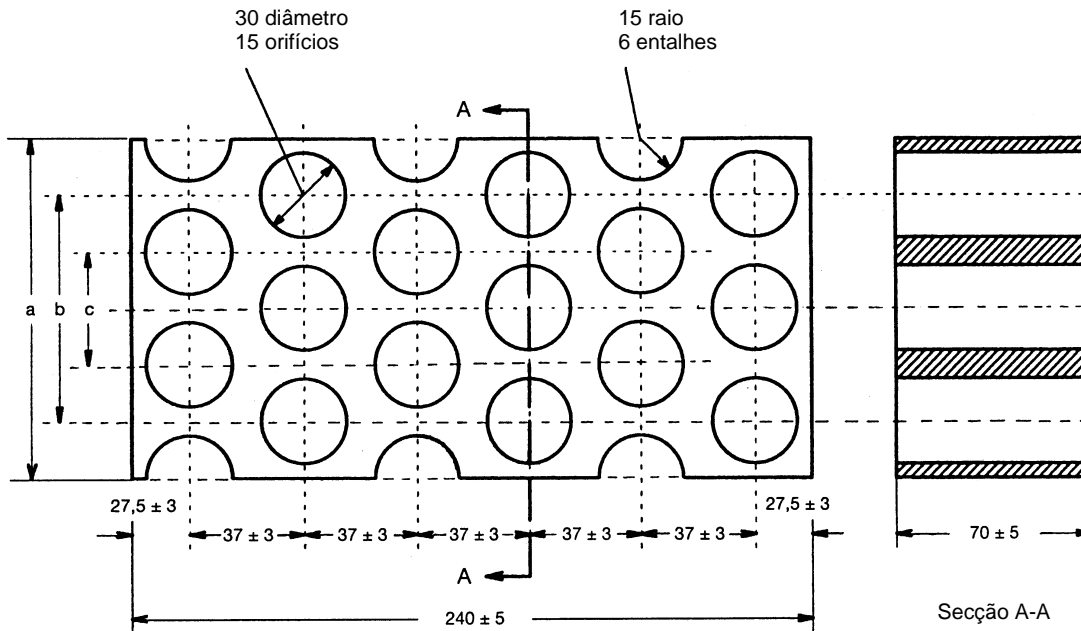


Figura 4

Apêndice 2

DIMENSÕES E DADOS TÉCNICOS DOS TIJOLOS REFRACTÁRIOS



a = 120 ± 5
b = 80 ± 3
c = 40 ± 3

(Dimensões em mm)

Resistência ao fogo (Sege-Kegel)	SK 30
Teor de Al ₂ O ₃	30–33%
Porosidade aberta (Po)	20–22% (vol.)
Massa específica	1 900–2 000 kg/m ³
Área efectiva com orifícios	44,18%

Apêndice 3

FICHA DE INFORMAÇÕES N.º ...

nos termos do anexo I da Directiva 70/156/CEE (*) relativa à homologação CE de um modelo de veículo no que diz respeito aos seus reservatórios de combustível líquido*(Directiva 70/221/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva .../.../CE)*

As seguintes informações, se aplicáveis, devem ser fornecidas em triplicado e incluir um índice. Se houver desenhos, devem ser fornecidos à escala adequada e com pormenor suficiente, em formato A4 ou dobrados nesse formato. Se houver fotografias, estas devem ter o pormenor suficiente.

No caso de os sistemas, componentes ou unidades técnicas possuírem controlos electrónicos, fornecer as informações relevantes relacionadas com o seu desempenho.

0. GENERALIDADES
- 0.1. Marca (firma do fabricante):
- 0.2. Modelo e designação(ões) comercial(is) geral(is):
- 0.3. Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo ^(b):
- 0.3.1. Localização dessa marcação:
- 0.4. Categoria do veículo ^(c):
- 0.5. Nome e morada do fabricante:
- 0.8. Morada(s) da(s) linha(s) de montagem:
1. CONSTITUIÇÃO GERAL DO VEÍCULO
- 1.1. Fotografias e/ou desenhos de um veículo representativo (apenas para diferentes estilos de carroçaria):
.....
3. MOTOR ^(d)
- 3.2.2. Combustível: gasóleo/gasolina/gás de petróleo liquefeito/qualquer outro ⁽¹⁾
- 3.2.3. Reservatório(s) de combustível
- 3.2.3.1. Reservatório(s) de combustível de serviço
- 3.2.3.1.1. Número, capacidade, material:
- 3.2.3.1.2. Desenho e descrição técnica do(s) reservatório(s) com todas as ligações e tubagens do sistema de respiração e ventilação, fechos, válvulas, dispositivos de fixação:
- 3.2.3.1.3. Desenho que indique claramente a posição do(s) reservatório(s) no veículo:
- 3.2.3.2. Reservatório(s) de combustível de reserva
- 3.2.3.2.1. Número, capacidade, material:
- 3.2.3.2.2. Desenho e descrição técnica do(s) reservatório(s) com todas as ligações e tubagens do sistema de respiração e ventilação, fechos, válvulas, dispositivos de fixação:
- 3.2.3.2.3. Desenho que indique claramente a posição do(s) reservatório(s) no veículo:
-
(Data, processo)

(*) Os números dos pontos e as notas de pé-de-página utilizados nesta ficha de informações correspondem aos do anexo I da Directiva 70/156/CEE. Os pontos não relevantes para efeitos da presente directiva são omitidos.

(1) Riscar o que não interessar.

Apêndice 4

MODELO

[Formato máximo: A4 (210 mm × 297 mm)]

FICHA DE HOMOLOGAÇÃO CE

Carimbo da autoridade administrativa

Comunicação relativa à:

- homologação ⁽¹⁾
- extensão da homologação ⁽¹⁾
- recusa da homologação ⁽¹⁾
- revogação da homologação ⁽¹⁾

de um modelo/tipo ⁽¹⁾ de veículo/componente/unidade técnica ⁽¹⁾ no que diz respeito à Directiva .../.../CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva .../.../CE.

Número de homologação:

Razão da extensão:

SECÇÃO I

- 0.1. Marca (firma do fabricante):
- 0.2. Modelo/tipo ⁽¹⁾ e designação(ões) comercial(is) geral(is):
- 0.3. Meios de identificação do modelo/tipo ⁽¹⁾, se marcados no veículo/componente/unidade técnica ⁽¹⁾ ⁽²⁾:
- 0.3.1. Localização dessa marcação:
- 0.4. Categoria do veículo ⁽¹⁾ ⁽³⁾:
- 0.5. Nome e morada do fabricante:
- 0.7. No caso de componentes e unidades técnicas, localização e método de fixação da marca de homologação CE:
- 0.8. Morada(s) da(s) linha(s) de montagem:

SECÇÃO II

1. Informações adicionais (se aplicável): ver adenda
2. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios:
3. Data do relatório de ensaio:
4. Número do relatório de ensaio:
5. Eventuais observações: ver adenda

- 6. Local:
- 7. Data:
- 8. Assinatura:
- 9. Está anexado o índice do *dossier* de homologação, que está arquivado nas autoridades de homologação e pode ser obtido a pedido.

(¹) Riscar o que não interessar.
 (²) Se os meios de identificação de modelo/tipo contiverem caracteres não relevantes para a descrição dos modelos/tipos de veículos, componente ou unidade técnica abrangidos por esta ficha de homologação, tais caracteres devem ser representados na documentação por meio do símbolo «?» (por exemplo, ABC??123??).
 (³) Conforme definida na parte A do anexo II da Directiva 70/156/CEE.

Adenda à ficha de homologação CE n.º . . .

relativa à homologação de um modelo de veículo no que diz respeito à Directiva 70/221/CEE (reservatórios de combustível), com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva . . ./ . . ./CE

- 1. Informações adicionais
- 1.1. Material:
- 1.2. Capacidade:
- 1.3. Localização(ões):
- 1.4. Combustível: gasóleo/gasolina/qualquer outro (¹)
- 5. Observações:

(¹) Riscar o que não interessar.».

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

1. Em 6 de Maio de 1998, a Comissão apresentou uma proposta, com base no artigo 95.º do Tratado CE, que altera a Directiva 70/221/CEE relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos reservatórios de combustível líquido e à protecção à retaguarda contra o encaixe dos veículos a motor e seus reboques.
2. O Parlamento Europeu emitiu o seu parecer em 10 de Fevereiro de 1999 e propôs oito alterações à proposta da Comissão. À luz deste parecer, a Comissão apresentou uma proposta alterada em 17 de Maio de 1999, retomando quatro das alterações do Parlamento Europeu.
3. O Comité Económico e Social emitiu o seu parecer em 10 de Setembro de 1998.
4. Em 12 de Julho de 1999, o Conselho adoptou uma posição comum sobre a proposta da Comissão, em conformidade com o artigo 251.º do Tratado.

II. OBJECTIVO

5. O objectivo da proposta da Comissão consiste em inserir na Directiva 70/221/CEE do Conselho novas disposições relativas aos reservatórios feitos de plástico para os veículos da categoria M1 e alargar o título e o âmbito de aplicação da Directiva 70/221/CEE aos reservatórios para combustíveis que não sejam líquidos (ou seja, combustíveis gasosos).

III. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

Articulado

O Conselho aceitou em termos gerais a proposta inicial da Comissão, tendo sido introduzidas apenas ligeiras alterações que não alteram o conteúdo do texto.

Anexo

O Conselho aprovou ligeiras alterações ao anexo, muitas das quais são de carácter redaccional.
