



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 17 de outubro de 2018
(OR. en)

13269/18

**Dossiê interinstitucional:
2018/0363 (NLE)**

**MAR 146
TRANS 458**

PROPOSTA

de:	Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor
data de receção:	17 de outubro de 2018
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia

n.º doc. Com.:	COM(2018) 707 final
----------------	---------------------

Assunto:	Proposta de DECISÃO DO CONSELHO relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, no Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior e na Comissão Central para a Navegação do Reno, relativamente à adoção de normas que estabelecem as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior
----------	--

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2018) 707 final.

Anexo: COM(2018) 707 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 17.10.2018
COM(2018) 707 final

2018/0363 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

**relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, no Comité Europeu para a
Elaboração de Normas de Navegação Interior e na Comissão Central para a Navegação
do Reno, relativamente à adoção de normas que estabelecem as prescrições técnicas das
embarcações de navegação interior**

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito à decisão que estabelece a posição a adotar em nome da União na reunião do Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior (CESNI) de 8 de novembro de 2018 e numa reunião da sessão plenária da Comissão Central para a Navegação do Reno (CCNR), relativamente à adoção prevista das normas europeias que estabelecem as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior (norma ES-TRIN 2019/1).

2. CONTEXTO DA PROPOSTA

2.1. A Convenção Revista para a Navegação do Reno

A Convenção Revista para a Navegação do Reno, de 17 de outubro de 1868, define o quadro jurídico que rege a utilização do Reno como via navegável interior e estabelece as atribuições da Comissão Central para a Navegação do Reno (CCNR). A versão da Convenção que é atualmente aplicável foi o resultado da Convenção de 20 de novembro de 1963, que entrou em vigor em 14 de abril de 1967.

Quatro Estados-Membros (Bélgica, França, Alemanha e Países Baixos) e a Suíça são atualmente partes na Convenção Revista para a Navegação do Reno.

2.2. A CCNR e o CESNI

A CCNR é uma organização internacional cuja missão é executar iniciativas destinadas a garantir a liberdade de navegação no Reno e a promover a navegação no Reno. As reuniões plenárias realizam-se duas vezes por ano. Participam representantes dos Estados-Membros da CCNR. A reunião plenária é o órgão de tomada de decisões da CCNR. Adota as resoluções da Comissão Central. Cada Estado dispõe de um voto e as decisões são alcançadas por unanimidade. Essas resoluções são juridicamente vinculativas. A UE não é membro da CCNR.

Em 2015, a CCNR adotou uma resolução sobre a criação de um comité europeu para a elaboração de normas comuns no domínio da navegação interior (Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le domaine de la Navigation Intérieure – CESNI). Incumbe a este comité adotar normas técnicas em vários domínios, em particular as embarcações, as tecnologias da informação e as tripulações, velar pela interpretação uniforme das normas e dos procedimentos conexos e deliberar em matérias como a segurança da navegação e a proteção do ambiente, bem como noutras matérias relacionadas com a navegação.

O CESNI é constituído por peritos que representam os Estados-Membros da CCNR e da UE, que têm direito de voto à razão de um voto por Estado. A UE não é membro do CESNI. Pode contudo participar, sem direito a voto, nos trabalhos deste comité, a par das organizações internacionais cuja missão abrange as matérias tratadas pelo CESNI.

2.3. Ato previsto do CESNI e da CCNR

Na sua reunião de 8 de novembro de 2018, o CESNI deverá adotar normas que estabelecem prescrições técnicas para as embarcações de navegação interior (norma ES-TRIN 2019).

A primeira versão da norma ES-TRIN (ES-TRIN 2015) foi finalizada pelo CESNI na sua reunião de 28 de setembro de 2015 e formalmente aprovada pelo CESNI na sua sessão plenária de 26 de novembro de 2015. A primeira alteração da norma ES-TRIN 2017 foi adotada pelo CESNI na sua reunião plenária de 6 de julho de 2017.

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

A atualização regular da ES-TRIN é necessária para:

- manter o elevado nível de segurança existente na navegação em águas interiores,
- acompanhar a evolução técnica (p. ex. sistemas de extinção de incêndios e equipamento de navegação),
- assegurar a compatibilidade com o quadro jurídico da UE.

Em 2017 e 2018, os peritos do CESNI elaboraram a norma alterada ES-TRIN 2019/1.

A ES-TRIN 2019/1 integra várias alterações respeitantes, nomeadamente, aos domínios seguintes:

- desfibriladores automáticos externos;
- sistemas de extinção de incêndios - K₂CO₃;
- disposições especiais para sistemas de propulsão elétricos (Capítulo 11);
- disposições transitórias relativas a:
 - volume máximo de ruído admissível,
 - motores,
 - instalações e equipamentos elétricos,
 - baleeiras,
 - vias de evacuação nas embarcações de passageiros,
 - sistema de propulsão das embarcações de passageiros e
 - equipamento de segurança da antepara de pique tanque de ré.

Na sua reunião de 10 de abril de 2018, o CESNI decidiu agendar a adoção da norma ES-TRIN 2019 para a reunião de 8 de novembro de 2018. Antes da reunião de 8 de novembro de 2018, o projeto de norma apenas deverá sofrer alterações formais e de menor importância. A norma ES-TRIN 2019/1 será publicada num sítio web específico (cesni.eu). Todos os Estados-Membros da UE têm acesso (protegido) ao referido projeto de normas.

A norma ES-TRIN 2019/1 será incluída no direito da UE em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016, que estabelece as

prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, que altera a Diretiva 2009/100/CE e revoga a Diretiva 2006/87/CE¹.

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

Para garantir a coerência dos dois regimes jurídicos existentes para as prescrições técnicas aplicáveis às embarcações de navegação interior (Reno e UE) é necessário aplicar as mesmas normas. Tanto o direito da UE como a regulamentação da CCNR farão referência à ES-TRIN 2019/1, a partir de 1 de janeiro de 2020.

3. POSIÇÃO A ADOTAR EM NOME DA UNIÃO

A decisão – que define a posição da União – é necessária para garantir que os interesses da UE são devidamente tidos em conta aquando da adoção de decisões relativas ao estabelecimento das normas aplicáveis às embarcações de navegação interior.

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

- reuniões de trabalho (21-22.02.2017; 28-29.06.2017; 27-28.09.2017; 28-30.11.2017; 20-22.02.2018) e
- reunião do comité (10.04.2018).

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

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica processual

4.1.1. Princípios

O artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê a adoção de decisões que definam *«as posições a tomar em nome da União numa instância criada por um acordo, quando essa instância for chamada a adotar atos que produzam efeitos jurídicos, com exceção dos atos que completem ou alterem o quadro institucional do acordo.»*

O artigo 218.º, n.º 9, do TFUE é aplicável independentemente de a União ser ou não membro do organismo ou parte no acordo².

¹ Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, que altera a Diretiva 2009/100/CE e revoga a Diretiva 2006/87/CE (JO L 252 de 16.9.2016, p. 118)

² Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014, Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.º 64.

A noção de «atos que produzam efeitos jurídicos» engloba os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas do direito internacional que regem a instância em questão. Esta noção inclui ainda os instrumentos que não têm um efeito vinculativo por força do direito internacional, mas que «tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da regulamentação adotada pelo legislador da União»³.

4.1.2. Aplicação ao caso em apreço

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

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

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

Embora as normas adotadas pelo CESNI não sejam obrigatórias *per se*, é óbvio que o passarão a ser para os membros da CCNR, logo que esta altere o seu quadro normativo (Regulamento de Inspeção das Embarcações do Reno) para que este remeta para a norma adotada pelo CESNI e a torne obrigatória no quadro da aplicação da Convenção Revista para a Navegação do Reno. A natureza vinculativa daquele regulamento para os membros da CCNR é estabelecida na Convenção de Mannheim de 17 de outubro de 1868⁴.

Além disso, decorre claramente da jurisprudência do Tribunal de Justiça que um ato não vinculativo de uma organização internacional pode ser considerado um «ato que produz efeitos jurídicos», para efeitos da aplicabilidade do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE, se puder influenciar decisivamente o conteúdo do direito da União. Conforme se explica atrás, qualquer alteração da Diretiva 2016/1629/CE terá de ter em conta o quadro normativo aplicável por força da Convenção Revista para a Navegação do Reno.

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

O Conselho tem, assim, de adotar uma decisão ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE, que estabeleça a posição a tomar em nome da União, no CESNI, relativamente à adoção de normas de prescrições técnicas para as embarcações de navegação interior.

Por conseguinte, a base jurídica processual da decisão proposta é o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

³ Ver Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014, Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.ºs 61 e 64.

⁴ Convenção Revista para a Navegação do Reno, de 17 de outubro 1868, com a redação dada em 20 de novembro de 1963

4.2. Base jurídica material

4.2.1. Princípios

A base jurídica material para a adoção de uma decisão ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE depende essencialmente do objetivo e do conteúdo do ato previsto em relação ao qual é adotada uma posição em nome da União. Se o ato previsto tiver duas finalidades ou duas componentes, e se uma dessas finalidades ou componentes for identificável como sendo principal e a outra como sendo apenas acessória, a decisão a adotar ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE deve assentar numa única base jurídica material, concretamente a exigida pela finalidade ou componente principal ou preponderante.

4.2.2. Aplicação ao caso em apreço

O objetivo e o conteúdo principais dos atos previstos estão relacionados com a política comum dos transportes.

Por conseguinte, a base jurídica material da decisão proposta é o artigo 91.º, n.º 1.

4.3. Conclusão

A base jurídica da decisão proposta é o artigo 91.º, n.º 1, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

**relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, no Comité Europeu para a
Elaboração de Normas de Navegação Interior e na Comissão Central para a Navegação do
Reno, relativamente à adoção de normas que estabelecem as prescrições técnicas das
embarcações de navegação interior**

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) A intervenção da União no setor da navegação interior deverá ter por objetivo assegurar a uniformidade na elaboração das prescrições técnicas aplicadas na União no que respeita às embarcações de navegação interior.
- (2) O Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior («CESNI») foi criado em 3 de junho de 2015 no âmbito da CCNR, com a incumbência de elaborar normas técnicas em vários domínios para a navegação interior, em particular no que respeita às embarcações, às tecnologias da informação e às tripulações.
- (3) Para assegurar a eficiência do transporte nas vias navegáveis interiores é importante que as prescrições técnicas aplicáveis às embarcações sejam compatíveis e tão harmonizadas quanto possível nos diferentes regimes jurídicos na Europa. Em particular, os Estados-Membros que também são membros da CCNR, deverão ser autorizados a apoiar decisões que se destinem a harmonizar as regras da CCNR com as que são aplicadas na União.
- (4) Prevê-se que o CESNI adote a norma europeia que estabelece prescrições técnicas para as embarcações de navegação interior (a seguir designada «norma ES-TRIN») 2019/1 na sua reunião de 8 de novembro de 2018.
- (5) A norma ES-TRIN 2019/1 estabelece prescrições técnicas uniformes, necessárias para garantir a segurança das embarcações de navegação interior. Compreende prescrições relativas à construção, ao armamento e ao equipamento das embarcações, prescrições especiais para categorias específicas de embarcações, designadamente embarcações de passageiros, comboios impelidos e embarcações porta-contentores, disposições relativas ao equipamento do Sistema de Identificação Automática, disposições relativas à identificação das embarcações, um modelo dos certificados e do registo, disposições transitórias e, ainda, instruções de aplicação da norma técnica.

- (6) A Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵ faz, no seu anexo II, referência direta às prescrições técnicas aplicáveis aos veículos aquáticos como sendo as previstas na norma ES-TRIN 2017/1⁶. A Comissão está habilitada a atualizar esta referência feita no anexo II para a versão mais recente da norma ES-TRIN e a fixar a data da sua aplicação.
- (7) Por conseguinte, a norma ES-TRIN 2019/1 afetarà a Diretiva (UE) 2016/1629.
- (8) A União não é membro da CCNR nem do CESNI. É necessário, por conseguinte, que o Conselho autorize os Estados-Membros a expressarem nessas instâncias a posição da União a respeito da adoção da norma ES-TRIN 2019/1.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. A posição a adotar em nome da União na reunião do Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior (CESNI) de 8 de novembro de 2018 é de concordar com a adoção da norma europeia de prescrições técnicas das embarcações de navegação interior («norma ES-TRIN») 2019/1.
2. A posição a tomar, em nome da União, na sessão plenária da Comissão Central para a Navegação do Reno (CCNR), na qual são tomadas as decisões relativas às prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, é de apoiar todas as propostas de alinhamento das prescrições técnicas pelas da norma ES-TRIN 2019/1.

Artigo 2.º

1. A posição referida no artigo 1.º, n.º 1, deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do CESNI, atuando em conjunto.
2. A posição referida no artigo 1.º, n.º 2, deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros da CCNR, atuando em conjunto.

Artigo 3.º

Podem ser acordadas alterações técnicas menores às posições definidas no artigo 1.º, sem que seja necessária uma nova decisão do Conselho.

Artigo 4.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

⁵ Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, que altera a Diretiva 2009/100/CE e revoga a Diretiva 2006/87/CE (JO L 252 de 16.9.2016, p. 118).

⁶ Com a redação que lhe foi dada pela Diretiva Delegada (UE) 2018/970 da Comissão, de 18 de abril de 2018, que altera os anexos II, III e V da Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior (JO L 174 de 10.7.2018, p. 15)

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*