

## PARECER N.º 83/AMT/2022

### I) INTRODUÇÃO

1. A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) analisou e emitiu o presente parecer, na sequência do solicitado pela Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação da Assembleia da República, sobre a **Proposta de Lei n.º 32/XV/1.ª (GOV)** – “*Autoriza o Governo a estabelecer regras de certificação das qualificações das pessoas que intervêm na operação de embarcações que navegam em vias interiores, para transposição das Diretivas (UE) 2017/2397, 2020/12 e 2021/1233*”.

### II) ENQUADRAMENTO

2. A iniciativa legislativa em apreciação, foi apresentada pelo Governo à Assembleia da República, no âmbito do seu poder de iniciativa da lei e da sua competência política, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 167.º e na alínea d) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição da República Portuguesa.
3. A proposta de lei visa autorizar o Governo a estabelecer as condições e os procedimentos de certificação das qualificações das pessoas que intervêm na operação de embarcações que navegam nas vias navegáveis interiores, bem como de reconhecimento dessas qualificações profissionais, procedendo à transposição das seguintes diretivas:
  - Diretiva (UE) 2017/2397, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2017, relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais na navegação interior;
  - Diretiva Delegada (UE) 2020/12, da Comissão, de 2 de agosto de 2019, que complementa a referida diretiva, no que diz respeito às normas de competência e aos conhecimentos e aptidões correspondentes, para os exames práticos, a homologação de simuladores e a aptidão médica;
  - Diretiva (UE) 2021/1233, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de julho de 2021, que altera a Diretiva (UE) 2017/2397, do Parlamento Europeu e do

Conselho, de 12 de dezembro de 2017, no que respeita às medidas transitórias para o reconhecimento dos certificados de países terceiros.

4. Complementarmente, a proposta visa ainda criar as condições para a execução do Regulamento de Execução (UE) 2020/182, da Comissão, de 14 de janeiro de 2020, relativo a modelos de certificados e outros documentos no domínio das qualificações profissionais na navegação interior.
5. Tendo em conta o estabelecido no Programa do XXIII Governo Constitucional em matéria de simplificação administrativa, numa lógica de melhoria da prestação do serviço público e de desmaterialização, prevê-se que todas as comunicações sejam efetuadas através do Balcão Eletrónico do Mar, acessível através do Portal ePortugal, garantindo-se a todos os utentes, independentemente do local onde se encontrem, uma maior e mais ampla agilidade na relação com a Administração Pública, sem prejuízo da existência de serviços de proximidade, dedicados a um atendimento mediado e à resolução local de problemas, tendo presente outro dos objetivos transversais do Governo, que consiste na descentralização e na promoção do interior.
6. Ademais, no sentido de promover a mobilidade dos trabalhadores, aprofunda-se a consagração do princípio da flexibilidade entre categorias, com a possibilidade de transição entre áreas funcionais, o que significa que os profissionais habilitados com os certificados de navegação interior emitidos ao abrigo do regime jurídico a aprovar são integrados numa das categorias de marítimos previstas no regime jurídico da atividade profissional do marítimo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro, o que lhes permite exercer funções quer nos navios e embarcações a que esse decreto-lei é aplicável quer nas embarcações de navegação interior.
7. O presente parecer inscreve-se no cumprimento da missão da AMT enquanto regulador económico independente, nos termos do consignado no Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que aprova os respetivos Estatutos e de acordo com as exigências que emanam da Lei-Quadro das Entidades Reguladoras Independentes, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto.
8. A sua emissão fundamenta-se, assim, nas atribuições da AMT previstas no n.º 1 do artigo 5.º dos Estatutos, designadamente *exercer funções de consulta à Assembleia da República, a pedido desta, no domínio das suas atribuições.*

### III) ANÁLISE

9. Tal como referido no preâmbulo da Proposta de Lei, o transporte multimodal e, em particular, a navegação interior, são objeto de destaque no Pacto Ecológico Europeu, no sentido da promoção de uma mobilidade mais sustentável e inteligente, tendo em vista aumentar a eficiência do sistema de transportes. A prioridade estabelecida é a de que os transportes ferroviários e por vias navegáveis interiores assumam uma parte substancial do transporte rodoviário interno de mercadorias, devendo, nessa medida, ser adotadas ações decisivas para transferir mais atividade para os modos de transporte mais sustentáveis. A Comissão Europeia estabelece, assim, como um dos marcos para essa transição, que o transporte por vias navegáveis interiores e o transporte marítimo de curta distância aumentem 25% até 2030 e 50% até 2050, em comparação com 2015.
10. Tendo sucessivos programas de ação (cf. NAIADES I e II) ajudado o transporte por navegação interior a manter, em grande medida, a sua quota modal (o transporte por vias navegáveis interiores aumentou 6% entre 2005 e 2017), são necessárias medidas para preservar esta realização (designadamente, de promoção da renovação das frotas e de melhoria dos acessos) e aproveitar o potencial por explorar de forma sustentável, tanto ao longo dos corredores da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), como nas cidades do interior onde as vias navegáveis interiores podem trazer uma solução ecológica à logística urbana<sup>1</sup>.
11. É assim essencial reforçar o mercado interno de transporte por via navegável interior da União Europeia (UE), a fim de melhorar a eficiência energética dos transportes, desenvolver a base industrial da UE e garantir o bom funcionamento da RTE-T.
12. A contribuição futura do setor do transporte por via navegável interior para os objetivos políticos da UE é, no entanto, prejudicada por dificuldades em termos de mobilidade laboral, escassez de mão-de-obra e inadequação de competências.
13. Estas dificuldades impedem o pleno contributo da navegação interior para a melhoria da eficiência da logística multimodal, de que as indústrias europeias dependem para a competitividade e o crescimento, tendo sido identificados dois fatores determinantes na origem dos problemas:

---

<sup>1</sup> Bruxelas, 9.12.2020 COM (2020) 789 final, Comunicação da Comissão Europeia, Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro

- Os trabalhadores enfrentam dificuldades no reconhecimento mútuo das qualificações profissionais;
  - Os requisitos de conhecimento de situações específicas podem criar obstáculos desnecessários à mobilidade dos trabalhadores.
14. Com o propósito de ultrapassar estas dificuldades, a Comissão Europeia adotou, em 18 de fevereiro de 2016, uma proposta de diretiva cujo objetivo geral é contribuir para o reforço do mercado interno de trabalho no setor da navegação interior, de modo a poder contribuir plenamente para os objetivos políticos da UE em matéria de poupança de combustível expressos no pacote da União da Energia e restabelecer o peso do setor em 20 % do PIB da UE, reforçando a sua base industrial.
15. Como objetivo específico, a proposta de diretiva visa facilitar a mobilidade dos trabalhadores do setor do transporte por via navegável interior, assegurando que o reconhecimento das qualificações dos trabalhadores se baseia nas competências necessárias a bordo das embarcações.
16. Este facto dá origem aos seguintes objetivos operacionais:
- Garantir o reconhecimento mútuo das qualificações profissionais dos trabalhadores;
  - Garantir que os requisitos de conhecimento de situações específicas são proporcionais ao seu objetivo de segurança e não criam entraves desnecessários à mobilidade dos trabalhadores.
17. A proposta adotada pela Comissão Europeia mereceu a concordância, em 1.<sup>a</sup> leitura, do Parlamento Europeu e do Conselho, tendo em resultado sido aprovada a Diretiva (UE) 2017/2397, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2017, relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais na navegação interior, a qual foi posteriormente alterada pela Diretiva Delegada (UE) 2020/12, da Comissão, de 2 de agosto de 2019, e pela Diretiva (UE) 2021/1233, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de julho de 2021.

### **III.1. ALINHAMENTO COM A POLÍTICA DO GOVERNO**

18. Nos últimos anos, o Governo tem incentivado o desenvolvimento das vias navegáveis dos rios Douro, Tejo e Guadiana, atentas as potencialidades para o transporte fluvio-

marítimo de mercadorias, que, como referido, apresenta grandes vantagens económicas e ambientais, bem como para a navegação turística e comercial.

19. A Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017<sup>2</sup>, de 24 de novembro, preconiza, precisamente, a promoção e o incentivo à intermodalidade marítima, fluvial e terrestre, com a aposta em projetos que apresentam como base fundamental a sustentabilidade ambiental e eficiência logística, visando a redução de emissões de gases com efeito de estufa e a transferência modal (rodoviário para fluvial), reforçando, no caso das mercadorias, a ligação e articulação do porto às plataformas logísticas, com ganhos em eficiência e eficácia.
20. O Plano Nacional de Investimentos (PNI)2030 tem previstos 102 milhões de euros para a melhoria das condições de navegabilidade e de segurança do rio Douro, a aplicar entre 2021 e 2030, visando *"criar condições para que a Via Navegável do Douro seja uma via de excelência, fluida e leve, indutora de criação de valor e desenvolvimento sustentável, integrada na Rede Logística e do Turismo da fachada Atlântica da Península Ibérica"*. Quanto à navegabilidade no estuário do Tejo, o mesmo Plano prevê, entre outros projetos que totalizam um investimento de 265 milhões de euros a aplicar no mesmo período, a criação de condições que permitam a transferência modal (rodoviário para fluvial) da carga dos terminais para as plataformas logísticas a norte. Finalmente, no que se refere à navegabilidade do rio Guadiana, encontram-se já concluídas as duas primeiras fases do projeto, nos troços entre a foz (ponte internacional) e Alcoutim, e entre esta localidade e o Pomarão, que beneficiaram de financiamento do Programa INTERREG, numa parceria ibérica, prevendo-se a conclusão da terceira e última fase (até Mértola) até 2024.
21. O projeto de decreto-lei tem igualmente como objetivo prosseguir com a implementação de medidas de simplificação administrativa que visam a melhoria da prestação do serviço público e de desmaterialização, garantindo-se a todos utentes, uma maior e mais ampla agilidade na relação com a Administração Pública, sem prejuízo da existência de serviços de proximidade, dedicados a um atendimento mediado e à resolução local de problemas, tendo presente outro dos objetivos transversais do Governo, que consiste na descentralização e na promoção do interior.

---

<sup>2</sup> <https://files.dre.pt/1s/2017/11/22700/0618806216.pdf>

### III.2. VANTAGENS

22. A Diretiva (UE) 2017/2397, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2017, relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais na navegação interior, melhora a mobilidade dos trabalhadores, em especial no Reno, através do reconhecimento das qualificações dos condutores de embarcação e dos trabalhadores operacionais.
23. Cerca de 15 % dos titulares de certificados UE de condução de embarcação, que estão atualmente excluídos da navegação no Reno, poderão ter o seu certificado UE reconhecido automaticamente no Reno, enquanto os condutores de embarcação que já navegam no Reno, ao abrigo dos acordos bilaterais da Comissão Central da Navegação no Reno (CCNR), poderão gozar de vantagens, dado que as limitações inerentes a estes acordos desaparecem.
24. O estabelecimento de critérios da UE em termos de relevância do conhecimento de situações específicas e a possibilidade de os condutores de embarcação realizarem exames nesses domínios no seu próprio país promoverão ainda mais a mobilidade, em que o impacto positivo para os trabalhadores operacionais, que são o dobro dos condutores de embarcação, é ainda mais significativo.
25. Os impactos indiretos no setor privado são importantes e estão relacionados com as vantagens de um setor da navegação interior em desenvolvimento para as indústrias da UE, ao aumentar a eficiência das cadeias logísticas multimodais, um fator de competitividade importante para as empresas orientadas para a exportação.
26. A Comissão Europeia<sup>3</sup> estima que até 2050 sejam gerados benefícios, respetivamente, na ordem dos 190 milhões de EUR e de 50 mil milhões de EUR, resultantes de:
  - Um novo afluxo de tripulantes qualificados que reforçarão a segurança; e
  - Uma melhoraria da qualidade e da atratividade do emprego, devido às condições de segurança, à maior autonomia no trabalho e às perspetivas de progressão na carreira, com complementos de salário para os trabalhadores.
27. No âmbito dos vários estudos desenvolvidos pela Comissão Europeia, relativamente à importância da navegação interior para a UE, assinala-se, por ser ilustrativo e atual, os seguintes relatórios:

---

<sup>3</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016SC0036&from=EN>

- Relatório emitido em 2017, sobre o mercado do transporte em vias navegáveis interiores (mercadorias e passageiros) na UE<sup>4</sup>, no período 2014-2017, caracterizando-o e antecipando tendências para este setor, nomeadamente a importância sua digitalização, o reforço da intermodalidade e a potenciação da sua contribuição para a descarbonização do setor, que deve ser ponderada em conjunto com os restantes mercados da mobilidade;
- Relatório emitido em 2020, sobre avaliação do potencial da navegação interior e das medidas políticas na UE<sup>5</sup>, o qual identifica a aplicação das medidas da Diretiva (UE) 2017/2397, de 12 de dezembro de 2017, como resposta à falta de pessoal qualificado para operar na navegação interior.

28. A concluir, sublinha-se o valor acrescentado trazido pelo projeto de decreto-lei, ao promover a mobilidade dos trabalhadores, reforçando a consagração do princípio da flexibilidade entre categorias, com possibilidade de transição entre áreas funcionais, o que significa que os profissionais habilitados com os certificados de navegação interior emitidos ao abrigo do regime jurídico a aprovar são integrados numa das categorias de marítimos previstas no regime jurídico da atividade profissional do marítimo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro, o que lhes permite exercer funções quer nos navios e embarcações a que esse decreto-lei é aplicável quer nas embarcações de navegação interior.

### III.3. CUSTOS

29. Perspetiva-se que a nível nacional, os principais custos resultem da introdução do exame prático ao nível da condução de embarcações, dos investimentos em simuladores e de ajustamentos nos cursos que as escolas de formação necessitarão de realizar, e de um provável reforço dos recursos técnicos da entidade competente para a implementação das disposições previstas que, nos termos do artigo 4.º do projeto de decreto-lei, será a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviço Marítimos (DGRM).
30. O setor privado do transporte por via navegável interior é quase exclusivamente constituído por PME e microempresas, prevendo-se que os impactos, em termos de

---

<sup>4</sup> <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2017-12/2017-10-dina.pdf>

<sup>5</sup> <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4ec82fa8-0dc6-11eb-bc07-01aa75ed71a1>

custos, para estas empresas sejam amplamente compensados pelos seguintes benefícios:

- Possibilidade de recrutar pessoal em toda a UE, reduzindo assim a escassez de mão-de-obra;
- As qualificações com base em competências aumentarão a segurança e reduzirão os custos com acidentes;
- A maior capacidade de atração da profissão ajudará as PME e as microempresas a expandir as suas atividades.

#### IV) RECOMENDAÇÕES

31. O n.º 2 do artigo 1.º do projeto de lei refere que será assegurada *a articulação com o regime jurídico da atividade do marítimo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro*, promovendo-se assim a mobilidade dos trabalhadores, possibilitando que os profissionais habilitados com os certificados de navegação interior emitidos ao abrigo do regime jurídico a aprovar sejam integrados numa das categorias de marítimos previstas no regime jurídico da atividade profissional do marítimo (Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro), o que lhes permite exercer funções quer nos navios e embarcações a que esse decreto-lei é aplicável, quer nas embarcações de navegação interior.
32. No que diz respeito ao projeto de decreto-lei foram identificadas as seguintes questões que a nosso ver carecem de esclarecimentos/ajustamentos:
  - 32.1. Sugere-se a introdução de definição para “comprimento entre perpendiculares”, expressão esta utilizada na alínea b) do n.º 1 do artigo 2.º do projeto de decreto-lei;
  - 32.2. Deve ser excluída do projeto de decreto-lei a alínea e) do n.º 1 do artigo 2.º, porquanto ao abrigo do disposto nas alíneas b) e c) do n.º 3 do artigo 1.º da Diretiva n.º 2008/68/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro, transposta pelo Decreto-Lei n.º 41-A/2010, de 29 de abril, Portugal notificou a Comissão Europeia da sua decisão de não aplicar as disposições dessa diretiva relativas às vias navegáveis interiores ou, em alternativa, deve ser

reequacionada a aplicação dessas disposições, por via de uma alteração ao Decreto-Lei n.º 41-A/2010;

32.3. Torna-se necessário ter presente que a competência dos órgãos locais da Autoridade Marítima Nacional não se estende a todo o território nacional, existindo vias navegáveis nacionais que não se encontram sob a sua jurisdição, sugerindo-se por isso que o texto da alínea v) do artigo 3.º seja ajustado em conformidade;

32.4. A alínea c) do n.º 2 do artigo 37.º menciona que serão registados no diário de bordo o Número Europeu de Identificação da Embarcação (número ENI)<sup>6</sup>. Acontece, no entanto, que o projeto de decreto-lei nada refere sobre o processo de atribuição/obtenção do ENI, que deverá ser levado a cabo pela autoridade competente para emitir o certificado de navegação interior. Mais importante, é necessário ter em consideração que o ENI é apenas atribuído às embarcações que cumprem com a legislação UE relativa às embarcações de navegação interior (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), na qual se pode ler que “(...), em Portugal, (...) não existem vias navegáveis interiores, ou a navegação interior não é utilizada de forma significativa. Por conseguinte, seria desproporcionado e desnecessário obrigar esses Estados-Membros a transporem e aplicarem a presente diretiva”. Referimo-nos a esta questão no ponto seguinte (V – Regime jurídico da navegação interior em Portugal);

32.5. Sugerem-se as seguintes correções associadas às remissões:

- Na alínea e) do n.º 2 do artigo 4.º onde está “artigo 34.º” deverá estar “artigo 37.º”;
- Na alínea f) do n.º 2 do artigo 4.º onde está “artigo 37.º” deverá estar “artigo 40.º”;
- Na alínea g) do n.º 2 do artigo 4.º onde está “artigo 33.º” deverá estar “artigo 36.º”;

---

<sup>6</sup> Número único europeu de identificação de embarcação (artigo 18.º da Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior):

1. Os Estados-Membros asseguram que seja atribuído a cada veículo aquático um número único europeu de identificação de embarcação (ENI), nos termos dos anexos II e V.
2. Cada veículo aquático tem apenas um ENI que não é alterado durante todo o seu ciclo de vida.
3. Ao emitir um certificado de navegação interior da União, autoridade competente deve incluir-lhe o respetivo ENI.
4. Cada Estado-Membro elabora uma lista que indica as autoridades competentes responsáveis pela atribuição dos ENI e notifica disso a Comissão, bem como de todas as alterações à lista. A Comissão mantém uma lista atualizada das autoridades competentes num sítio web adequado.

- No n.º 3 do artigo 8.º onde está “alínea b) do n.º 2” deverá estar “alínea b) do n.º 1”;
- Na alínea b) do n.º 1 do artigo 9.º onde está “do artigo seguinte” deverá estar “do n.º 2”;
- No n.º 3 do artigo 19.º onde está “artigo 35.º” deverá estar “artigo 38.º”;
- Na alínea b) do artigo 30.º sugere-se a seguinte alteração “~~na alínea a) do~~ n.º 1 do artigo 8.º”;
- Na alínea c) do artigo 30.º sugere-se a seguinte alteração “~~na alínea b) do~~ n.º 21 do artigo 8.º”;
- No n.º 3 do artigo 41.º onde está “a) e c)” deverá estar “a) a c)”;
- No anexo III onde está “(a que se refere o artigo 19.º)” deverá estar “(a que se refere o artigo 17.º)”;
- No anexo IV onde está “(a que se refere o artigo 19.º)” deverá estar “(a que se refere o artigo 18.º)”;
- No anexo V onde está “(a que se refere o artigo 19.º)” deverá estar “(a que se refere o artigo 21.º)”.

## V) REGIME JURÍDICO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR EM PORTUGAL

33. A AMT elaborou em 2019 um *Diagnóstico preliminar - Serviços de transportes em vias navegáveis interiores*<sup>7</sup> onde foi constatado que:

- A legislação nacional aplicável ao transporte em vias navegáveis interiores está desatualizada face ao atual contexto legislativo e económico, com a intervenção de diversas entidades públicas, dificultando a sua atividade (supervisão e fiscalização) e nem sempre de forma totalmente articulada e harmonizada do ponto de vista legal, pelo que importa garantir bases sólidas para o planeamento e desenvolvimento do transporte em vias navegáveis interiores;
- Por outro lado, também se concluiu pelo seu desalinhamento com o contexto legal europeu aplicável a vias navegáveis interiores, em que existem instrumentos aplicáveis ao transporte de passageiros e mercadorias por vias navegáveis interiores;<sup>8</sup>

<sup>7</sup> [https://www.amt-autoridade.pt/media/2207/diagnostico\\_servicos\\_transportes\\_vias\\_navegaveis\\_interiores\\_relatorio.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/2207/diagnostico_servicos_transportes_vias_navegaveis_interiores_relatorio.pdf)

<sup>8</sup> Entre outras, a Diretiva 2006/87/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior; Diretiva 96/50/CE, do Conselho, de 23 de julho de 1996, relativa

- É certo que aquele enquadramento permite excecionar do âmbito de aplicação das diretivas diversos Estados-Membros que não tenham vias navegáveis interiores ligadas à rede navegável de outro Estado-Membro e que naveguem, exclusivamente, em trajetos circunscritos de interesse local, desde que garantam um nível de segurança adequado e que se reconheçam os títulos emitidos noutros Estados-Membros, para efeitos de mobilidade de pessoas no mercado interno, pois é objetivo da Comissão Europeia criar um verdadeiro mercado único da navegação interior, harmonizando procedimentos e regras legais aplicáveis.
- No entanto, o Rio Douro foi considerado como via navegável interior segundo os parâmetros europeus e, como tal, está integrado na Rede Transeuropeia de Transportes, tendo sido elegível para beneficiar de fundos europeus destinados a vias navegáveis interiores, designadamente para introdução de um sistema de informação (*RIS – River Information System*) para o dotar de condições adequadas ao controlo/gestão segura da navegação fluvial, nos mesmos termos que outros países onde se aplicam as diretivas em causa.

34. Neste contexto, além da constatação já explanada, considera-se que o enquadramento nacional aplicável a vias navegáveis interiores deveria ser clarificado, designadamente alinhando-o com a legislação europeia.

35. Desde logo porque:

- A inclusão nas redes transeuropeias (RTE-T) permite o acesso a financiamento da UE em condições de elegibilidade mais favoráveis, permitindo a elegibilidade a fundos destinados a vias navegáveis, com o que isso representa para o desenvolvimento da via e de toda a região envolvente;
- Poderão ocorrer ganhos ambientais e de eficiência no estrito sentido em que as Diretivas Europeias estabelecem os requisitos a implementar nas embarcações (tipo de motorizações admissíveis, equipamentos de armazenagem, tratamento de resíduos a bordo, equipamentos, entre outras);

---

à harmonização das condições de obtenção dos certificados nacionais de condução de embarcações de navegação interior para o transporte de mercadorias e de passageiros na Comunidade; e Diretiva 2005/44/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa a serviços de informação fluvial harmonizados nas vias navegáveis interiores da Comunidade. Alguns aspetos do transporte fluvial de passageiros são também abrangidos pelo Regulamento (CEE) n.º 3921/91 do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, que fixa as condições de admissão dos transportadores não residentes aos transportes nacionais de mercadorias ou de passageiros por via navegável interior num Estado-Membro, e pelo Regulamento (CE) n.º 1356/96, do Conselho, de 8 de julho de 1996, relativo a regras comuns aplicáveis aos transportes de mercadorias ou de pessoas por via navegável entre os Estados-Membros,

- O não cumprimento total do regime associado às vias navegáveis interiores pode gerar distorção da concorrência e das regras de exploração no espaço europeu, não permitindo um verdadeiro mercado único e livre de circulação de empresas e profissionais;
  - Pode melhor enquadrar o ordenamento da(s) via(s), enquanto canal(ais) de navegação, quer o ordenamento dos seus territórios envolventes, contribuindo para a proteção dos recursos hídricos e garantir uma uniformização dos critérios de decisão de matérias relacionadas com a navegação (v.g. uma melhor distribuição da localização das infraestruturas de apoio à navegação, nomeadamente cais e fluminas) evitando, assim, intervenções casuísticas e carecidas de uma articulação de conjunto, entre si, e com a via navegável, no seu todo.
36. Face ao exposto, a AMT recomendou ao Governo, em 13-08-2020, que fossem desenvolvidas diligências no sentido de o enquadramento legal europeu relativo a vias navegáveis interiores ser aplicável a Portugal, designadamente promovendo a eliminação das exceções previstas nas diretivas anteriormente não transpostas pelo país, bem como se iniciem os procedimentos para a elaboração da legislação nacional de transposição das mesmas.
37. Naturalmente que será recomendável que tais eventuais propostas legislativas e respetiva fundamentação sejam objeto de consulta e participação dos diversos *stakeholders*, públicos e privados, (in)diretamente ligados a vias navegáveis interiores e sem prejuízo de avaliação técnica/económica sobre os impactos resultantes das opções a tomar.

## VI) CONCLUSÕES

38. Em conclusão, quanto à proposta de lei que visa autorizar o Governo a estabelecer as condições e os procedimentos de certificação das qualificações das pessoas que intervêm na operação de embarcações que navegam nas vias navegáveis interiores, bem como de reconhecimento dessas qualificações profissionais, o parecer da AMT é **favorável**, salvaguardadas que estejam as recomendações constantes do ponto IV) deste parecer, a saber:

- Deverá ser introduzida a definição de “comprimento entre perpendiculares”, expressão utilizada na alínea b) do n.º 1 do artigo 2.º do projeto de decreto-lei;
- Deverá ser excluída do projeto de decreto-lei a alínea e) do n.º 1 do artigo 2.º, dado que Portugal notificou a Comissão Europeia da sua decisão de não aplicar as disposições da Diretiva n.º 2008/68/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro, transposta pelo Decreto-Lei n.º 41-A/2010, de 29 de abril, na sua redação atual, relativas às vias navegáveis interiores ou, em alternativa e preferencialmente, deve ser reequacionada a aplicação dessas disposições, por via de uma alteração ao Decreto-Lei n.º 41-A/2010;
- Deverá ser clarificada a competência territorial dos órgãos locais da Autoridade Marítima Nacional, sugerindo-se que o texto da alínea v) do artigo 3.º do projeto de decreto-lei seja ajustado em conformidade;
- Deverá ser regulado o procedimento de atribuição do Número Europeu de Identificação da Embarcação (número ENI), a que se refere a alínea c) do n.º 2 do artigo 37.º do projeto de decreto-lei;
- Deverão ser corrigidas as remissões indicadas supra.

39. Ainda, a AMT recomenda ao Governo a ponderação da aplicação a Portugal do enquadramento legal europeu relativo a vias navegáveis interiores, uma vez que tal exclusão poderá limitar a atividade económica ou introduzir desvantagens para o país ao nível do acesso a financiamentos, redução das exigências ambientais e de eficiência operacional e distorção da concorrência entre operadores.

Lisboa, 09 de dezembro de 2022.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino