Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

►**B**

REGULAMENTO (CEE) N.º 1101/89 DO CONSELHO
de 27 de Abril de 1989
relativo ao saneamento estrutural da navegação interior

(JO L 116 de 28.4.1989, p. 25)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
►**M1**	Regulamento (CEE) n.º 3572/90 do Conselho de 4 de Dezembro de 1990	L 353	12	17.12.1990
►**M2**	Regulamento (CE) n.º 844/94 do Conselho de 12 de Abril de 1994	L 98	1	16.4.1994
►**M3**	Regulamento (CE) n.º 2812/94 da Comissão de 18 de Novembro de 1994	L 298	22	19.11.1994
►**M4**	Regulamento (CE) n.º 3314/94 do Conselho de 22 de Dezembro de 1994	L 350	8	31.12.1994
►**M5**	Regulamento (CE) n.º 2819/95 do Conselho de 5 de Dezembro de 1995	L 292	7	7.12.1995
►**M6**	Regulamento (CE) n.º 2254/96 do Conselho de 19 de Novembro de 1996	L 304	1	27.11.1996
►**M7**	Regulamento (CE) n.º 2310/96 da Comissão de 2 de Dezembro de 1996	L 313	8	3.12.1996
►**M8**	Regulamento (CE) n.º 742/98 da Comissão de 2 de Abril de 1998	L 103	3	3.4.1998

▼B

REGULAMENTO (CEE) N.º 1101/89 DO CONSELHO
de 27 de Abril de 1989
relativo ao saneamento estrutural da navegação interior

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europia e, nomeadamente, o seu artigo 75.º

Tendo em conta a proposta da Comissão ([1]),

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu ([2]),

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ([3]),

Considerando que o excesso estrutural da capacidade de carga, que se manifesta há já algum tempo nas frotas que operam na rede de vias navegáveis interligadas da Bélgica, Alemanha, França, Luxemburgo e Países Baixos, afecta sensivelmente a economia dos transportes e, nomeadamente, o sector dos transportes de mercadorias por via navegável;

Considerando que as previsões não permitem encarar um aumento da procura neste sector, nos anos mais próximos, suficiente para absorver esse excesso de capacidade; que, com efeito, a parte que a navegação interior representa no mercado global dos transportes continua a diminuir, devido às mutações progressivas das indústrias de base cujo abastecimento é essencialmente assegurado por via navegável;

Considerando que só uma acção de desmantelamento coordenada no plano comunitário permitirá realizar a curto prazo uma redução substancial do excesso de capacidade a sanear assim as estruturas da navegação interior;

Considerando que as acções de desmantelamento de embarcações organizadas ao nível nacional por alguns Estados-membros obtiveram resultados sem dúvida positivos, mas insuficientes, devido, nomeadamente, a uma ausência de coordenação dessas acções no plano internacional;

Considerando que uma abordagem comum, pela qual os Estados-membros tomem conjuntamente medidas tendentes à realização de um mesmo objectivo, constitui uma das condições essenciais para assegurar uma redução efectiva do excedente da capacidade de carga; que convém, para o efeito, criar fundos de desmantelamento para esse efeito nos Estados-membros em que a navegação interior é especialmente importante e que estes assegurem a respectiva administração; que as empresas que se encontrem estabelecidas noutros Estados-membros, mas efectuem transportes nas vias navegáveis interligadas dos Estados-membros em questão, devem participar num desses fundos;

Considerando que o excesso de capacidade se manifesta, de modo geral, em todos os sectores do mercado de transportes por via navegável; que as medidas a adoptar devem, portanto, ter carácter geral e abranger todas as embarcações de carga, bem como os rebocadores-empurradores; que pode, entretanto, considerar-se a exclusão das embarcações que, devido às suas dimensões ou à afectação exclusiva a mercados nacionais fechados, não contribuam para o excesso de capacidade na referida rede de vias navegáveis interligadas; que, pelo contrário, devido à sua influência no mercado dos transportes, é necessário incluir no sistema as frotas privadas que efectuam transportes por conta própria;

Considerando que a preocupante situação económica e social do sector das embarcações de porte bruto inferior a 450 toneladas e, nomeadamente, a situação financeira e as limitadas possibilidades de reconversão do pessoal dessas embarcações exigem medidas específicas tais como

([1]) JO n.º C 297 de 22. 11. 1988, p. 13 e JO n.º C 31 de 7. 2. 1989, p. 14.
([2]) JO n.º C 326 de 19. 12. 1988, p. 54.
([3]) JO n.º C 318 de 12. 12. 1988, p. 58.

▼B

coeficientes especiais de valorização do material fluvial ou medidas específicas de saneamento para as redes mais atingidas; que, neste último caso, é necessário permitir que os Estados-membros excluam essas embarcações do âmbito de aplicação do regulamento, na condição de os sujeitarem a um plano de saneamento nacional que não crie distorções de concorrência e seja conforme às disposições do Tratado relativas aos auxílios;

Considerando que, devido às diferenças fundamentais existentes entre os mercados dos transportes de carga sólida e dos transportes de matérias líquidas, é desejável criar contas distintas no âmbito do mesmo fundo para as embarcações de carga sólida e para as embarcações-cisterna;

Considerando que, no âmbito de uma política económica conforme ao Tratado, o saneamento estrutural de um determinado sector económico incumbe em primeiro lugar aos operadores desse sector; que os custos do sistema a criar devem, portanto, ser suportados pelas empresas que operam no sector da navegação interior; que, para assegurar o arranque do sistema e para o tornar operacional desde o início se deve no entanto encarar um pré-financiamento pelos Estados-membros em questão, sob a forma de empréstimos reembolsáveis; que, devido à situação económica difícil dessas empresas, seria conveniente que esses empréstimos fossem concedidos sem juros;

Considerando que, nos termos do artigo 74.º do Tratado, os objectivos deste último são prosseguidos, no que se refere aos transportes, no âmbito de uma política comum; que decorre do artigo 77.º que esta política pode incluir o recurso a auxílios, nomeadamente quando estes correspondam a necessidades de coordenação dos transportes; que a acção da Comunidade neste domínio, incluindo em matéria de auxílios, deve todavia ter em conta os diferentes objectivos gerais do artigo 3.º do Tratado, e nomeadamente, o objectivo enunciado na alínea f) em matéria de concorrência; que, tal como para os auxílios sujeitos às regras do artigo 92.º e seguintes do Tratado, é conveniente assegurar que as medidas previstas pelo presente regulamento bem como a sua aplicação não falseiem ou ameacem falsear a concorrência, nomeadamente favorecendo certas empresas de forma contrária ao interesse comum; que, para colocar assim as empresas em questão em condições de concorrência iguais, as quotizações a pagar aos fundos de desmantelamento e os prémios de desmantelamento devem comportar taxas uniformes; que é igualmente necessário que a acção de desmantelamento seja empreendida simultaneamente, com a mesma duração e nas mesmas condições em todos os Estados-membros implicados;

Considerando que convém impedir que os efeitos da acção coordenada de desmantelamento sejam anulados por uma entrada em serviço simultânea de uma capacidade de carga suplementar; que se revela necessário prever temporariamente medidas tendentes a travar esses investimentos, sem que essas medidas possam contudo levar a um bloqueio total do acesso ao mercado dos transportes por via navegável ou à introdução de um contingentamento das frotas nacionais;

Considerando que, no âmbito do sistema projectado, é desejável que sejam previstas medidas sociais em benefício das pessoas que desejam abandonar o sector dos transportes por via navegável ou reconverter-se noutro sector de actividades;

Considerando que as decisões a tomar para o funcionamento do sistema devem, dado o seu carácter comunitário, ser tomadas ao nível da Comunidade, após consulta aos Estados-membros e às organizações profissionais dos transportes por via navegável; que a competência para tomar essas decisões, bem como para zelar pela sua aplicação e pela manutenção das condições de concorrência referidas no presente regulamento, deve ser atribuída à Comissão;

Considerando que, para prevenir distorções da concorrência nos mercados em causa e aumentar a eficácia do sistema previsto, é desejável que a Suíça adopte medidas análogas para a sua frota que navega na rede das vias interligadas dos Estados-membros em questão; que este país se mostrou disposto a adoptar tais medidas,

▼B

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

1. As embarcações de navegação interior afectas ao transporte de mercadorias entre dois ou mais pontos nas vias navegáveis dos Estados-membros ficam sujeitas a medidas de saneamento estrutural do sector da navegação interior, nas condições previstas no presente regulamento.

2. As medidas referidas no número anterior abrangem:

— a redução do excesso de capacidades estruturais, através de acções de desmantelamento, coordenadas no plano comunitário,

— medidas de acompanhamento destinadas a evitar o agravamento do excesso de capacidades existentes ou o aparecimento de novos excessos de capacidade.

Artigo 2.º

1. O presente regulamento aplica-se aos navios de carga e aos rebocadores-empurradores que efectuem transportes por conta de outrem ou transportes por conta própria que estejam registados num Estado-membro ou que, na falta de registo, sejam explorados por uma empresa estabelecida num Estado-membro.

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por «empresa»qualquer pessoa singular ou colectiva que exerça uma actividade económica artesanal ou industrial.

2. Não ficam sujeitos ao presente regulamento:

a) As embarcações que naveguem exclusivamente em vias nacionais não ligadas às outras vias navegáveis da Comunidade;

b) As embarcações que, pelas suas dimensões, não possam sair das vias navegáveis nacionais em que navegam e que não possam ter acesso a outras vias navegáveis da Comunidade (embarcações cativas), desde que estas embarcações não sejam susceptíveis de fazer concorrência às embarcações a que se aplica o presente regulamento;

c) — os rebocadores-empurradores cuja potência de propulsão não ultrapasse 300 quilovátios,

— as embarcações flucio-marítimas e as barcaças de navio, desde que efectuem exclusivamente transportes internacionais ou nacionais em viagens que incluam um percurso marítimo,

— os barcos de passagem entre margens,

— as embarcações afectas a um serviço público não comercial.

3. Cada Estado-membro pode excluir do âmbito de aplicação do presente regulamento as suas embarcações de porte bruto inferior a 450 toneladas, se a situação económica e social do sector destas embarcações o exigir.

Quando for feito uso dessa faculdade, o Estado-membro implicado enviará à Comissão, nos seis meses seguintes à adopção do presente regulamento, um plano de saneamento nacional ao abrigo do regime de ajudas. No caso de a Comissão considerar o plano de saneamento incompatível com o mercado comum, aplica-se a essas embarcações o disposto no n.º 1.

Artigo 3.º

1. Cada Estado-membro cujas vias navegáveis se encontrem ligadas às de outro Estado-membro e cuja frota tenha uma tonelagem superior a 100 000 toneladas, a seguir designados «Estados-membros em causa», deve criar, no âmbito da sua legislação nacional e pelos seus próprios meios administrativos, um fundo de desmantelamento, a seguir designado «fundo».

2. A gestão de cada fundo será assegurada pelas autoridades competentes do Estado-membro em causa. Este deve associar a essa gestão as organizações nacionais representativas da navegação interior.

▼B

3. Cada fundo deve incluir duas contas distintas, uma para as embarcações de carga sólida e para os rebocadores-empurradores e outra para os navios-cisterna.

▼M5

4. Cada fundo é financiado:

— pelas quotizações referidas no artigo 4.º,

— pelas contribuições especiais referidas no artigo 8.º,

— pelos meios financeiros que venham a ser colocados à disposição pelos Estados-membros em causa no âmbito de uma acção de desmantelamento organizada a nível comunitário, com base em regras harmonizadas a fixar,

— pelas contribuições comunitárias referidas no artigo 4.ºA.

▼B

Artigo 4.º

1. Relativamente a cada uma das embarcações sujeitas ao presente regulamento, o proprietário pagará a um dos fundos criados por força do artigo 3.º uma quotização fixada nos termos do artigo 6.º,

2. Em relação às embarcações registadas num dos Estados-membros em causa, a quotização será paga ao fundo do Estado-membro de registo da embarcação. Em relação às embarcações não registadas exploradas por uma empresa estabelecida num desses Estados, a quotização será paga ao fundo do Estado-membro onde a empresa se encontra estabelecida.

3. Relativamente às embarcações registadas noutro Estado-membro e às embarcações não registadas que sejam exploradas por uma empresa estabelecida noutro Estado-membro, a quotização será paga, à escolha do proprietário da embarcação, a um dos fundos criados nos Estados-membros em causa.

Esta opção tem carácter definitivo e é válida para todas as embarcações que pertençam ao mesmo proprietário ou que sejam exploradas pela mesma empresa.

▼M5

Artigo 4.ºA

1. Para o ano de 1995 ►M6 e de 1996 ◄ os fundos referidos no artigo 3.º podem ser financiados por contribuições financeiras da Comunidade.

2. Para o ano de 1995 ►M6 e de 1996 ◄, os montantes inscritos no orçamento geral das Comunidades Europeias são repartidos pela Comissão, em função dos objectivos a alcançar e de acordo com os diferentes tipos e categorias de embarcações, e atribuídos aos fundos de acordo com os pedidos de prémios de desmantelamento validamente inscritos na lista de espera comum.

▼M6

3. Os Estados-membros em causa colocam conjuntamente, à disposição dos seus fundos, montantes suficientes para realizar, com a contribuição comunitária somente para o ano de 1996, os objectivos fixados do saneamento estrutural para os anos de 1996, 1997 e 1998. A parte de cada Estado-membro em causa é calculada proporcionalmente à dimensão da sua frota activa em relação à da frota total dos Estados-membros. Estes montantes são determinados pela Comissão em colaboração com as autoridades dos vários fundos de desmantelamento.

4. No início de cada ano, durante a acção de desmantelamento de 1996, 1997 e 1998, a Comissão determinará, no âmbito do presente regulamento, as regras da acção de desmantelamento do ano em curso, em função das disponibilidades financeiras, da evolução do mercado e das medidas de liberalização aplicadas.

▼B

Artigo 5.º

1. Se o proprietário de uma embarcação que é objecto do n.º 1 do artigo 2.º proceder ao desmantelamento desta, receberá do fundo pelo qual a embarcação é abrangida, no limite dos meios financeiros disponíveis, um prémio de desmantelamento, nas condições previstas no artigo 6.º. Este prémio só será concedido a uma embarcação cujo proprietário prove que esta faz parte da frota activa.

O desmantelamento consiste no envio para a sucata da totalidade do casco da embarcação.

▼M2

Fazem parte da frota activa as embarcações em bom estado de funcionamento cuja quota anual referida no n.º 1 do artigo 4.º tenha sido paga pelo menos três vezes e:

▼B

— que disponham,
  — quer de um certificado de navegabilidade emitido pela autoridade nacional competente ou com o acordo desta,
  — quer de uma autorização para efectuar transportes nacionais emitida pelas autoridades de um dos Estados-membros abrangidos,

  e que tenham efectuado pelo menos uma viagem no ano anterior ao da apresentação do pedido de prémio de desmantelamento,
— ou que tenham efectuado pelo menos dez viagens durante o ano anterior ao da apresentação do pedido de prémio de desmantelamento.

▼M4

A condição de pagamento enunciada na parte introdutória do terceiro parágrafo não é aplicável, durante um período de três anos a contar da adesão dum novo Estado-membro, às embarcações que pertençam à frota activa desse Estado e que em 28 de Abril de 1994 nele estivessem registadas e fossem exploradas por uma empresa aí estabelecida. A quotização referida no n.º 1 do artigo 4.º deve todavia ter sido paga para essas embarcações desde a adesão.

▼B

Não será concedido qualquer prémio às embarcações que, na sequência de avaria ou de outros danos, não sejam reparáveis e sejam desmanteladas.

2. É estabelecida uma solidariedade financeira entre os fundos no que diz respeito às contas distintas referidas no n.º 3 do artigo 3.º. ►M5 Essa solidariedade actuará em relação a todas as despesas e recursos dos fundos referidos no n.º 4 do artigo 3.º, a fim de garantir na acção de desmantelamento a igualdade de tratamento de todos os transportadores, independentemente do fundo aplicável à embarcação, abrangidos pelo presente regulamento. ◄

Artigo 6.º

1. A Comissão fixará separadamente em relação às embarcações de carga sólida, os navios-cisterna e os rebocadores-empurradores:
— a taxa das quotizações anuais a pagar ao fundo por cada embarcação,
— a taxa dos prémios de desmantelamento,
— os coeficientes de valorização para os diversos tipos e categorias de material fluvial. Estes coeficientes tomarão em consideração a situação socioeconómica específica existente no sector das embarcações de porte bruto inferior a 450 toneladas.

2. As quotizações e os prémios de desmantelamento serão expressos em ecus e iguais para todos os fundos. As respectivas taxas serão as mesmas para todos os fundos.

▼B

3. As quotizações e os prémios serão calculados em função quer da tonelagem de porte bruto, quanto aos navios de carga, quer da potência de propulsão, quanto aos rebocadores-empurradores.

4. As taxas das quotizações serão fixadas a um nível capaz de proporcionar aos fundos os meios financeiros suficientes para contribuir eficazmente para a redução dos desequilíbrios estruturais entre a oferta e a procura na navegação interior, tendo em conta as dificuldades da situação económica deste sector.

As quotizações são anuais e devem ser pagas no início do ano contra entrega de um atestado que sirva de prova de pagamento. O pagamento dessas quotizações não pode ultrapassar um período de dez anos

Esse atestado deve encontrar-se, a partir de 1 de Março do ano considerado, a bordo da embarcação ou, no caso de material fluvial sem tripulação, a bordo do rebocador-empurrador. para o primeiro ano de funcionamento do regime, a Comissão fixará a data a partir da qual o atestado deve encontrar-se a bordo.

▼M1

Em relação às embarcações alemãs que, na data da unificação alemã, estavam registadas na antiga República Democrática Alemã, é exigível o pagamento da quotização a partir de 1 de Janeiro de 1991.

▼B

5. A Comissão fixará o período de desmantelamento durante o qual podem ser obtidos prémios, bem como as condições de atribuição desses prémios, em função dos objectivos a atingir, segundo os tipos ou categorias de embarcações e tendo em conta as possibilidades financeiras dos fundos.

6. A Comissão determinará as regras de solidariedade financeira referida no n.º 2 do artigo 5.º,

7. Após consulta aos Estados-membros e às organizações representativas da navegação interior a nível comunitário, a Comissão fixará uma data-limite para a concretização de uma redução substancial dos excessos de capacidade e tomará as decisões referidas nos n.ºs1 a 6,

Ao tomar as suas decisões, a Comissão terá igualmente em conta os resultados da análise dos mercados de transporte na Comunidade e a sua evolução previsível, bem como a necessidade de evitar que a concorrência seja falseada de forma contrária ao interesse comum.

▼M1

8. Se, no prazo de seis meses após a unificação alemã, o Governo alemão desejar que seja igualmente organizada uma operação de desmantelamento para as embarcações da sua frota registadas na antiga República Democrática Alemã antes da unificação, comunicará o seu pedido à Comissão que determinará as modalidades da operação de desmantelamento de acordo como disposto no n.º 7 do presente artigo e com os princípios estabelecidos no Regulamento (CEE) n.º 1102/89 ([1])

▼B

Artigo 7.º

1. Sem prejuízo das disposições do Tratado e das medidas tomadas em sua execução no domínio dos auxílios, os Estados-membros em causa pré-financiarão, sob a forma de empréstimos, o fundo criado no seu território, para que as acções coordenadas de desmantelamento possam iniciar-se imediatamente. Os montantes assim fornecidos são reembolsados pelo fundo, sem juros, segundo um programa previamente estabelecido.

Os fundos podem ser pré-financiados igualmente através de empréstimos com aval do Estado, contraídos no mercado de capitais, com a condição de os juros do empréstimo ficarem a cargo do Estado em questão.

([1]) JO n.º L 116 de 28. 4. 1989, p. 30.

▼B

2. As obrigações a cargo de um fundo nacional existente no momento da entrada em vigor do presente regulamento serão retomadas pelo fundo do Estado-membro em causa.

Os proprietários de embarcações que não estejam submetidas ao presente regulamento e beneficiem de direitos decorrentes de acções nacionais de desmantelamento podem fazer valer esses direitos em relação aos fundos referidos no n.º 1 do artigo 3.º durante um período de seis meses a contar do final do período de desmantelamento referido no n.º 5 do artigo 6.º.

Artigo 8.º

1. a) Durante um período de ►M2 dez anos ◄ a contar da entrada em vigor do presente regulamento, a entrada em serviço, nas vias navegáveis referidas no artigo 3.º, de embarcações submetidas ao presente regulamento que sejam de construção recente, que sejam importadas de um país terceiro ou que saiam das vias nacionais referidas no n.º 2, alíneas a) e b), do artigo 2.º, está sujeita à condição:

▼M3

— de que o proprietário da embarcação a colocar em serviço proceda ao desmantelamento, sem prémio, de uma tonelagem igual a uma vez e meia a tonelagem da referida embarcação,

— ou de que, se não desmantelar qualquer embarcação, pague ao fundo a que a sua nova embarcação pertence ou que escolheu nos termos do artigo 4.º uma contribuição especial de montante igual ao do prémio de desmantelamento fixado para uma tonelagem igual a uma vez e meia a tonelagem da nova embarcação,

— ou de que, se proceder ao desmantelamento de uma tonelagem inferior a uma vez e meia a tonelagem da nova embarcação a colocar em serviço, pague ao fundo em questão uma contribuição especial de montante equivalente ao do prémio de desmantelamento correspondente à diferença entre uma vez e meia a tonelagem da nova embarcação e a tonelagem da embarcação desmantelada,

▼M8

— em derrogação do primeiro parágrafo, quando se trata de embarcações de carga sólida, tais como previstas no n.º 1 do artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 1102/89, a frase uma vez e meia é substituída por uma vez e um quarto a partir de 1 de Abril de 1998.

▼M7

Quando se trate de rebocadores-empurradores, a noção de tonelagem é substituída pela de potência motriz. Para este tipo de embarcações, a relação entre a potência motriz de um rebocador-empurrador acabado de entrar em serviço e a de um antigo rebocador-empurrador desmantelado é equivalente (1:1) em derrogação do primeiro parágrafo.

▼B

As embarcações de países terceiros que tenham adoptado, em aplicação de um instrumento de direito internacional, medidas análogas às previstas no presente regulamento são assimiladas a embarcações dos Estados-membros;

b) Em relação às embarcações referidas na alínea anterior, que sejam colocadas em serviço nas vias navegáveis referidas no artigo 3.º entre a entrada em vigor do presente regulamento e a criação do fundo nacional correspondente, a contribuição especial a pagar pelo proprietário, nos termos da alínea a) será paga numa conta especial a indicar pelas autoridades nacionais do Estado-membro em causa. A contribuição será transferida para o fundo logo que este seja estabelecido;

c) Três anos após a entrada em vigor do presente regulamento e se a evolução do mercado dos transportes o exigir, a Comissão pode, após consulta aos Estados-membros e às organizações representa-

▼B

tivas da navegação interior a nível comunitário, adaptar a relação entre a nova e a antiga tonelagem referida na alínea a).

2. As condições definidas no n.º 1 aplicam-se igualmente aos aumentos de capacidade que resultem de um alongamento das embarcações e de uma substituição dos motores dos rebocadores-empurradores.

3. a) Não ficam sujeitas às condições enunciadas nos n.ºs 1 e 2 as embarcações em relação às quais o proprietário apresente prova:

— de que a construção já estava em curso à data de entrada em vigor do presente regulamento, e

— de que os trabalhos já realizados representam a transformação de pelo menos 20 % da quantidade de aço necessário ou de 50 toneladas, e

— de que a entrega e a entrada ao serviço ocorrerão nos seis meses seguintes à entrada em vigor do presente regulamento.

▼M1

As condições previstas nos n.ºs 1 e 2 também não são aplicáveis às embarcações en construção nos estaleiros da antiga República Democrática Alemã antes de 1 de Setembro de 1990, desde que a data de entrega e de entrada em serviço não seja posterior a 31 de Janeiro de 1991.

▼B

b) Não ficam sujeitas às condições enunciadas nos n.ºs 1 e 2 as embarcações que, no momento da entrada em vigor do presente regulamento, não lhe estavam submetidas, por força do n.º 2, alínea a), do artigo 2.º, e que, por uma ligação navegável recentemente aberta, podem utilizar outras vias navegáveis da Comunidade.

▼M1

As disposições dos n.ºs 1 e 2 aplicam-se às embarcações que tenham sido integradas na frota alemã devido à unificação alemã, mas que não estavam registadas na antiga República Democrática Alemã em 1 de Setembro de 1990.

▼B

c) A Comissão pode, após consulta aos Estados-membros e às organizações representativas da navegação interior a nível comunitário, excluir embarcações especializadas do âmbito de aplicação do n.º 1.

4. A entrada ao serviço de uma embarcação referida nos n.ºs 1 e 2 fica interdita até que o proprietário tenha cumprido as obrigações enunciadas no n.º 1. Em caso de infracção a esta interdição, as autoridades nacionais podem tomar medidas para impedir que a embarcação em causa participe no tráfego.

5. O Conselho pode, com base numa proposta da Comissão acompanhada de um relatório fundamentado, decidir prorrogar, por um máximo de cinco anos, o período referido no n.º 1.

O conselho deliberará sobre esta proposta nas condições previstas no Tratado.

Artigo 9.º

Os Estados-membros abrangidos podem tomar medidas destinadas a:

— facilitar aos transportadores por via navegável que se retirem dessa profissão a obtenção de uma pensão de reforma antecipada ou a reconversão noutra actividade económica,

— conceder aos trabalhadores que, na sequência das acções de desmantelamento, abandonem a navegação interior, uma pensão de reforma antecipada e organizar acções de formação profissional ou de reconversão.

▼B

Artigo 10.º

1. Os Estados-membros adoptarão, antes de 1 de Janeiro de 1990, as medidas necessárias à execução do presente regulamento e delas darão conhecimento à Comissão.

Essas medidas devem nomeadamente prever um controlo permanente e eficaz da observância das obrigações que incumbem às empresas por força do presente regulamento e das normas nacionais aprovadas em sua execução, bem como sanções adequadas em caso de infracção.

2. Enquanto durar a acção de desmantelamento, os Estados-membros comunicarão à Comissão, de seis em seis meses, todas as informações úteis sobre a evolução da acção em curso e nomeadamente sobre a situação financeira do fundo, o número de pedidos de desmantelamento apresentados e a tonelagem efectivamente desmantelada.

▼M5

3. A Comissão assegurará a aplicação uniforme do presente regulamento pelos fundos de desmantelamento, bem como a respectiva coordenação.

▼B

4. Dois anos após a entrada em vigor do presente regulamento, a Comissão avaliará os efeitos das medidas referidas no n.º 1, num relatório a apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

▼M1

5. Os Estados-membros adoptarão as medidas necessárias para darem cumprimento ao n.º 4, quarto parágrafo, do artigo 6.º, ao n.º 3, segundo parágrafo, alíneas a) e b), do artigo 8.º do presente regulamento antes de 1 de Janeiro de 1991 e delas informarão a Comissão.

▼M2

5. A Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho, antes de 31 de Dezembro de 1996, um relatório de avaliação do efeito global das medidas previstas no presente regulamento, eventualmente acompanhado de propostas.

▼B

Artigo 11.º

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

É aplicável a partir de 1 de Maio de 1989.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-membros.