



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 21 de junio de 2022
(OR. en)

**Expediente interinstitucional:
2022/0190(NLE)**

**10511/22
ADD 1**

**TRANS 427
MAR 133**

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	21 de junio de 2022
A:	Secretaría General del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2022) 290 final - ANEXO
Asunto:	ANEXO de la Propuesta de Decisión del Consejo relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la Comisión Central para la Navegación del Rin con respecto a la adopción del Reglamento revisado relativo al personal de navegación en el Rin (RPN)

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2022) 290 final - ANEXO.

Adj.: COM(2022) 290 final - ANEXO



Bruselas, 20.6.2022
COM(2022) 290 final

ANNEX

ANEXO

de la

Propuesta de Decisión del Consejo

**relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea
en la Comisión Central para la Navegación del Rin con respecto a la adopción
del Reglamento revisado relativo al personal de navegación en el Rin (RPN)**

ANEXO

El proyecto de Reglamento revisado para el personal de navegación en el Rin (RPN) se modifica como sigue:

En el artículo 3.02, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. En el Rin serán válidos los certificados de cualificación de la Unión, las libretas de servicio y los diarios de navegación expedidos en virtud de la Directiva (UE) 2017/2397, así como los certificados de cualificación, las libretas de servicio y los diarios de navegación expedidos en virtud del presente Reglamento, **sin perjuicio de dicha Directiva cuando se aplique, y en particular de su artículo 10.**

De conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento y con lo dispuesto en la Directiva cuando se aplique, la La cualificación para una función a bordo deberá poder ser acreditada en todo momento:

- a) por el patrón, mediante un certificado de cualificación de patrón para el tipo y las dimensiones de la embarcación de que se trate o un certificado de cualificación de patrón de la Unión, acompañado en su caso de las autorizaciones específicas necesarias;
- b) por los demás tripulantes, mediante una libreta de servicio válida que les haya sido expedida y que contenga un certificado de cualificación **o un certificado de cualificación de la Unión;**
- c) por los expertos en navegación de pasaje y los expertos en gas natural licuado, mediante un certificado de cualificación o un certificado de cualificación de la Unión; por los socorristas, los portadores de equipo respiratorio y el personal de seguridad a bordo de los buques que transportan mercancías peligrosas, mediante un certificado relativo a esas operaciones específicas.

No obstante lo dispuesto en las letras b) y c), los tripulantes de buques marítimos que naveguen en el Rin, salvo el patrón, podrán acreditar su cualificación presentando un certificado expedido o reconocido de conformidad con el Convenio STCW.».

En el artículo 5.01, los apartados 3 y 6 se sustituyen por el texto siguiente:

«3. La autoridad competente será responsable de los datos de carácter general y de los visados de control. A tal fin, tendrá derecho a pedir la presentación de diarios de navegación, completos o en extractos, o de otros justificantes adecuados. Únicamente podrá estampar el visado de control para los viajes que daten de menos de quince meses. ~~El patrón será responsable de inscribir los datos específicos relativos a los viajes efectuados.».~~

«6. **De conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento y con lo dispuesto en la Directiva (UE) 2017/2397 cuando se aplique, el patrón será responsable de inscribir los datos específicos relativos a los viajes efectuados.** El patrón deberá:

- a) hacer regularmente todas las inscripciones en la libreta de servicio conforme a las instrucciones relativas al mantenimiento de la libreta de servicio que figuran en las libretas de servicio;
- b) conservar la libreta de servicio en un lugar seguro del puente de mando hasta el final del servicio o hasta el término del contrato de trabajo o de cualquier otro arreglo;

- c) a petición del titular, entregarle a este la libreta de servicio inmediatamente y en cualquier momento.».

En el artículo 13.01, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. ~~Quienquiera que gobierne~~ **De conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento y con lo dispuesto en la Directiva (UE) 2017/2397 cuando se aplique, el gobierno de** una embarcación necesitará una autorización específica si, como patrón responsable:

- a) navega por radar;
- b) navega por vías navegables que hayan sido identificadas como tramos de vías navegables interiores que entrañan riesgos específicos;
- c) navega por vías navegables que hayan sido clasificadas como vías navegables interiores de carácter marítimo;
- d) gobierna embarcaciones que utilicen gas natural licuado como combustible o
- e) gobierna grandes convoyes.».

En el artículo 13.02, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. ~~Quienquiera que gobierne una embarcación y navegue~~ **El gobierno** por radar conforme a lo previsto en el Reglamento de policía para la navegación en el Rin (RPNR) necesitará a tal fin una autorización específica ~~para la navegación por radar~~.».

En el artículo 13.03, los apartados 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. ~~Quienquiera que gobierne~~ **El gobierno de** una embarcación—en una vía navegable identificada como tramo de vía navegable interior que entraña riesgos específicos con arreglo al apartado 2 necesitará a tal fin una autorización específica ~~para ese tramo de vía navegable interior~~.».

«2. Cuando sea necesario para garantizar la seguridad de la navegación, y **sin perjuicio de la Directiva (UE) 2017/2397 cuando se aplique**, los Estados ribereños podrán designar tramos que atraviesen sus territorios como tramos de vías navegables interiores que presentan riesgos específicos, cuando tales riesgos se deban a uno o más motivos de los siguientes:

- a) a variaciones frecuentes de la estructura y velocidad de las corrientes;
- b) a las características hidromorfológicas de la vía navegable interior y la ausencia en la vía navegable interior de servicios de información adecuados sobre canales navegables o de cartas idóneas;
- c) a la aplicación de normas específicas de tráfico local justificada por determinadas características hidromorfológicas de la vía navegable interior, o
- d) a una incidencia elevada de accidentes en un tramo concreto de la vía navegable interior, atribuida a la falta de una competencia que no esté regulada por la norma ES-QIN, parte I, capítulo 2.».

En el artículo 13.04, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. ~~Quienquiera que gobierne~~ **El gobierno de** una embarcación en vías navegables interiores de carácter marítimo necesitará a tal fin una autorización específica ~~para la navegación en esa vía navegable interior~~.».

En el artículo 13.05, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. ~~Quienquiera que gobierne~~ **El gobierno de** una embarcación que utilice gas natural licuado como combustible necesitará a tal fin una autorización específica ~~para el gobierno de tales embarcaciones~~. Esto deberá acreditarse mediante un certificado de cualificación como experto en gas natural licuado.»

En el artículo 13.06, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. ~~Quienquiera que gobierne~~ **El gobierno de** un gran convoy necesitará a tal fin una autorización específica ~~para el gobierno de tales convoyes~~.

Todo aspirante deberá poder acreditar un tiempo de navegación de 720 días como mínimo, de ellos al menos 540 días como patrón y al menos 180 días durante los cuales haya decidido por sí solo el rumbo y la velocidad de un gran convoy.»

En el artículo 20.01, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Las libretas de servicio expedidas **o cuya validez haya sido prorrogada** con arreglo a las prescripciones aplicables hasta la entrada en vigor del presente Reglamento ~~o cuya validez haya sido prorrogada~~ seguirán siendo válidas en la medida que fijen tales prescripciones hasta su fecha de expiración inicial, pero a más tardar hasta el 17 de enero de 2032. La frase anterior será aplicable asimismo a las libretas de servicio reconocidas como equivalentes por la CCNR.»

En el artículo 20.02, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los diarios de navegación expedidos **o cuya validez haya sido prorrogada** con arreglo a las prescripciones aplicables hasta la entrada en vigor del presente Reglamento ~~o cuya validez haya sido prorrogada~~ seguirán siendo válidos en la medida que fijen tales prescripciones hasta su fecha de expiración inicial, pero a más tardar hasta el 17 de enero de 2032. La frase anterior será aplicable asimismo a los diarios de navegación reconocidos como equivalentes por la CCNR.»

En el artículo 20.03, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los grandes y pequeños títulos de patrón para la navegación en el Rin **expedidos o cuya validez haya sido prorrogada** con arreglo a las prescripciones aplicables hasta la entrada en vigor del presente Reglamento ~~o cuya validez haya sido prorrogada~~ seguirán siendo válidos en la medida que fijen tales prescripciones hasta su fecha de expiración inicial, pero a más tardar hasta el 17 de enero de 2032.»

En el artículo 20.08, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Los tripulantes de buques marítimos que naveguen en el Rin podrán acreditar su cualificación mediante un certificado expedido o reconocido de conformidad con el Convenio STCW. Esto únicamente será aplicable al patrón hasta el 17 de enero de 2038 **y a condición de que la actividad de navegación interior se realice al principio o al final de un viaje de transporte marítimo.**»