



Conselho da  
União Europeia

Bruxelas, 21 de junho de 2022  
(OR. en)

---

---

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

---

---

**10511/22  
ADD 1**

**TRANS 427  
MAR 133**

## **PROPOSTA**

---

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	21 de junho de 2022
para:	Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2022) 290 final – ANEXO
Assunto:	ANEXO da Proposta de Decisão do Conselho relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, na Comissão Central para a Navegação do Reno sobre a adoção da revisão do Estatuto do Pessoal para a Navegação no Reno (RPN)

---

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2022) 290 final – ANEXO.

---

Anexo: COM(2022) 290 final – ANEXO



Bruxelas, 20.6.2022  
COM(2022) 290 final

ANNEX

**ANEXO**

**da**

**Proposta de Decisão do Conselho**

**relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, na Comissão Central para a Navegação do Reno sobre a adoção da revisão do Estatuto do Pessoal para a Navegação no Reno (RPN)**

## ANEXO

O projeto de revisão do Estatuto do Pessoal para a Navegação no Reno (RPN) é alterado do seguinte modo:

No artigo 3.02, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. No Reno são válidos os certificados de qualificação da União, cédulas e diários de bordo emitidos em conformidade com a Diretiva (UE) 2017/2397, tal como os certificados de qualificação, cédulas e diários de bordo emitidos em conformidade com o presente regulamento, **sem prejuízo da referida diretiva sempre que esta for aplicável, nomeadamente o seu artigo 10.º.**

**De acordo com o disposto no presente regulamento e na diretiva, sempre que esta for aplicável, a A** qualificação para uma função a bordo deve poder ser certificada a qualquer momento

a) Pelo comandante, através de um certificado de qualificação de comandante para o tipo e dimensões da embarcação em causa ou um certificado de qualificação da União de comandante, acompanhado, eventualmente, das autorizações específicas necessárias;

b) Pelos restantes tripulantes, através de uma cédula válida que lhes seja emitida com um certificado de qualificação **ou um certificado de qualificação da União;**

c) Pelos peritos em navegação de passageiros e os peritos em gás natural liquefeito, através de um certificado de qualificação ou de um certificado de qualificação da União, assim como pelos socorristas, os portadores de aparelhos respiratórios e o pessoal de segurança a bordo das embarcações que transportem mercadorias perigosas, através de um certificado relativo a estes casos específicos.

Em derrogação do disposto nas alíneas b) e c), os tripulantes de navios de mar que naveguem no Reno, à exceção do comandante, podem fazer valer a sua qualificação através da apresentação de um certificado emitido ou reconhecido em conformidade com a Convenção NFCSQ.» ;

No artigo 5.01., os n.ºs 3 e 6 passam a ter a seguinte redação:

«3. A autoridade competente é responsável pelos dados de carácter geral e pelas marcas de validação. Para tal, cabe-lhe o direito de solicitar a apresentação de diários de bordo, completos ou parciais, ou de outros comprovativos apropriados. Não lhe é possível apor a marca de validação senão para as viagens inferiores a 15 meses. ~~O comandante é responsável pela inscrição dos dados específicos relativos às viagens efetuadas.» ;~~

«6. **Em conformidade com o disposto no presente regulamento e na Diretiva (UE) 2017/2397 sempre que aplicável, o comandante é responsável pela inscrição dos dados específicos relativos às viagens efetuadas.** O comandante deve

a) Registrar regularmente na cédula todas as inscrições em conformidade com as instruções relativas ao respetivo *modus operandi* que figuram nas cédulas;

b) Conservar a cédula num lugar seguro no cockpit até ao final do serviço ou até ao termo do contrato de trabalho ou de qualquer outro dispositivo;

c) A pedido do titular, entregar-lhe a cédula, sem demora e a qualquer momento.» ;

No artigo 13.01, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. ~~Qualquer comandante~~ **Em conformidade com o disposto no presente regulamento e na Diretiva (UE) 2017/2397 sempre que aplicável, o comando** de uma embarcação requer uma autorização específica sempre que o comandante, enquanto piloto responsável,

- a) Navegue com recurso ao radar;
- b) Navegue sobre vias recenseadas como troços que apresentem riscos específicos;
- c) Navegue sobre vias classificadas como vias de navegação interior de carácter marítimo;
- d) Comande embarcações cujo combustível seja o gás natural liquefeito ou
- e) Comande grandes comboios.» ;

No artigo 13.02, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. ~~O comandante de uma embarcação a navegar~~ **A pilotagem** com radar tal como prevista no Estatuto do Pessoal para a Navegação no Reno requer para o efeito uma autorização específica ~~para a navegação com radar~~.» ;

No artigo 13.03., os n.ºs 1 e 2 passam a ter a seguinte redação:

«1. ~~O comandante a navegar~~ **A pilotagem de** uma embarcação numa via recenseada como via de navegação interior que apresente riscos específicos na aceção do n.º 2 seguinte requer para o efeito uma autorização específica ~~para o mesmo troço de via de navegação interior~~.» ;

«2. Sempre que tal se afigurar necessário para assegurar a segurança da navegação, **e sem prejuízo do disposto na Diretiva (UE) 2017/2397 sempre que aplicável**, os Estados ribeirinhos podem recensear troços que atravessem o seu próprio território como troços de vias de navegação interior que apresentem riscos específicos, sempre que estes riscos se devam a uma ou mais das seguintes razões:

- a) Modificações frequentes das estruturas dos caudais e da respetiva velocidade;
- b) Características hidromorfológicas da via de navegação interior e ausência, na via, de serviços de informação sobre os canais adequados ou de gráficos apropriados;
- c) Existência de uma regulamentação específica do tráfego local justificada por características hidromorfológicas da via de navegação interior, ou
- d) Frequência elevada de acidentes num troço particular da via de navegação interior, atribuída à ausência de uma competência não abrangida pela ES-QIN, Parte I, Capítulo 2.» ;

No artigo 13.04, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. ~~O comandante a navegar~~ **A pilotagem de** uma embarcação em vias de navegação interior de carácter marítimo requer para o efeito uma autorização específica ~~para a navegação naquela via de navegação interior~~.» ;

No artigo 13.05, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. ~~O comandante a navegar~~ **A pilotagem de** uma embarcação cujo combustível seja o gás natural liquefeito requer para o efeito uma autorização específica ~~para a pilotagem de tais embarcações~~. Tal é atestado por um certificado de qualificação correspondente de perito em gás natural liquefeito.» ;

No artigo 13.06, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. ~~O comandante a navegar~~ **A pilotagem de** um grande comboio requer para o efeito uma autorização específica ~~para a pilotagem de tais comboios~~.

Todos os candidatos devem poder atestar um tempo de navegação de pelo menos 720 dias, dos quais pelo menos 540 como comandantes e pelo menos 180 dias no decurso dos quais tenham decidido qual o rumo a tomar assim como a velocidade de um grande comboio.» ;

No artigo 20.01, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. As cédulas emitidas **ou cuja validade tenha sido prorrogada** em conformidade com as prescrições aplicáveis até à entrada em vigor do presente estatuto ~~ou cuja validade tenha sido prorrogada~~ mantêm-se válidas na medida naquelas fixada até à respetiva data de caducidade inicial, mas, o mais tardar, até 17 de janeiro de 2032. O n.º 1 anterior aplica-se igualmente às cédulas reconhecidas como equivalentes pela CCNR.» ;

No artigo 20.02, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Os diários de bordo emitidos **ou cuja validade tenha sido prorrogada** em conformidade com as prescrições aplicáveis até à entrada em vigor do presente estatuto ~~ou cuja validade tenha sido prorrogada~~ mantêm-se válidos na medida naquelas fixada até à respetiva data de caducidade inicial, mas, o mais tardar, até 17 de janeiro de 2032. O n.º 1 anterior aplica-se igualmente aos diários de bordo reconhecidos como equivalentes pela CCNR.» ;

No artigo 20.03, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Os diários de bordo emitidos **ou cuja validade tenha sido prorrogada** em conformidade com as prescrições aplicáveis até à entrada em vigor do presente estatuto ~~ou cuja validade tenha sido prorrogada~~ mantêm-se válidos na medida naquelas fixada até à respetiva data de caducidade inicial, mas, o mais tardar, até 17 de janeiro de 2032. ;

No artigo 20.08, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«Os tripulantes de navios de mar que naveguem no Reno podem fazer valer a sua competência através da apresentação de um certificado emitido ou reconhecido em conformidade com a Convenção NFCSQ. Tal só se aplica ao comandante até 17 de janeiro de 2038 **e na condição de que a atividade de navegação interior seja efetuada no início ou no final de um trajeto de transporte marítimo.**».