



Consejo de la
Unión Europea

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

10511/22

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

**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
Asunto:	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.

Adj.: COM(2022) 290 final



Bruselas, 20.6.2022
COM(2022) 290 final

2022/0190 (NLE)

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)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a una Decisión por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión con respecto a una resolución que debe adoptar la Comisión Central para la Navegación del Rin (CCNR) en los próximos meses mediante procedimiento escrito, en relación con el proyecto de Reglamento relativo al personal de navegación en el Rin (RPN, por sus siglas francesas). El RPN está siendo revisado para tener en cuenta la Directiva (UE) 2017/2397 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2017, relativa al reconocimiento de las cualificaciones profesionales en la navegación interior y por la que se derogan las Directivas 91/672/CEE y 96/50/CE del Consejo¹.

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. La CCNR

La CCNR es una organización internacional con competencias reguladoras para las cuestiones relativas al transporte por vías navegables interiores en el Rin. Cuatro Estados miembros de la UE (Bélgica, Alemania, Francia y los Países Bajos) y Suiza son Partes de la CCNR.

El Convenio revisado para la navegación del Rin, firmado en Mannheim el 17 de octubre de 1868, define el marco jurídico que rige la utilización del Rin como vía navegable interior y establece las atribuciones de la CCNR. La versión actualmente aplicable del Convenio es el resultado de un Convenio por el que se modifica el Convenio revisado para la navegación del Rin, adoptado el 20 de noviembre de 1963, que entró en vigor el 14 de abril de 1967.

Dentro de este marco, la CCNR ha adoptado varios Reglamentos. El acto jurídico que cubre los requisitos relacionados con las tripulaciones es el Reglamento relativo al personal de navegación en el Rin (RPN).

Las sesiones plenarias se celebran dos veces al año. A ellas asisten representantes de los Estados miembros de la CCNR. La sesión plenaria es el órgano decisorio de la CCNR. Se encarga de adoptar las resoluciones de la Comisión Central y de adoptar y modificar sus reglamentos técnicos. Cada Estado miembro de la CCNR cuenta con un voto, y las decisiones se toman por unanimidad. Excepcionalmente, las decisiones pueden adoptarse por procedimiento escrito, también por unanimidad. Las resoluciones son jurídicamente vinculantes. La Unión Europea no es miembro de la CCNR.

2.2. Acto previsto de la CCNR

En los próximos meses, la CCNR adoptará una resolución para modificar el RPN, que es el reglamento técnico que cubre los requisitos relacionados con las tripulaciones. El carácter vinculante del RPN para los miembros de la CCNR está establecido en el Convenio de Mannheim de 17 de octubre de 1868. La modificación es necesaria para tener en cuenta la Directiva (UE) 2017/2397. Si bien los requisitos para los tripulantes que navegan en el Rin no entraban en el ámbito de aplicación de las Directivas 91/672/CEE y 96/50/CE, la Directiva 2017/2397 amplía la aplicación de sus normas al río Rin².

El artículo 10, apartado 2, de la Directiva (UE) 2017/2397 establece lo siguiente:

¹ Directiva (UE) 2017/2397 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2017, relativa al reconocimiento de las cualificaciones profesionales en la navegación interior y por la que se derogan las Directivas 91/672/CEE y 96/50/CE del Consejo (DO L 345 de 27.12.2017, p. 53).

² Véase el considerando 4 de la Directiva (UE) 2017/2397.

«2. Serán válidos en todas las vías navegables interiores de la Unión los certificados de cualificación, libretas de servicio o diarios de navegación expedidos de conformidad con el Reglamento relativo al personal de navegación en el Rin, que establece requisitos idénticos a los de la presente Directiva. Los certificados de cualificación, libretas de servicio y diarios de navegación que hayan sido expedidos por un tercer país serán válidos en todas las vías navegables interiores de la Unión a condición de que ese tercer país reconozca, dentro de su jurisdicción, los documentos de la Unión expedidos de conformidad con la presente Directiva».

Así pues, el artículo 10, apartado 2, de dicha Directiva exige que, para que cualquier certificado de cualificación, libreta de servicio o diario de navegación expedido de conformidad con el RPN sea válido en las vías navegables interiores de la Unión, el RPN establezca requisitos idénticos a los de la Directiva. Por tanto, para que los documentos del Rin expedidos después del 17 de enero de 2022 sean válidos en la UE, el RPN debe revisarse en consecuencia.

Las resoluciones son elaboradas por comités y grupos de trabajo. El Comité de Asuntos Sociales, Empleo y Formación Profesional (STF, por sus siglas francesas) de la CCNR y su grupo de trabajo sobre asuntos sociales, empleo y formación profesional (STF/G) son responsables de las cualificaciones profesionales. A raíz del documento oficioso de la Comisión mencionado más adelante, la CCNR creó un grupo de trabajo sobre el RPN para revisar el proyecto inicial.

Las labores de revisión comenzaron en junio de 2018. Este asunto se abordó en las siguientes reuniones técnicas, lo que ha permitido llegar a un acuerdo a nivel de la CCNR:

- reuniones del STF/G (22.3.2018, 6.9.2018, 22-23.1.2019, 21.2.2019, 19.3.2019, 9.5.2019, 10-11.9.2019, 9.10.2019 y 6-7.11.2019);
- reuniones del STF (21.3.2018, 19.3.2019 y 10.10.2019);
- sesiones plenarias de la CCNR (7.6.2018, 4.12.2019).

El 22 de octubre de 2020, la Comisión presentó al Consejo un documento oficioso con el fin de establecer la posición de la UE, durante la reunión del STF/G de la CCNR de 5 de noviembre de 2020 y la sesión plenaria de la CCNR de 3 de diciembre de 2020, en relación con la primera versión del RPN presentada a la Comisión el 20 de diciembre de 2019. Algunas disposiciones del primer proyecto planteaban serias dudas, debido a que eran incompatibles con las disposiciones de la Directiva (UE) 2017/2397 o no eran idénticas a ellas. El Consejo no adoptó posición alguna y la CCNR retiró la adopción del RPN del orden del día de las dos reuniones mencionadas. Tras una serie de reuniones técnicas entre los servicios de la Comisión y la CCNR y varios intercambios de propuestas de texto, la CCNR presentó el 31 de marzo de 2022 una cuarta versión de un proyecto de RPN revisado. El objeto de la presente propuesta es esa cuarta versión, sujeta a modificaciones específicas propuestas por la Comisión.

3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN

Es necesario adoptar una decisión por la que se establezca la posición en nombre de la Unión sobre la base del artículo 218, apartado 9, del TFUE, ya que el asunto es competencia externa exclusiva de la UE en virtud de la última parte del artículo 3, apartado 2, del TFUE, debido a que las materias cubiertas por el RPN están reguladas en el Derecho de la Unión por las

disposiciones armonizadas contenidas en la Directiva (UE) 2017/2397, la Directiva 2008/68/CE³ y la Directiva 2005/36/CE⁴.

La posición propuesta de la Unión es apoyar la adopción de una versión modificada del RPN (véase el anexo). La Comisión considera que es necesario modificar la propuesta de la CCNR presentada el 31 de marzo de 2022 por la siguiente razón:

El artículo 10, apartado 2, de la Directiva (UE) 2017/2397 acepta la coexistencia de los marcos jurídicos de la UE y de la CCNR al establecer que los certificados de cualificación, las libretas de servicio y los diarios de navegación expedidos de conformidad con el RPN, que establece requisitos idénticos a los de la Directiva, son válidos en las vías navegables interiores de la Unión.

Sin embargo, la autonomía del Derecho de la Unión, que es la única fuente de validez de los documentos de la UE, como los certificados de cualificación de la Unión, no debe verse comprometida. En particular, debe quedar claro que, por lo que respecta a las vías navegables interiores de la Unión, la CCNR no tiene competencia para regular mediante el RPN cuestiones relacionadas con la validez de los documentos de la Unión, ya que este Reglamento únicamente puede establecer requisitos para los documentos del Rin (como los títulos de patrón para la navegación en el Rin).

Además, es necesario modificar las disposiciones transitorias del RPN para garantizar la plena compatibilidad con las de la Directiva (UE) 2017/2397.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica procedimental

4.1.1. Principios

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) se refiere a las decisiones por las que «se establezcan las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo».

El artículo 218, apartado 9, del TFUE es aplicable independientemente de que la Unión sea miembro del organismo o parte del acuerdo⁵.

La noción de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surten efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo en cuestión.

4.1.2. Aplicación al presente caso

La CCNR es una organización internacional. El acto que debe adoptar la CCNR constituye un acto con efectos jurídicos. El acto previsto puede influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la UE, en concreto, de la Directiva (UE) 2017/2397. Esto se debe a que la Directiva (UE) 2017/2397 se refiere explícitamente a los certificados de

³ Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DO L 260 de 30.9.2008, p. 13).

⁴ Directiva 2005/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa al reconocimiento de cualificaciones profesionales (DO L 255 de 30.9.2005, p. 22).

⁵ Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartado 64.

calificación, libretas de servicio o diarios de navegación expedidos de conformidad con el Reglamento relativo al personal de navegación en el Rin.

Por consiguiente, es necesario establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la CCNR con vistas a la adopción del RPN modificado. La base jurídica procedimental de la Decisión propuesta es el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

4.2. Base jurídica sustantiva

4.2.1. Principios

La base jurídica sustantiva de una decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE depende principalmente del objetivo y del contenido del acto previsto por el cual se toma una posición en nombre de la Unión. Si el acto previsto persigue un doble objetivo o tiene un componente doble, y si uno de dichos objetivos o componentes puede calificarse de principal, mientras que el otro solo es accesorio, la decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la que exija el objetivo o componente principal o preponderante.

4.2.2. Aplicación al presente caso

El objetivo y el contenido principales de los actos previstos están relacionados con la política común de transportes.

La base jurídica sustantiva de la Decisión propuesta es, por tanto, el artículo 91, apartado 1, del TFUE.

4.3. Conclusión

La base jurídica de la Decisión propuesta debe ser el artículo 91, apartado 1, del TFUE, en relación con su artículo 218, apartado 9.

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)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, apartado 1, en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Convenio revisado para la navegación del Rin, de 17 de octubre de 1868, modificado por el Convenio por el que se modifica el Convenio revisado para la navegación del Rin, adoptado el 20 de noviembre de 1963, entró en vigor el 14 de abril de 1967.
- (2) De conformidad con el artículo 17 del Convenio, la Comisión Central para la Navegación del Rin (CCNR) puede adoptar requisitos en el ámbito de las cualificaciones profesionales.
- (3) Está previsto que en los próximos meses la CCNR adopte mediante procedimiento escrito una resolución que modifique el Reglamento relativo al personal de navegación en el Rin (RPN) con el fin de tener en cuenta la Directiva (UE) 2017/2397 del Parlamento Europeo y del Consejo¹. Para que los certificados de cualificación, libretas de servicio o diarios de navegación expedidos de conformidad con ese Reglamento sean válidos en las vías navegables interiores de la Unión, el RPN debe establecer requisitos idénticos a los de la Directiva.
- (4) Si bien la Directiva (UE) 2017/2397 acepta la coexistencia del marco jurídico de la Unión y del de la CCNR, la autonomía del Derecho de la Unión no debe verse comprometida. Las disposiciones del RPN se aplican, por tanto, sin perjuicio de la aplicación de la Directiva (UE) 2017/2397 cuando establece requisitos sobre el mismo tema.
- (5) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la CCNR, ya que la adopción del RPN revisado puede influir de manera determinante en el contenido del Derecho de la Unión, a saber, la Directiva (UE) 2017/2397.
- (6) La posición propuesta de la Unión es, por tanto, la de apoyar la adopción de una versión del RPN que contenga requisitos idénticos a los de la Directiva (UE) 2017/2397, sin perjuicio de las modificaciones que figuran en el anexo.

¹ Directiva (UE) 2017/2397 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2017, relativa al reconocimiento de las cualificaciones profesionales en la navegación interior y por la que se derogan las Directivas 91/672/CEE y 96/50/CE del Consejo (DO L 345 de 27.12.2017, p. 53).

- (7) La Unión no es miembro de la CCNR. La posición de la Unión debe ser expresada conjuntamente por los Estados miembros de la Unión que son miembros del CCNR.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión cuando la Comisión Central para la Navegación del Rin adopte mediante procedimiento escrito una resolución por la que se modifique el Reglamento relativo al personal de navegación en el Rin será la de acordar la adopción de una versión modificada de dicho Reglamento que contenga requisitos idénticos a los de la Directiva (UE) 2017/2397, a reserva de las modificaciones que figuran en el anexo.

Artículo 2

2. La posición a la que se refiere el artículo 1 será expresada por los Estados miembros de la Unión que sean miembros de la CCNR, actuando conjuntamente.

Artículo 3

Podrán acordarse modificaciones técnicas menores de las posiciones establecidas en el artículo 1 sin necesidad de una nueva decisión del Consejo.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta*