



## UNION EUROPÉENNE

LE PARLEMENT EUROPÉEN

LE CONSEIL

---

Bruxelles, le 22 novembre 2017  
(OR. en)

2016/0050 (COD)

PE-CONS 42/17

TRANS 307  
MAR 145  
EDUC 310  
SOC 525  
ETS 52  
MI 541  
CODEC 1192

### ACTES LÉGISLATIFS ET AUTRES INSTRUMENTS

---

Objet: DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE

---

**DIRECTIVE (UE) 2017/...**  
**DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**du**

**relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles  
dans le domaine de la navigation intérieure  
et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE**

**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>1</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> JO C 389 du 21.10.2016, p. 93.

<sup>2</sup> Position du Parlement européen du 14 novembre 2017 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du ....

considérant ce qui suit:

- (1) Les directives du Conseil 91/672/CEE<sup>1</sup> et 96/50/CE<sup>2</sup> constituent les premières étapes vers l'harmonisation et la reconnaissance des qualifications professionnelles pour les membres d'équipage dans le domaine de la navigation intérieure.
- (2) Les exigences applicables aux membres d'équipage naviguant sur le Rhin ne relèvent pas des directives 91/672/CEE et 96/50/CE et sont établies par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), conformément au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.
- (3) La directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>3</sup> s'applique aux professions du secteur de la navigation intérieure autres que les conducteurs de bateaux. La reconnaissance mutuelle des diplômes et des certificats prévue par la directive 2005/36/CE n'est cependant pas totalement adaptée aux activités transfrontalières régulières et fréquentes des professions exercées dans le secteur de la navigation intérieure, qui existent notamment sur les voies d'eau intérieures reliées à des voies d'eau intérieures d'un autre État membre.

---

<sup>1</sup> Directive 91/672/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure (JO L 373 du 31.12.1991, p. 29).

<sup>2</sup> Directive 96/50/CE du Conseil du 23 juillet 1996 concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport des marchandises et de personnes dans la Communauté (JO L 235 du 17.9.1996, p. 31).

<sup>3</sup> Directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles (JO L 255 du 30.9.2005, p. 22).

- (4) Une étude d'évaluation réalisée en 2014 par la Commission a mis en exergue le fait que la limitation du champ d'application des directives 91/672/CEE et 96/50/CE aux conducteurs de bateaux et l'absence de reconnaissance automatique des certificats de conduite délivrés conformément à ces directives en ce qui concerne la navigation sur le Rhin entravent la mobilité des membres d'équipage dans le domaine de la navigation intérieure.
- (5) Pour faciliter la mobilité, assurer la sécurité de la navigation et garantir la protection de la vie humaine et de l'environnement, il est essentiel que les membres d'équipage de pont, et en particulier les personnes chargées des situations d'urgence à bord de bateaux à passagers et les personnes participant à l'avitaillement des bateaux propulsés au gaz naturel liquéfié, soient titulaires de certificats attestant de leurs qualifications. Pour une mise en œuvre efficace, ils devraient être munis de ces certificats lorsqu'ils exercent leur profession. Ces considérations s'appliquent également aux jeunes, dont il importe de protéger la sécurité et la santé sur le lieu de travail conformément à la directive 94/33/CE du Conseil<sup>1</sup>.
- (6) La navigation sportive ou de plaisance, l'exploitation de bacs qui ne se déplacent pas de façon autonome, ainsi que la navigation par les forces armées ou les services d'urgence sont des activités qui ne requièrent pas de qualifications professionnelles analogues à celles qui sont nécessaires pour le transport de marchandises et de personnes. Dès lors, les personnes qui exercent de telles activités ne devraient pas relever de la présente directive.

---

<sup>1</sup> Directive 94/33/CE du Conseil du 22 juin 1994 relative à la protection des jeunes au travail (JO L 216 du 20.8.1994, p. 12.)

- (7) Les conducteurs de bateaux qui naviguent dans des conditions présentant un danger particulier pour la sécurité devraient être titulaires d'autorisations spécifiques, notamment s'ils conduisent de gros convois, s'ils conduisent des bâtiments propulsés au gaz naturel liquéfié, s'ils naviguent dans des conditions de visibilité réduite, s'ils naviguent sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime ou sur des voies d'eau présentant des risques spécifiques pour la navigation. Pour obtenir de telles autorisations, les conducteurs de bateaux devraient être tenus de démontrer des compétences supplémentaires spécifiques.
- (8) Pour garantir la sécurité de la navigation, il convient que les États membres recensent les voies d'eau intérieures à caractère maritime en utilisant des critères harmonisés. Les exigences concernant les compétences requises pour la navigation sur ces voies d'eau devraient être définies au niveau de l'Union. Sans limiter inutilement la mobilité des conducteurs de bateaux, il convient, lorsque cela est nécessaire pour assurer la sécurité de la navigation, et le cas échéant en collaboration avec la commission fluviale européenne compétente, que les États membres aient également la possibilité de recenser les voies d'eau qui présentent des risques spécifiques pour la navigation selon des procédures et des critères harmonisés conformément à la présente directive. En pareils cas, les exigences connexes en matière de compétences devraient être établies au niveau national.
- (9) En vue de contribuer à la mobilité des personnes participant à l'exploitation de bâtiments au sein de l'Union, et considérant que tous les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord délivrés conformément à la présente directive devraient satisfaire aux normes minimales requises, selon des critères harmonisés, les États membres devraient reconnaître les qualifications professionnelles certifiées conformément à la présente directive. Par conséquent, les titulaires de ces qualifications devraient pouvoir exercer leur profession sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union.

- (10) Compte tenu de l'absence d'activités transfrontalières sur certaines voies d'eau intérieures nationales et afin de réduire les coûts, les États membres devraient avoir la possibilité de ne pas rendre obligatoires les certificats de qualification de l'Union sur les voies d'eau intérieures nationales non reliées à une voie d'eau intérieure d'un autre État membre. Cependant, les certificats de l'Union devraient autoriser l'accès aux activités de navigation sur ces voies d'eau intérieures non reliées entre elles.
- (11) La directive 2005/36/CE demeure applicable aux membres d'équipage de pont qui sont dispensés de l'obligation d'être titulaires d'un certificat de qualification de l'Union délivré conformément à la présente directive, et reste également applicable aux qualifications dans le domaine de la navigation intérieure non couvertes par la présente directive.
- (12) Lorsque les États membres accordent des dérogations à l'obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union, ils devraient reconnaître les certificats de qualification de l'Union des personnes qui opèrent sur leurs voies d'eau intérieures nationales non reliées au réseau navigable d'un autre État membre où la dérogation s'applique. En ce qui concerne ces voies d'eau intérieures, lesdits États membres devraient également veiller à ce que les données concernant le temps de navigation et les trajets effectués soient validées dans les livrets de service des personnes titulaires d'un certificat de qualification de l'Union si le membre d'équipage le demande. En outre, en ce qui concerne ces voies d'eau intérieures non reliées entre elles, lesdits États membres devraient adopter et faire appliquer les mesures et les sanctions appropriées pour prévenir la fraude et les autres pratiques illégales concernant les certificats de qualification de l'Union et les livrets de service.
- (13) Les États membres qui appliquent des dérogations à l'obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union devraient avoir la possibilité de suspendre les certificats de qualification de l'Union relatifs aux personnes qui opèrent sur leurs voies d'eau intérieures nationales non reliées au réseau navigable d'un autre État membre où la dérogation s'applique.

- (14) Un État membre dont aucune des voies d'eau intérieures n'est reliée au réseau navigable d'un autre État membre, qui décide de ne pas délivrer de certificats de qualification de l'Union conformément à la présente directive, serait soumis à une obligation disproportionnée et inutile s'il était tenu de transposer et de mettre en œuvre toutes les dispositions de la présente directive. Par conséquent, cet État membre devrait être dispensé de l'obligation de transposer et de mettre en œuvre les dispositions relatives à la certification des qualifications tant qu'il décide de ne pas délivrer de certificats de qualification de l'Union. Cet État membre devrait toutefois être tenu de reconnaître le certificat de qualification de l'Union sur son territoire afin de promouvoir la mobilité des travailleurs au sein de l'Union, de réduire la charge administrative liée à la mobilité de la main d'œuvre et d'augmenter l'attrait de la profession.
- (15) Dans un certain nombre d'États membres, la navigation intérieure est une activité irrégulière qui ne sert que des intérêts locaux ou saisonniers sur des voies d'eau sans lien avec d'autres États membres. Bien que le principe de la reconnaissance des certificats professionnels au titre de la présente directive doive être également respecté dans ces États membres, la charge administrative devrait être proportionnée. Des outils de mise en œuvre tels que des bases de données et des registres créeraient une charge administrative significative sans présenter d'avantage réel, car le flux d'informations entre les États membres peut également être assuré par d'autres moyens de coopération. Il est donc justifié d'autoriser les États membres concernés à transposer uniquement les dispositions minimales nécessaires à la reconnaissance des certificats professionnels délivrés conformément à la présente directive.

- (16) Dans certains États membres, la navigation intérieure est techniquement impossible. Exiger de ces États membres qu'ils transposent la présente directive représenterait dès lors une charge administrative disproportionnée pour eux.
- (17) Il importe que le secteur de la navigation intérieure soit en mesure d'offrir des programmes visant à la fois à éviter le départ des personnes âgées de plus de 50 ans et à améliorer les compétences et l'employabilité des jeunes.
- (18) La Commission devrait assurer des conditions égales pour tous les membres d'équipage exerçant exclusivement et régulièrement leur activité dans l'Union et devrait mettre fin à toute spirale à la baisse des salaires ainsi qu'à toute discrimination fondée sur la nationalité, le lieu de résidence ou le pavillon d'immatriculation.
- (19) Compte tenu de la coopération mise en place depuis 2003 entre l'Union et la CCNR, qui a débouché sur la création d'un Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) sous l'égide de la CCNR, et afin de simplifier les cadres juridiques régissant les qualifications professionnelles en Europe, les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord délivrés conformément au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin qui prévoit des exigences identiques à celles énoncées par la présente directive, devraient être valables sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union. Ces certificats de qualification, livrets de service et livres de bord délivrés par des pays tiers devraient être reconnus au sein de l'Union, sous réserve de réciprocité.

- (20) Il importe que les employeurs appliquent le droit social et le droit du travail de l'État membre dans lequel l'activité est exercée lorsqu'ils emploient dans l'Union des membres d'équipage de pont titulaires de certificats de qualification, de livrets de service et de livres de bords qui ont été délivrés par des pays tiers et reconnus par les autorités compétentes dans l'Union.
- (21) Afin d'aller plus loin dans la suppression des obstacles à la mobilité de la main-d'œuvre et dans la simplification des cadres juridiques régissant les qualifications professionnelles en Europe, tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré par un pays tiers sur la base d'exigences identiques à celles fixées par la présente directive peut aussi être reconnu sur toutes les voies d'eau de l'Union, sous réserve d'une évaluation par la Commission et de la reconnaissance par le pays tiers en question des documents délivrés conformément à la présente directive.
- (22) Les États membres ne devraient délivrer de certificats de qualification qu'aux personnes qui possèdent les niveaux minimaux requis en matière de compétence, d'âge, d'aptitude médicale et de temps de navigation pour l'obtention d'une qualification spécifique.
- (23) Il importe que la Commission et les États membres encouragent les jeunes à acquérir des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et que la Commission et les États membres adoptent des mesures spécifiques afin de soutenir les activités des partenaires sociaux à cet égard.

- (24) Pour garantir la reconnaissance mutuelle des qualifications, il convient que les certificats de qualification soient fondés sur les compétences requises pour l'exploitation de bâtiments. Les États membres devraient vérifier, par une évaluation appropriée, que les personnes auxquelles est délivré un certificat de qualification possèdent les niveaux minimaux de compétence requis. Cette évaluation pourrait prendre la forme d'un examen administratif ou être intégrée à des programmes de formation approuvés et exécutés conformément à des normes communes afin de garantir un niveau minimal de compétence comparable dans tous les États membres pour différentes qualifications.
- (25) Lorsqu'ils naviguent sur les voies d'eau intérieures de l'Union, les conducteurs de bateaux devraient être capables d'appliquer les connaissances relatives aux règles concernant le trafic sur les voies d'eau intérieures, comme le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) ou d'autres réglementations pertinentes en matière de trafic, ainsi que les connaissances relatives aux règles applicables en matière d'équipage de bâtiment, notamment en matière de temps de repos, telles qu'elles sont établies dans la législation de l'Union ou la législation nationale ou encore dans des règlements spécifiques adoptés au niveau régional, tels que le règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.
- (26) En raison de la responsabilité en matière de sécurité qui incombe au conducteur de bateau dans l'exercice de sa profession, lors de la navigation au radar et lors de l'avitaillement de bâtiments propulsés au gaz naturel liquéfié ou de la navigation de bâtiments propulsés au gaz naturel liquéfié, il est nécessaire de vérifier, au moyen d'épreuves pratiques, si le niveau de compétence requis a été atteint. Des simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément pourraient être utilisés aux fins de ces épreuves pratiques afin de rendre l'évaluation des compétences plus aisée.

- (27) L'aptitude à utiliser une radio de bord est essentielle pour garantir la sécurité de la navigation intérieure. Il importe que les États membres encouragent tout membre d'équipage de pont qui pourrait être amené à piloter le bâtiment à suivre une formation et à obtenir une certification portant sur l'utilisation de telles radios. Cette formation et cette certification devraient être obligatoires pour les conducteurs et les timoniers.
- (28) L'approbation des programmes de formation est nécessaire pour vérifier qu'ils sont conformes aux exigences minimales communes en ce qui concerne leur contenu et leur organisation. Une telle conformité permet d'éliminer les entraves inutiles à l'entrée dans la profession en dispensant d'examen supplémentaire inutile ceux qui ont déjà acquis les aptitudes requises dans le cadre de leur formation professionnelle. L'existence de programmes de formation approuvés pourrait également faciliter l'entrée sur le marché professionnel de la navigation intérieure de travailleurs provenant d'autres secteurs et ayant une expérience préalable, car ils pourraient bénéficier de programmes de formation spécifiques prenant en compte les compétences qu'ils ont déjà acquises.
- (29) Pour faciliter encore la mobilité des conducteurs de bateaux, les États membres devraient, sous réserve de l'accord de l'État membre dans lequel se situe un tronçon de la voie d'eau intérieure présentant des risques spécifiques, être autorisés à évaluer les compétences requises pour naviguer sur ce tronçon spécifique de la voie d'eau intérieure.
- (30) Le temps de navigation devrait être vérifié au moyen de mentions validées dans les livrets de service. Pour permettre cette vérification, les États membres devraient délivrer des livrets de service et des livres de bord et s'assurer que ces derniers retracent les voyages des bâtiments. L'aptitude médicale d'un candidat devrait être certifiée par un médecin agréé.

- (31) Lorsque les activités de chargement et de déchargement requièrent des opérations de navigation active, comme le dragage ou des manœuvres entre les points de chargement et de déchargement, les États membres devraient considérer le temps consacré à ces activités comme du temps de navigation et l'enregistrer comme tel.
- (32) Chaque fois que les mesures prévues par la présente directive impliquent le traitement de données à caractère personnel, celui-ci devrait être mis en œuvre dans le respect du droit de l'Union relatif à la protection des données à caractère personnel, en particulier les règlements du Parlement européen et du Conseil (UE) 2016/679<sup>1</sup> et (CE) n° 45/2001<sup>2</sup>.
- (33) Pour contribuer à l'efficacité de l'administration en ce qui concerne les certificats de qualification, il convient que les États membres désignent les autorités compétentes chargées de la mise en œuvre de la présente directive et établissent des registres où consigner les données relatives aux certificats de qualification, aux livrets de service et aux livres de bord. En vue de faciliter l'échange d'informations entre les États membres et avec la Commission aux fins de la mise en œuvre, du contrôle de l'application et de l'évaluation de la présente directive, ainsi qu'à des fins statistiques, pour maintenir la sécurité et faciliter la navigation, les États membres devraient enregistrer ces informations, y compris les données relatives aux certificats de qualification, aux livrets de service et aux livres de bord, en les intégrant dans une base de données gérée par la Commission. La Commission devrait gérer cette base de données dans le strict respect des principes de protection des données à caractère personnel.

---

<sup>1</sup> Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

<sup>2</sup> Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).

- (34) Les autorités, y compris les autorités de pays tiers, qui délivrent des certificats de qualification, des livrets de service et des livres de bord conformément à des règles identiques à celles prévues par la présente directive traitent des données à caractère personnel. Les autorités participant à la mise en œuvre et au contrôle de l'application de la présente directive et, si nécessaire, les organisations internationales qui ont établi ces règles identiques devraient également avoir accès à la base de données gérée par la Commission aux fins d'évaluer la présente directive, à des fins statistiques, pour maintenir la sécurité, pour garantir une navigation facile et en vue de faciliter l'échange d'informations entre lesdites autorités. Cet accès devrait néanmoins se faire sous réserve d'une protection adéquate des données, en particulier dans le cas des données à caractère personnel et, dans le cas des pays tiers et des organisations internationales, également sur la base de la réciprocité.
- (35) Pour poursuivre la modernisation du secteur de la navigation intérieure et réduire la charge administrative tout en limitant les risques de falsification des documents, la Commission devrait, en tenant compte du principe "Mieux légiférer", envisager d'examiner la possibilité de remplacer la version papier des certificats de qualification de l'Union, des livrets de service et des livres de bord par des outils électroniques tels que des cartes professionnelles électroniques et des unités embarquées.

- (36) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne son opposition, le cas échéant, à l'adoption prévue par un État membre d'exigences relatives aux compétences liées à des risques spécifiques sur certains tronçons de voies d'eau intérieures. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup>.
- (37) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne l'adoption de modèles pour la délivrance de certificats de qualification de l'Union, de certificats d'examen pratique, de livrets de service et de livres de bord et l'adoption des décisions concernant la reconnaissance au titre de l'article 10. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil.

---

<sup>1</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

(38) Afin de prévoir des normes minimales harmonisées pour la certification des qualifications, de faciliter l'échange d'informations entre les États membres et de faciliter la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de la présente directive par la Commission, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'établissement de normes en matière de compétences, d'aptitude médicale, d'épreuves pratiques, d'agrément de simulateurs et de définition des caractéristiques et conditions d'utilisation de la base de données que doit gérer la Commission, laquelle doit héberger une copie des données essentielles relatives aux certificats de qualification de l'Union, aux livrets de services, aux livres de bord et aux documents reconnus. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer"<sup>1</sup>. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

---

<sup>1</sup> JO L 123 du 1.5.2016, p. 1.

- (39) Les mesures transitoires devraient remédier non seulement au problème des certificats délivrés pour les conducteurs de bateaux conformément à la directive 96/50/CE, au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ou à certains actes législatifs nationaux, mais aussi au problème des certificats délivrés à d'autres catégories de membres d'équipage de pont qui relèvent de la présente directive. Dans la mesure du possible, ces mesures devraient protéger les droits octroyés précédemment et devraient viser à donner aux membres d'équipage qualifiés un délai raisonnable pour demander un certificat de qualification de l'Union. Ces mesures devraient donc prévoir une période suffisante durant laquelle ces certificats peuvent continuer à être utilisés sur les voies d'eau intérieures de l'Union pour lesquelles ils étaient valables avant l'expiration du délai de transposition. Ces mesures devraient également garantir un système de transition vers les nouvelles règles pour tous ces certificats, en particulier pour ce qui est des trajets dans une zone géographique réduite.
- (40) L'harmonisation de la législation dans le domaine des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure en Europe est facilitée par l'étroite coopération entre l'Union et la CCNR ainsi que par les normes élaborées par le CESNI. Le CESNI, qui est ouvert aux experts de tous les États membres, élabore des normes dans le domaine de la navigation intérieure, y compris des normes en matière de qualifications professionnelles. Les commissions fluviales européennes, les organisations internationales concernées, les partenaires sociaux et les associations professionnelles devraient être pleinement associés à la conception et à la rédaction des normes du CESNI. Dès lors que les conditions énoncées dans la présente directive sont respectées, la Commission devrait se fonder sur les normes du CESNI lorsqu'elle adopte des actes d'exécution et des actes délégués conformément à la présente directive.

- (41) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir la mise en place d'un cadre commun en matière de reconnaissance des qualifications professionnelles minimales dans le domaine de la navigation intérieure, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de sa dimension et de ses effets à l'échelle de l'Union, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (42) Afin d'améliorer l'équilibre entre les hommes et les femmes dans le secteur de la navigation intérieure, il importe d'encourager l'accès des femmes aux qualifications et à la profession.
- (43) Selon la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, les informations que les États membres sont tenus de communiquer à la Commission dans le cadre de la transposition d'une directive doivent être claires et précises. C'est également le cas pour la présente directive, qui prévoit une approche ciblée spécifique pour la transposition.
- (44) Il y a lieu, dès lors, d'abroger les directives 91/672/CEE et 96/50/CE,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

# CHAPITRE 1

## OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

### *Article premier*

#### *Objet*

La présente directive fixe les conditions et les procédures relatives à la certification des qualifications des personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment naviguant sur les voies d'eau intérieures de l'Union, ainsi qu'à la reconnaissance de ces qualifications dans les États membres.

### *Article 2*

#### *Champ d'application*

1. La présente directive s'applique aux membres d'équipage de pont, aux experts en matière de gaz naturel liquéfié et aux experts en matière de navigation avec passagers, pour les types de bâtiments suivants sur toute voie d'eau intérieure de l'Union:
  - a) les bateaux dont la longueur est supérieure ou égale à 20 mètres;
  - b) les bateaux dont le produit longueur × largeur × tirant d'eau est égal ou supérieur à 100 mètres cubes;
  - c) les remorqueurs et pousseurs destinés à:
    - i) remorquer ou pousser les bateaux visés aux points a) et b);
    - ii) remorquer ou pousser des engins flottants;

- iii) mener à couple les bateaux visés aux points a) et b) ou des engins flottants;
  - d) les bateaux à passagers;
  - e) les bateaux tenus de posséder un certificat d'agrément conformément à la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup>;
  - f) les engins flottants.
2. La présente directive ne s'applique pas aux personnes:
- a) naviguant à des fins sportives ou de plaisance;
  - b) intervenant dans l'exploitation de bacs qui ne se déplacent pas de façon autonome;
  - c) intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par les forces armées, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services de protection civile, les administrations fluviales, les services d'incendie et les autres services d'urgence.
3. Sans préjudice de l'article 39, paragraphe 3, la présente directive ne s'applique pas non plus aux personnes naviguant dans des États membres qui ne possèdent pas de voies d'eau intérieures reliées au réseau navigable d'un autre État membre et qui:
- a) effectuent exclusivement des trajets limités dans une zone géographique réduite, lorsque la distance depuis le point de départ n'est jamais supérieure à dix kilomètres;  
ou
  - b) naviguent exclusivement de manière saisonnière.

---

<sup>1</sup> Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 260 du 30.9.2008, p. 13).

*Article 3*  
*Définitions*

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) "voie d'eau intérieure", toute voie de navigation, autre que la mer, ouverte aux bâtiments visés à l'article 2;
- 2) "bâtiment", un bateau ou un engin flottant;
- 3) "bateau", un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer;
- 4) "remorqueur", un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage;
- 5) "pousseur", un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé;
- 6) "bateau à passagers", un bateau construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers;
- 7) "certificat de qualification de l'Union", un certificat délivré par une autorité compétente attestant qu'une personne respecte les exigences de la présente directive;
- 8) "convention STCW", la convention STCW au sens de l'article 1<sup>er</sup>, point 21), de la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup>;

---

<sup>1</sup> Directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 sur le niveau minimum de formation des gens de mer (JO L 323 du 3.1.2008, p. 33).

- 9) "membres d'équipage de pont", les personnes qui participent à l'exploitation générale d'un bâtiment naviguant sur les voies d'eau intérieures de l'Union et qui effectuent des tâches diverses telles que des tâches liées à la navigation, au contrôle de l'exploitation du bâtiment, à la manutention de cargaison, à l'arrimage, au transport de passagers, à la mécanique navale, à l'entretien et à la réparation, à la communication, à la santé et à la sécurité, et à la protection de l'environnement, autres que les personnes exclusivement affectées au fonctionnement des moteurs, des grues et des équipements électriques et électroniques;
- 10) "certificat d'opérateur de radiotéléphonie", un certificat national, délivré par un État membre conformément au Règlement des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications, autorisant l'exploitation d'une station de radiotéléphonie sur un bâtiment de navigation intérieure;
- 11) "expert en matière de navigation avec passagers", une personne travaillant à bord du bateau qui est qualifiée pour prendre des mesures dans les situations d'urgence à bord de bateaux à passagers;
- 12) "expert en matière de gaz naturel liquéfié", une personne qui est qualifiée pour intervenir dans la procédure d'avitaillement d'un bâtiment propulsé au gaz naturel liquéfié ou pour être le conducteur d'un tel bâtiment;
- 13) "conducteur de bateau" ou "conducteur", un membre d'équipage de pont qui est qualifié pour faire naviguer un bâtiment sur les voies d'eau intérieures des États membres et qui est qualifié pour exercer la pleine responsabilité à bord, y compris en ce qui concerne l'équipage, les passagers et la cargaison;
- 14) "risque spécifique", un danger pour la sécurité en raison de conditions de navigation particulières qui exigent de la part des conducteurs des compétences dépassant le niveau attendu d'après les normes générales de compétence relatives au niveau du commandement;

- 15) "compétence", la capacité avérée d'utiliser les connaissances et aptitudes requises par les normes établies aux fins de la bonne exécution des tâches nécessaires à l'exploitation des bâtiments de navigation intérieure;
- 16) "niveau du commandement", le niveau de responsabilité consistant à travailler comme conducteur de bateau et à veiller à ce que les autres membres d'équipage de pont exécutent correctement l'ensemble des tâches inhérentes à l'exploitation d'un bâtiment;
- 17) "niveau opérationnel", le niveau de responsabilité consistant à travailler comme matelot, comme maître matelot ou comme timonier et à contrôler en permanence l'accomplissement de l'ensemble des tâches relevant de son domaine de compétence conformément aux procédures appropriées et sous la direction d'une personne exerçant des fonctions au niveau du commandement;
- 18) "gros convoi", un convoi poussé dont le produit longueur totale  $\times$  largeur totale du bâtiment poussé est égal ou supérieur à 7000 mètres carrés;
- 19) "livret de service", un registre personnel détaillant les antécédents professionnels d'un membre d'équipage, notamment le temps de navigation et les trajets effectués;
- 20) "livre de bord", un registre officiel des trajets effectués par un bâtiment et son équipage;
- 21) "livret de service actif" ou "livre de bord actif", un livret de service ou un livre de bord ouvert à l'enregistrement de données;

- 22) "temps de navigation", le temps, mesuré en jours, passé à bord par les membres d'équipage de pont au cours d'un trajet effectué sur un bâtiment de navigation intérieure, y compris lors des activités de chargement et de déchargement nécessitant des opérations de navigation active, qui a été validé par l'autorité compétente;
- 23) "engin flottant", une construction flottante portant des installations destinés à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes ou élévateurs;
- 24) "longueur", la longueur maximale de la coque en mètres, gouvernail et beaupré non compris;
- 25) "largeur", la largeur maximale de la coque en mètres, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelet de défense ou analogues, non compris);
- 26) "tirant d'eau", la distance verticale en mètres entre le point le plus bas de la coque, la quille ou d'autres appendices fixes n'étant pas pris en compte, et le plan du plus grand enfoncement du bateau;
- 27) "navigation saisonnière", une activité de navigation qui n'est pas exercée pendant plus de six mois chaque année.

## CHAPITRE 2

### CERTIFICATS DE QUALIFICATION DE L'UNION

#### *Article 4*

#### *Obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont*

1. Les États membres veillent à ce que les membres d'équipage de pont naviguant sur les voies d'eau intérieures de l'Union soient munis soit d'un certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont délivré conformément à l'article 11, soit d'un certificat reconnu conformément à l'article 10, paragraphe 2 ou 3.
2. Pour les membres d'équipage de pont autres que les conducteurs, le certificat de qualification de l'Union et le livret de service visé à l'article 22 sont présentés dans un document unique.
3. Par dérogation à l'article 4, paragraphe 1, du présent article, les certificats dont sont titulaires les personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment autres que les conducteurs, délivrés ou reconnus conformément à la directive 2008/106/CE et, partant, conformément à la convention STCW, sont valables sur les navires de mer opérant sur des voies d'eau intérieures.

## *Article 5*

### *Obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union relatif à des opérations spécifiques*

1. Les États membres veillent à ce que les experts en matière de navigation avec passagers et les experts en matière de gaz naturel liquéfié soient munis d'un certificat de qualification de l'Union délivré conformément à l'article 11 ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 10, paragraphe 2 ou 3.
2. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, les certificats dont sont titulaires les personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment, délivrés ou reconnus conformément à la directive 2008/106/CE et, partant, conformément à la convention STCW, sont valables sur les navires de mer opérant sur des voies d'eau intérieures.

## *Article 6*

### *Obligation pour les conducteurs d'être titulaires d'autorisations spécifiques*

Les États membres veillent à ce que les conducteurs soient titulaires d'autorisations spécifiques délivrées conformément à l'article 12 lorsque:

- a) ils naviguent sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime conformément à l'article 8;
- b) ils naviguent sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques conformément à l'article 9;
- c) ils naviguent au radar;

- d) ils conduisent des bâtiments fonctionnant au gaz naturel liquéfié;
- e) ils conduisent de gros convois.

### *Article 7*

#### *Exemptions relatives aux voies d'eau intérieures nationales non reliées au réseau navigable d'un autre État membre*

1. Un État membre peut exempter les personnes visées à l'article 4, paragraphe 1, à l'article 5, paragraphe 1, et à l'article 6 qui opèrent exclusivement sur des voies d'eau intérieures nationales non reliées au réseau navigable d'un autre État membre, y compris celles classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime, des obligations énoncées à l'article 4, paragraphes 1 et 2, à l'article 5, paragraphe 1, à l'article 6 et à l'article 22, paragraphe 1, premier alinéa, et paragraphes 3 et 6.
2. Un État membre qui accorde des exemptions conformément au paragraphe 1 peut délivrer des certificats de qualification aux personnes visées audit paragraphe, à des conditions qui diffèrent des conditions générales prévues dans la présente directive, pour autant que ces certificats garantissent un niveau approprié de sécurité. La reconnaissance de ces certificats dans d'autres États membres est régie par la directive 2005/36/CE ou la directive 2005/45/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup>, selon le cas.
3. Les États membres informent la Commission des exemptions accordées conformément au paragraphe 1. La Commission rend accessibles au public les informations relatives aux exemptions qui ont été accordées.

---

<sup>1</sup> Directive 2005/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 concernant la reconnaissance mutuelle des brevets des gens de mer délivrés par les États membres et modifiant la directive 2001/25/CE (JO L 255 du 30.9.2005, p.160).

## *Article 8*

### *Classification des voies d'eau intérieures à caractère maritime*

1. Les États membres classent un tronçon de voie d'eau intérieure situé sur leur territoire comme étant une voie d'eau intérieure à caractère maritime lorsque l'un des critères suivants est rempli:
  - a) la Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer est applicable;
  - b) les bouées et les signaux sont conformes au système maritime;
  - c) une navigation terrestre est nécessaire sur cette voie d'eau intérieure; ou
  - d) la navigation sur cette voie d'eau intérieure nécessite un équipement maritime requérant des connaissances particulières pour son utilisation.
  
2. Les États membres notifient à la Commission le classement de tout tronçon spécifique de voie d'eau intérieure situé sur leur territoire comme étant une voie d'eau intérieure à caractère maritime. La notification à la Commission est accompagnée d'une justification sur la base des critères visés au paragraphe 1. La Commission rend accessible au public, sans retard indu, la liste des voies d'eau intérieures à caractère maritime qui ont été notifiées.

## *Article 9*

### *Tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques*

1. Lorsque cela s'avère nécessaire pour assurer la sécurité de la navigation, les États membres peuvent recenser des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques qui traversent leur propre territoire, conformément à la procédure prévue aux paragraphes 2 à 4, lorsque ces risques sont dus à l'une ou plusieurs des raisons suivantes:
  - a) des modifications fréquentes des structures des flux et de leur vitesse;
  - b) les caractéristiques hydromorphologiques de la voie d'eau intérieure et l'absence, sur la voie d'eau intérieure, de services d'information sur les chenaux adéquats ou de graphiques appropriés;
  - c) l'existence d'une réglementation spécifique du trafic local justifiée par des caractéristiques hydromorphologiques de la voie d'eau intérieure; ou
  - d) une fréquence élevée d'accidents sur un tronçon particulier de la voie d'eau intérieure, attribuée à l'absence d'une compétence qui n'est pas couverte par les normes visées à l'article 17.

Lorsque les États membres le jugent nécessaire pour assurer la sécurité, ils consultent la commission fluviale européenne compétente lors de la procédure de recensement des tronçons visés au premier alinéa.

2. Les États membres notifient à la Commission les mesures qu'ils ont l'intention d'adopter en application du paragraphe 1 du présent article et de l'article 20, ainsi que les motifs sur lesquels elles sont fondées, au moins six mois avant la date d'adoption envisagée de ces mesures.
3. Lorsque les tronçons de voies d'eau intérieures visés au paragraphe 1 sont situés le long de la frontière entre deux États membres ou plus, les États membres concernés se concertent et adressent conjointement une notification à la Commission.
4. Lorsqu'un État membre a l'intention d'adopter une mesure qui n'est pas justifiée au regard des paragraphes 1 et 2, la Commission peut, dans un délai de six mois à compter de la notification, adopter des actes d'exécution énonçant sa décision de s'opposer à l'adoption de la mesure. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 33, paragraphe 3.
5. La Commission rend accessibles au public les mesures adoptées par les États membres, ainsi que les motifs visés au paragraphe 2.

#### *Article 10*

#### *Reconnaissance*

1. Les certificats de qualification de l'Union visés aux articles 4 et 5, ainsi que les livrets de service et les livres de bord visés à l'article 22 qui ont été délivrés par les autorités compétentes conformément à la présente directive, sont valables sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union.

2. Tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré conformément au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, qui prévoit des exigences identiques à celles énoncées par la présente directive, est valable sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union.

Ces certificats, livrets de service et livres de bord qui ont été délivrés par un pays tiers sont valables sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union, à condition que ledit pays tiers reconnaisse dans sa juridiction les documents de l'Union délivrés conformément à la présente directive.

3. Sans préjudice du paragraphe 2, tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré conformément aux règles nationales d'un pays tiers prévoyant des exigences identiques à celles énoncées par la présente directive est valable sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union, sous réserve de la procédure et des conditions énoncées aux paragraphes 4 et 5.
4. Tout pays tiers peut soumettre à la Commission une demande de reconnaissance des certificats, livrets de service ou livres de bord qui ont été délivrés par ses autorités. Cette demande est accompagnée de toutes les informations nécessaires pour pouvoir établir si la délivrance de ces documents est soumise à des exigences qui sont identiques à celles fixées par la présente directive.
5. Dès réception d'une demande de reconnaissance en vertu du paragraphe 4, la Commission procède à une évaluation des systèmes de certification dans le pays tiers demandeur, afin de déterminer si la délivrance des certificats, livrets de service ou livres de bord mentionnés dans sa requête est soumise à des exigences identiques à celles fixées par la présente directive.

Si ces exigences s'avèrent identiques, la Commission adopte des actes d'exécution octroyant la reconnaissance dans l'Union des certificats, livrets de service et livres de bord délivrés par ce pays tiers, à condition que ledit pays tiers reconnaisse dans sa juridiction les documents de l'Union délivrés conformément à la présente directive.

Lorsqu'elle adopte l'acte d'exécution visé au deuxième alinéa du présent paragraphe, la Commission précise les documents visés au paragraphe 4 du présent article qui sont concernés par la reconnaissance. Ledit acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 33, paragraphe 3.

6. Lorsqu'un État membre estime qu'un pays tiers ne satisfait plus aux exigences du présent article, il en informe immédiatement la Commission, en fournissant des motifs justifiés à l'appui de ses affirmations.
7. Tous les huit ans, la Commission évalue la conformité du système de certification dans le pays tiers visé au paragraphe 5, deuxième alinéa, avec les exigences fixées par la présente directive. Si la Commission établit que les exigences fixées par la présente directive ne sont plus remplies, le paragraphe 8 s'applique.
8. Si la Commission établit que la délivrance des documents visés au paragraphe 2 ou 3 du présent article n'est plus soumise à des exigences identiques à celles fixées par la présente directive, elle adopte des actes d'exécution suspendant la validité, sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union, des certificats de qualification, des livrets de service et des livres de bord délivrés conformément à ces exigences. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 33, paragraphe 3.

La Commission peut lever la suspension à tout moment, si une solution a été apportée aux manquements constatés en ce qui concerne les normes appliquées.

9. La Commission rend accessible au public la liste des pays tiers visés aux paragraphes 2 et 3, avec les documents reconnus comme valables sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union.

## **CHAPITRE 3**

# **CERTIFICATION DES QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES**

### **PARTIE I**

#### **PROCÉDURE DE DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS DE QUALIFICATION DE L'UNION ET DES AUTORISATIONS SPÉCIFIQUES**

##### *Article 11*

##### *Délivrance et validité des certificats de qualification de l'Union*

1. Les États membres veillent à ce que les demandeurs de certificats de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont et de certificats de qualification de l'Union relatifs à des opérations spécifiques fournissent des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante:
  - a) leur identité;

- b) qu'ils satisfont aux exigences minimales définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation qui correspondent à la qualification qu'ils ont sollicitée;
  - c) qu'ils satisfont aux normes d'aptitude médicale conformément à l'article 23, le cas échéant.
2. Les États membres délivrent des certificats de qualification de l'Union après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par les demandeurs et après avoir vérifié qu'un tel certificat, en cours de validité, ne leur a pas déjà été délivré.
  3. La Commission adopte des actes d'exécution établissant les modèles de certificats de qualification de l'Union et de documents uniques combinant les certificats de qualification de l'Union et les livrets de service. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 33, paragraphe 2.
  4. La validité du certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont expire à la date de la visite médicale suivante requise en vertu de l'article 23.
  5. Sans préjudice du délai visé au paragraphe 4, les certificats de qualification de l'Union en tant que conducteurs sont valables pour une durée maximale de treize ans.
  6. Les certificats de qualification de l'Union relatifs à des opérations spécifiques sont valables pour une durée maximale de cinq ans.

## *Article 12*

### *Délivrance et validité des autorisations spécifiques pour les conducteurs*

1. Les États membres veillent à ce que les demandeurs des autorisations spécifiques visées à l'article 6 fournissent des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante:
  - a) leur identité;
  - b) qu'ils satisfont aux exigences minimales définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation pour l'autorisation spécifique qu'ils ont sollicitée;
  - c) qu'ils sont titulaires d'un certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 10, paragraphes 2 et 3, ou qu'ils respectent les exigences minimales applicables aux certificats de qualification de l'Union en tant que conducteurs prévues par la présente directive.
  
2. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, pour les autorisations spécifiques concernant la navigation sur des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques qui sont sollicitées en application de l'article 6, point b), les demandeurs fournissent aux autorités compétentes des États membres visés à l'article 20, paragraphe 3, des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante:
  - a) leur identité;
  - b) qu'ils satisfont aux exigences établies conformément à l'article 20 concernant la compétence relative aux risques spécifiques sur le tronçon spécifique de voie d'eau intérieure pour lequel l'autorisation est requise;

- c) qu'ils sont titulaires d'un certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 10, paragraphes 2 et 3, ou qu'ils respectent les exigences minimales applicables aux certificats de qualification de l'Union en tant que conducteurs prévues par la présente directive.
3. Les États membres délivrent les autorisations spécifiques visées aux paragraphes 1 et 2 après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par le demandeur.
4. Les États membres veillent à ce que l'autorité compétente qui délivre les certificats de qualification de l'Union relatifs aux conducteurs indique expressément, dans le certificat, toute autorisation spécifique délivrée en vertu de l'article 6, conformément au modèle visé à l'article 11, paragraphe 3. La durée de validité de cette autorisation spécifique prend fin à l'expiration de la durée de validité du certificat de qualification de l'Union.
5. Par dérogation au paragraphe 4 du présent article, l'autorisation spécifique visée à l'article 6, point d), est délivrée sous la forme d'un certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié, conformément au modèle visé à l'article 11, paragraphe 3, dont la durée de validité est déterminée conformément à l'article 11, paragraphe 6.

### *Article 13*

#### *Renouvellement des certificats de qualification de l'Union et des autorisations spécifiques pour les conducteurs*

À l'expiration d'un certificat de qualification de l'Union, les États membres renouvellent, sur demande, le certificat et, le cas échéant, les autorisations spécifiques qui y figurent, à condition que:

- a) pour les certificats de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont et les autorisations spécifiques autres que celle visée à l'article 6, point d), les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 11, paragraphe 1, points a) et c), aient été soumises;
- b) pour les certificats de qualification de l'Union relatifs à des opérations spécifiques, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 11, paragraphe 1, points a) et b), aient été soumises.

### *Article 14*

#### *Suspension et retrait des certificats de qualification de l'Union ou des autorisations spécifiques pour les conducteurs*

1. Lorsque des éléments laissent à penser que les exigences relatives aux certificats de qualification ou aux autorisations spécifiques ne sont plus satisfaites, l'État membre qui a délivré le certificat ou l'autorisation spécifique effectue toutes les évaluations nécessaires et, le cas échéant, retire ces certificats ou cette autorisation spécifique.

2. Tout État membre peut suspendre temporairement un certificat de qualification de l'Union, dès lors qu'il estime que cette suspension est nécessaire pour des raisons de sécurité ou d'ordre public.
3. Les États membres consignent sans retard indu les suspensions et les retraits dans la base de données visée à l'article 25, paragraphe 2.

## **PARTIE II**

### **COOPÉRATION ADMINISTRATIVE**

#### *Article 15*

#### *Coopération*

Lorsqu'un État membre visé à l'article 39, paragraphe 3, détermine qu'un certificat de qualification délivré par l'autorité compétente d'un autre État membre ne satisfait pas aux conditions fixées dans la présente directive, ou lorsque des raisons de sécurité ou d'ordre public le justifient, l'autorité compétente demande à l'autorité de délivrance d'envisager la suspension dudit certificat de qualification en application de l'article 14. L'autorité requérante informe la Commission de sa demande. L'autorité qui a délivré le certificat de qualification en question examine la demande et notifie sa décision à l'autre autorité. Toute autorité compétente peut interdire à des personnes d'opérer sur le territoire relevant de sa compétence en attendant la notification de la décision de l'autorité de délivrance.

Les États membres visés à l'article 39, paragraphe 3, coopèrent également avec les autorités compétentes d'autres États membres afin de veiller à ce que le temps de navigation et les trajets des titulaires de certificats de qualification et de livrets de service reconnus au titre de la présente directive soient consignés, si le titulaire d'un livret de service en fait la demande, et soient validés pour une période maximale de quinze mois précédant la demande de validation. Les États membres visés à l'article 39, paragraphe 3, informent la Commission, le cas échéant, des voies d'eau intérieures situées sur leur territoire sur lesquelles des compétences en matière de navigation à caractère maritime sont requises.

### **PARTIE III**

### **COMPÉTENCES**

#### *Article 16*

#### *Exigences en matière de compétences*

1. Les États membres veillent à ce que les personnes visées aux articles 4, 5 et 6 disposent des compétences nécessaires à l'exploitation en toute sécurité d'un bâtiment énoncées à l'article 17.
2. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, l'évaluation de la compétence relative aux risques spécifiques visés à l'article 6, point b), est effectuée conformément à l'article 20.

*Article 17*  
*Évaluation des compétences*

1. La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 31 afin de compléter la présente directive en fixant les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes en conformité avec les exigences essentielles énoncées à l'annexe II.
2. Les États membres veillent à ce que les personnes qui sollicitent les documents visés aux articles 4, 5 et 6 démontrent, le cas échéant, qu'elles satisfont aux normes de compétence visées au paragraphe 1 du présent article en réussissant un examen qui est organisé:
  - a) sous la responsabilité d'une autorité administrative conformément à l'article 18; ou
  - b) dans le cadre d'un programme de formation approuvé conformément à l'article 19.
3. La démonstration du respect des normes de compétence comporte une épreuve pratique en vue d'obtenir:
  - a) un certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur;
  - b) une autorisation spécifique pour la navigation au radar visée à l'article 6, point c);
  - c) un certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié;
  - d) un certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de navigation avec passagers.

Les épreuves pratiques visant à obtenir les documents visés aux points a) et b) du présent paragraphe peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur un simulateur conforme à l'article 21. Pour les points c) et d) du présent paragraphe, les épreuves pratiques peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur une installation à terre appropriée.

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 31 afin de compléter la présente directive en fixant des normes relatives aux épreuves pratiques visées au paragraphe 3 du présent article, précisant les compétences spécifiques et les conditions qui seront testées lors des épreuves pratiques, ainsi que les exigences minimales relatives aux bâtiments sur lesquels une épreuve pratique peut se dérouler.

### *Article 18*

#### *Examen sous la responsabilité d'une autorité administrative*

1. Les États membres veillent à ce que les examens visés à l'article 17, paragraphe 2, point a), soient organisés sous leur responsabilité. Ils veillent à ce que ces examens soient réalisés par des examinateurs qualifiés pour évaluer les compétences ainsi que les connaissances et aptitudes correspondantes visées à l'article 17, paragraphe 1.
2. Les États membres délivrent un certificat d'examen pratique aux candidats qui ont satisfait à l'épreuve pratique visée à l'article 17, paragraphe 3, lorsque cette épreuve s'est déroulée sur un simulateur conforme à l'article 21 et que le candidat a demandé un tel certificat.

3. La Commission adopte des actes d'exécution établissant des modèles pour les certificats d'examen pratique visés au paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 33, paragraphe 2.
4. Les États membres reconnaissent, sans exigences ni évaluations supplémentaires, les certificats d'examen pratique visés au paragraphe 2 qui sont délivrés par les autorités compétentes d'autres États membres.
5. En cas d'examens écrits ou d'examens sur ordinateur, les examinateurs visés au paragraphe 1 peuvent être remplacés par des superviseurs qualifiés.
6. Les États membres veillent à ce que les examinateurs et les superviseurs qualifiés visés au présent chapitre ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts.

#### *Article 19*

#### *Approbation des programmes de formation*

1. Les États membres peuvent établir des programmes de formation pour les personnes visées aux articles 4, 5 et 6. Les États membres veillent à ce que ces programmes de formation conduisant à l'obtention de diplômes ou de certificats attestant le respect des normes de compétence visées à l'article 17, paragraphe 1, soient approuvés par les autorités compétentes de l'État membre sur le territoire duquel l'établissement d'enseignement ou de formation concerné mène ses programmes de formation.

Les États membres veillent à ce que l'évaluation et l'assurance de la qualité des programmes de formation soient garanties par l'application d'une norme de qualité nationale ou internationale conformément à l'article 27, paragraphe 1.

2. Les États membres ne peuvent approuver les programmes de formation visés au paragraphe 1 que si:
  - a) les objectifs de la formation, le contenu pédagogique, les méthodes, les moyens d'exécution, les procédures, y compris l'utilisation de simulateurs, le cas échéant, et le matériel didactique sont correctement documentés et permettent aux demandeurs d'atteindre les normes de compétence visées à l'article 17, paragraphe 1;
  - b) les programmes d'évaluation des compétences utiles sont menés par des personnes qualifiées ayant une connaissance approfondie du programme de formation;
  - c) un examen visant à contrôler le respect des normes de compétence visées à l'article 17, paragraphe 1, est effectué par des examinateurs qualifiés indépendants, qui ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts.
3. Les États membres reconnaissent tout diplôme ou certificat délivré à l'issue des programmes de formation approuvés par d'autres États membres conformément au paragraphe 1.
4. Les États membres révoquent ou suspendent l'approbation qu'ils ont donnée à des programmes de formation qui ne sont plus conformes aux critères énoncés au paragraphe 2.
5. Les États membres notifient à la Commission la liste des programmes de formation approuvés, ainsi que les programmes de formation dont l'approbation a été révoquée ou suspendue. La Commission rend ces informations accessibles au public. La liste mentionne le nom du programme de formation, les intitulés des diplômes ou certificats délivrés, l'organisme qui délivre les diplômes ou certificats, l'année de l'entrée en vigueur de l'approbation ainsi que les qualifications pertinentes et les éventuelles autorisations spécifiques auxquelles le diplôme ou certificat donne accès.

## *Article 20*

### *Évaluation des compétences en matière de risques spécifiques*

1. Les États membres qui recensent sur leur territoire des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques au sens de l'article 9, paragraphe 1, précisent la compétence supplémentaire que doivent posséder les conducteurs qui naviguent sur ces tronçons de voies d'eau intérieures, et précisent les moyens nécessaires pour attester le respect de ces exigences. Lorsque les États membres le jugent nécessaire aux fins de garantir la sécurité, ils consultent la commission fluviale européenne compétente au cours du processus de détermination de ces compétences.

Compte tenu des compétences requises pour naviguer sur le tronçon de la voie d'eau intérieure présentant des risques spécifiques, les moyens nécessaires pour prouver que ces exigences sont respectées peuvent consister en:

- a) la réalisation d'un petit nombre de trajets sur le tronçon concerné;
- b) une épreuve sur simulateur;
- c) une épreuve à choix multiple;
- d) une épreuve orale; ou
- e) une combinaison des moyens mentionnés aux points a) à d).

Lors de l'application du présent paragraphe, les États membres utilisent des critères objectifs, transparents, non discriminatoires et proportionnés.

2. Les États membres visés au paragraphe 1 veillent à la mise en place de procédures permettant d'évaluer la compétence des demandeurs en matière de risques spécifiques, et à ce que des outils soient rendus accessibles au public en vue de faciliter l'acquisition, par les conducteurs, de la compétence requise en matière de risques spécifiques.
3. Un État membre peut réaliser une évaluation de la compétence des demandeurs relative aux risques spécifiques pour des tronçons de voies d'eau intérieures situés dans un autre État membre, sur la base des exigences fixées pour ce tronçon de voie d'eau intérieure conformément au paragraphe 1, à condition que l'État membre dans lequel se trouve le tronçon de voie d'eau intérieure donne son consentement. En pareil cas, cet État membre fournit à l'État membre qui réalise l'évaluation les moyens nécessaires pour procéder à celle-ci. Les États membres justifient tout refus de donner leur consentement par des motifs objectifs et proportionnés.

#### *Article 21*

##### *Utilisation de simulateurs*

1. Les simulateurs utilisés pour évaluer les compétences sont agréés par les États membres. Cet agrément est délivré sur demande lorsqu'il est démontré que le simulateur satisfait aux normes applicables aux simulateurs établies par les actes délégués visés au paragraphe 2. L'agrément précise quelle évaluation de compétences spécifique est autorisée en fonction du simulateur.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 31 afin de compléter la présente directive en fixant des normes relatives à l'agrément des simulateurs et en précisant les exigences fonctionnelles et techniques minimales et les procédures administratives en la matière, l'objectif étant de garantir que les simulateurs utilisés pour évaluer des compétences sont conçus de manière à permettre la vérification des compétences prescrites par les normes relatives aux épreuves pratiques visées à l'article 17, paragraphe 3.
3. Les États membres reconnaissent les simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément de la part des autorités compétentes d'autres États membres conformément au paragraphe 1, sans exigence ni évaluation technique supplémentaire.
4. Les États membres révoquent ou suspendent les agréments qu'ils ont délivrés pour des simulateurs qui ne satisfont plus aux normes visées au paragraphe 2.
5. Les États membres notifient à la Commission la liste des simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément. La Commission rend ces informations accessibles au public.
6. Les États membres veillent à ce que l'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation soit non discriminatoire.

**PARTIE IV**  
**TEMPS DE NAVIGATION ET APTITUDE MÉDICALE**

*Article 22*

*Livret de service et livre de bord*

1. Les États membres veillent à ce que les conducteurs consignent le temps de navigation visé à l'article 11, paragraphe 1, point b), et les trajets effectués visés à l'article 20, paragraphe 1, dans un livret de service tel qu'il est visé au paragraphe 6 du présent article ou dans un livret de service reconnu en vertu de l'article 10, paragraphe 2 ou 3.

Par dérogation au premier alinéa, lorsque les États membres appliquent l'article 7, paragraphe 1, ou l'article 39, paragraphe 2, l'obligation prévue au premier alinéa du présent paragraphe ne s'applique que si un titulaire de livret de service demande à ce que ces informations soient consignées.

2. Si un membre de l'équipage le demande, les États membres veillent à ce que leurs autorités compétentes, après avoir vérifié l'authenticité et la validité des pièces justificatives nécessaires, valident dans le livret de service les données concernant le temps de navigation et les trajets effectués jusqu'à quinze mois avant la demande. Lorsque des outils électroniques sont mis en place, notamment des livrets de service électroniques et des livres de bord électroniques, comportant des procédures appropriées pour préserver l'authenticité des documents, les données correspondantes peuvent être validées sans procédures supplémentaires.

Le temps de navigation qui a été effectué sur toute voie d'eau intérieure des États membres est pris en compte. Lorsque des voies d'eau intérieures ne sont pas intégralement situées sur le territoire de l'Union, le temps de navigation est calculé en tenant également compte des sections situées à l'extérieur du territoire de l'Union.

3. Les États membres veillent à ce que les trajets des bâtiments visés à l'article 2, paragraphe 1, soient consignés dans le livre de bord visé au paragraphe 6 du présent article ou dans un livre de bord reconnu en vertu de l'article 10, paragraphe 2 ou 3.
4. La Commission adopte des actes d'exécution établissant des modèles de livrets de service et de livres de bord en tenant compte des informations requises pour la mise en œuvre de la présente directive en ce qui concerne l'identification des personnes, leur temps de navigation et les trajets effectués. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 33, paragraphe 2.

Lors de l'adoption de ces actes d'exécution, la Commission tient compte du fait que le livre de bord est également utilisé pour la mise en œuvre de la directive 2014/112/UE du Conseil<sup>1</sup> en vue de vérifier les exigences en matière d'équipage et de consigner les trajets du bâtiment.

---

<sup>1</sup> Directive 2014/112/UE du Conseil du 19 décembre 2014 portant application de l'accord européen concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail dans le secteur de la navigation intérieure, conclu par l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF), l'Organisation européenne des bateliers (OEB) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) (JO L 367 du 23.12.2014, p. 86).

5. La Commission présente au Parlement européen et au Conseil une évaluation portant sur les livrets de service et les livres de bord électroniques infalsifiables ainsi que sur les cartes professionnelles électroniques infalsifiables intégrant les certificats de qualification de l'Union dans le domaine de la navigation intérieure au plus tard le ... [huit ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive].
6. Les États membres veillent à ce que les membres d'équipage possèdent un livret de service actif unique, et les bâtiments un livre de bord actif unique.

*Article 23*

*Aptitude médicale*

1. Les États membres veillent à ce que les membres d'équipage de pont qui demandent un certificat de qualification de l'Union démontrent leur aptitude médicale en présentant à l'autorité compétente un certificat médical valable délivré par un médecin reconnu par l'autorité compétente, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale.
2. Les demandeurs présentent un certificat médical à l'autorité compétente lorsqu'ils demandent:
  - a) leur premier certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont;
  - b) leur certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur;
  - c) le renouvellement de leur certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont lorsque les conditions visées au paragraphe 3 du présent article sont remplies.

Les certificats médicaux délivrés en vue de l'obtention d'un certificat de qualification de l'Union ne doivent pas avoir été établis plus de trois mois avant la date de la demande de certificat de qualification de l'Union.

3. À partir de 60 ans, le titulaire d'un certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1 au moins tous les cinq ans. À partir de 70 ans, le titulaire démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1 tous les deux ans.
4. Les États membres veillent à ce que les employeurs, les conducteurs et les autorités des États membres puissent exiger d'un membre d'équipage de pont qu'il démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1, lorsque des éléments objectifs indiquent que ledit membre d'équipage de pont ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale visées au paragraphe 6.
5. Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée par le demandeur, les États membres peuvent imposer des mesures d'atténuation ou des restrictions assurant une sécurité de navigation équivalente. Dans ce cas, ces mesures d'atténuation et restrictions en lien avec l'aptitude médicale sont mentionnées dans le certificat de qualification de l'Union conformément au modèle visé à l'article 11, paragraphe 3.
6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 31 sur la base des exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale visées à l'annexe III afin de compléter la présente directive en fixant les normes d'aptitude médicale précisant les exigences relatives à l'aptitude médicale, notamment en ce qui concerne les tests que les médecins doivent pratiquer, les critères qu'ils doivent appliquer en vue de déterminer l'aptitude au travail et la liste des restrictions et des mesures d'atténuation.

## CHAPITRE 4

### DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

#### *Article 24*

##### *Protection des données à caractère personnel*

1. Les États membres effectuent tous les traitements des données à caractère personnel prévus par la présente directive en conformité avec le droit de l'Union relatif à la protection des données à caractère personnel, notamment le règlement (UE) 2016/679.
2. La Commission effectue tous les traitements de données à caractère personnel prévus par la présente directive en conformité avec le règlement (CE) n°45/2001.
3. Les États membres veillent à ce que les données à caractère personnel ne soient traitées qu'aux seules fins ci-après:
  - a) mise en œuvre, contrôle de l'application et évaluation de la présente directive;
  - b) échange d'informations entre les autorités ayant accès à la base de données visée à l'article 25 et la Commission;
  - c) production de statistiques.

Des informations anonymisées provenant de ces données peuvent être utilisées pour soutenir les politiques visant à promouvoir le transport par voies d'eau intérieures.

4. Les États membres veillent à ce que les personnes visées aux articles 4 et 5 dont les données à caractère personnel, et notamment les données concernant la santé, sont traitées dans les registres visés à l'article 25, paragraphe 1, et dans la base de données visée à l'article 25, paragraphe 2, en soient préalablement informées. Les États membres accordent à ces personnes le droit d'accéder à leurs données à caractère personnel et de disposer d'une copie de ces données, sur demande, à tout moment.

#### *Article 25*

#### *Registres*

1. Pour contribuer à l'efficacité de l'administration en ce qui concerne la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification, les États membres tiennent des registres pour les certificats de qualification de l'Union, livrets de service et livres de bord délivrés sous leur autorité conformément à la présente directive et, le cas échéant, pour les documents reconnus en vertu de l'article 10, paragraphe 2, qui ont été délivrés, renouvelés, suspendus ou retirés, qui ont été déclarés perdus, volés ou détruits, ou qui ont expiré.

Pour les certificats de qualification de l'Union, les registres contiennent les données figurant sur lesdits certificats et indiquent l'autorité de délivrance.

Pour les livrets de service, les registres contiennent le nom du titulaire et son numéro d'identification, le numéro d'identification du livret de service, la date de délivrance et l'autorité de délivrance.

Pour les livres de bord, les registres contiennent le nom du bâtiment, le numéro européen d'identification ou le numéro européen unique d'identification des bateaux (numéro ENI), le numéro d'identification du livre de bord, la date de délivrance et l'autorité de délivrance.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 31 afin de compléter les informations contenues dans les livrets de service et les livres de bord avec d'autres informations requises par les modèles de livrets de service et de livres de bord adoptés conformément à l'article 22, paragraphe 4, dans le but de faciliter davantage l'échange d'informations entre les États membres.

2. Aux fins de mettre en œuvre, de contrôler l'application et d'évaluer la présente directive, de maintenir la sécurité, de faciliter la navigation, ainsi qu'à des fins statistiques, et en vue de faciliter l'échange d'informations entre les autorités chargées de mettre en œuvre la présente directive, les États membres consignent de manière fiable et sans retard les données relatives aux certificats de qualification, aux livrets de service et aux livres de bord visés au paragraphe 1 dans une base de données gérée par la Commission.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 31 pour définir les normes fixant les caractéristiques d'une telle base de données et les conditions de son utilisation, en précisant notamment:

- a) les instructions pour l'encodage des données dans la base de données;
- b) les droits d'accès des utilisateurs, différenciés le cas échéant selon le type d'utilisateurs, le type d'accès et les fins auxquelles les données sont utilisées;
- c) la durée maximale de conservation de ces données conformément au paragraphe 3, différenciée le cas échéant selon le type de document;
- d) les instructions concernant le fonctionnement de la base de données et son interaction avec les registres visés au paragraphe 1.

3. Les données à caractère personnel figurant dans les registres visés au paragraphe 1 ou dans la base de données visée au paragraphe 2 sont conservées pendant une durée n'excédant pas celle nécessaire aux fins pour lesquelles les données sont collectées ou pour lesquelles elles sont traitées ultérieurement conformément à la présente directive. Une fois que ces informations ne sont plus nécessaires à ces fins, elles sont détruites.
4. La Commission peut donner accès à la base de données à une autorité d'un pays tiers ou à une organisation internationale dans la mesure nécessaire aux fins visées au paragraphe 2, sous réserve que:
  - a) les exigences de l'article 9 du règlement (CE) n° 45/2001 soient respectées; et
  - b) le pays tiers ou l'organisation internationale ne limite pas l'accès des États membres ou de la Commission à sa base de données correspondante.

La Commission veille à ce que le pays tiers ou l'organisation internationale ne transfère pas les données vers un autre pays tiers ou une autre organisation internationale sans l'autorisation écrite expresse de la Commission et sous réserve du respect des conditions fixées par la Commission.

#### *Article 26*

##### *Autorités compétentes*

1. Les États membres désignent, le cas échéant, les autorités compétentes pour:
  - a) organiser et superviser les examens visés à l'article 18;
  - b) approuver les programmes de formation visés à l'article 19;

- c) délivrer un agrément pour les simulateurs visés à l'article 21;
  - d) délivrer, renouveler, suspendre ou retirer les certificats et délivrer les autorisations spécifiques visés aux articles 4, 5, 6, 11, 12, 13, 14 et 38, ainsi que les livrets de service et les livres de bord visés à l'article 22;
  - e) valider le temps de navigation dans les livrets de service visés à l'article 22;
  - f) déterminer les médecins qui peuvent délivrer des certificats médicaux conformément à l'article 23;
  - g) tenir les registres visés à l'article 25;
  - h) détecter et combattre la fraude et les autres pratiques illégales visées à l'article 29.
2. Les États membres notifient à la Commission toutes les autorités compétentes sur leur territoire qu'ils ont désignées conformément au paragraphe 1. La Commission rend ces informations accessibles au public.

### *Article 27*

#### *Suivi*

1. Les États membres veillent à ce que toutes les activités exercées par des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux sous leur autorité liées à la formation, aux évaluations de compétences, ainsi qu'à la délivrance et à la mise à jour des certificats de qualification de l'Union, des livrets de service et des livres de bord fassent l'objet d'un suivi continu dans le cadre d'un système de normes de qualité afin de garantir la réalisation des objectifs de la présente directive.

2. Les États membres veillent à ce que les objectifs de formation et les normes de compétence connexes à atteindre soient clairement définis et les niveaux des connaissances et aptitudes à atteindre et à examiner conformément à la présente directive soient clairement identifiés.
3. Les États membres veillent à ce que, compte tenu des politiques, des systèmes, des contrôles et des examens internes d'assurance qualité établis pour assurer la réalisation des objectifs définis, le champ d'application des normes de qualité couvre:
  - a) la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification de l'Union, des livrets de service et des livres de bord;
  - b) tous les cours et programmes de formation;
  - c) les examens et évaluations effectués par chaque État membre ou sous son autorité; et
  - d) les qualifications et l'expérience que doivent posséder les formateurs et les examinateurs.

*Article 28*  
*Évaluation*

1. Les États membres veillent à ce que des organismes indépendants évaluent les activités liées à l'acquisition et l'évaluation des compétences, ainsi qu'à l'administration des certificats de qualification de l'Union, des livrets de service et des livres de bord, au plus tard le ... [dix-neuf ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive], et au moins tous les dix ans par la suite.

2. Les États membres veillent à ce que les résultats des évaluations effectuées par ces organismes indépendants soient dûment étayés et portés à l'attention des autorités compétentes concernées. Si nécessaire, les États membres prennent les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence détectée par l'évaluation indépendante.

#### *Article 29*

##### *Prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales*

1. Les États membres prennent les mesures appropriées pour prévenir la fraude et d'autres pratiques illégales concernant les certificats de qualification de l'Union, les livrets de service, les livres de bord, les certificats médicaux et les registres prévus par la présente directive.
2. Les États membres échangent des informations pertinentes avec les autorités compétentes des autres États membres concernant la certification des personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment, y compris les informations relatives à la suspension et au retrait des certificats. Ce faisant, ils respectent pleinement les principes de la protection des données à caractère personnel énoncés dans le règlement (UE) 2016/679.

#### *Article 30*

##### *Sanctions*

Les États membres déterminent le régime de sanctions applicables en cas de violation des dispositions nationales adoptées conformément à la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

## CHAPITRE 5

### DISPOSITIONS FINALES

#### *Article 31*

#### *Exercice de la délégation*

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 17, paragraphes 1 et 4, à l'article 21, paragraphe 2, à l'article 23, paragraphe 6, et à l'article 25, paragraphes 1 et 2, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du ... [la date d'entrée en vigueur de la présente directive]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée au présent article peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer".
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu du présent article n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

#### *Article 32*

#### *Normes CESNI et actes délégués*

Les actes délégués adoptés au titre de la présente directive, exception faite de ceux fondés sur l'article 25, font référence aux normes établies par le CESNI, pour autant que:

- a) ces normes soient disponibles et à jour;
- b) ces normes soient conformes aux prescriptions applicables énoncées dans les annexes;
- c) les modifications du processus décisionnel du CESNI ne portent pas atteinte aux intérêts de l'Union.

Si ces conditions ne sont pas remplies, la Commission peut prévoir d'autres normes ou y faire référence.

Lorsque les actes délégués adoptés au titre de la présente directive font référence à des normes, la Commission inclut le texte intégral de ces normes dans lesdits actes délégués, mentionne ou actualise la référence appropriée et introduit la date d'application figurant à l'annexe IV.

### *Article 33*

#### *Comité*

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011. Les références au comité institué conformément à l'article 7 de la directive 91/672/CEE, qui est abrogée par la présente directive, s'entendent comme faites au comité institué par la présente directive.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, cette procédure est close sans résultat lorsque, dans le délai fixé pour émettre un avis, le président du comité le décide.

3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique. Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, son président peut décider de clore la procédure sans résultat dans le délai fixé pour émettre un avis.

### *Article 34*

#### *Normes CESNI et actes d'exécution*

Lorsqu'elle adopte les actes d'exécution visés à l'article 11, paragraphe 3, à l'article 18, paragraphe 3, et à l'article 22, paragraphe 4, la Commission fait référence aux normes établies par le CESNI et fixe la date d'application, pour autant que:

- a) ces normes soient disponibles et à jour;
- b) ces normes soient conformes à toute prescription applicable mentionnée dans les annexes;
- c) les modifications du processus décisionnel du CESNI ne portent pas atteinte aux intérêts de l'Union.

Si ces conditions ne sont pas remplies, la Commission peut prévoir d'autres normes ou y faire référence.

Lorsque des actes d'exécution adoptés au titre de la présente directive font référence à des normes, la Commission inclut le texte intégral de ces normes dans lesdits actes d'exécution.

### *Article 35*

#### *Réexamen*

1. La Commission évalue la présente directive ainsi que les actes d'exécution et les actes délégués visés dans la présente directive et présente le résultat de cette évaluation au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le ... [douze ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive].

2. Au plus tard le ... [dix ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive], chaque État membre met à la disposition de la Commission les informations nécessaires pour assurer le suivi de la mise en œuvre et l'évaluation de la présente directive, conformément aux lignes directrices établies par la Commission en concertation avec les États membres en ce qui concerne la collecte, le format et le contenu des informations.

### *Article 36*

#### *Mise en œuvre progressive*

1. La Commission adopte les actes délégués visés à l'article 17, paragraphes 1 et 4, à l'article 21, paragraphe 2, à l'article 23, paragraphe 6, et à l'article 25, paragraphes 1 et 2, progressivement jusqu'au ... [deux ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive].  
  
Au plus tard vingt-quatre mois après l'adoption des actes délégués visés à l'article 25, paragraphe 2, la Commission met en place la base de données prévue à cet article.
2. La Commission adopte les actes d'exécution visés à l'article 11, paragraphe 3, à l'article 18, paragraphe 3, et à l'article 22, paragraphe 4, au plus tard le ..... [deux ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive].

### *Article 37*

#### *Abrogation*

Les directives 91/672/CEE et 96/50/CE sont abrogées avec effet à compter du ... [le jour qui suit la fin du délai de transposition visé à l'article 39 de la présente directive].

Les références faites aux directives abrogées s'entendent comme faites à la présente directive.

*Article 38*

*Dispositions transitoires*

1. Les certificats de conduite délivrés conformément à la directive 96/50/CE et les certificats visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 6, de la directive 96/50/CE, ainsi que les patentes de batelier du Rhin visées à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 5, de la directive 96/50/CE, délivrés avant le ... [le jour qui suit la fin du délai de transposition visé à l'article 39 de la présente directive], demeurent valables sur les voies d'eau intérieures de l'Union sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de dix ans après cette date.

Avant le ... [le jour qui suit la fin du délai de transposition visé à l'article 39 de la présente directive plus dix ans], l'État membre qui a délivré les certificats visés au premier alinéa délivre, à leur demande, un certificat de qualification de l'Union aux conducteurs titulaires de tels certificats conformément au modèle prescrit par la présente directive, ou un certificat tel qu'il est visé à l'article 10, paragraphe 2, sous réserve que le conducteur ait fourni les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 11, paragraphe 1, points a) et c).

2. Lors de la délivrance de certificats de qualification de l'Union conformément au paragraphe 1 du présent article, les États membres veillent à préserver, dans la mesure du possible, les droits déjà accordés, notamment en ce qui concerne les autorisations spécifiques visées à l'article 6.

3. Les membres d'équipage autres que les conducteurs titulaires d'un certificat de qualification délivré par un État membre avant le ... [le jour qui suit la fin du délai de transposition visé à l'article 39 de la présente directive], ou titulaires d'une qualification reconnue dans un ou plusieurs États membres, peuvent encore s'appuyer sur ce certificat ou sur cette qualification pendant une durée maximale de dix ans après cette date. Pendant cette période, ces membres d'équipage peuvent continuer à se prévaloir de la directive 2005/36/CE pour obtenir la reconnaissance de leur qualification par les autorités des autres États membres. Avant l'expiration de cette période, ils peuvent solliciter auprès d'une autorité compétente chargée de délivrer de tels certificats un certificat de qualification de l'Union ou un certificat en application de l'article 10, paragraphe 2, sous réserve que les membres d'équipage aient fourni les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 11, paragraphe 1, points a) et c).

Lorsque les membres d'équipage visés au premier alinéa du présent paragraphe sollicitent un certificat de qualification de l'Union ou un certificat visé à l'article 10, paragraphe 2, les États membres veillent à ce que soit délivré un certificat de qualification pour lequel les exigences en matière de compétences soient similaires ou inférieures à celles du certificat à remplacer. Un certificat pour lequel les exigences sont supérieures à celles du certificat à remplacer n'est délivré que si les conditions ci-après sont remplies:

- a) pour le certificat de qualification de l'Union en tant que matelot: 540 jours de temps de navigation dont au moins 180 jours de navigation intérieure;
- b) pour le certificat de qualification de l'Union en tant que maître matelot: 900 jours de temps de navigation dont au moins 540 jours de navigation intérieure;
- c) pour le certificat de qualification de l'Union en tant que timonier: 1 080 jours de temps de navigation dont au moins 720 jours de navigation intérieure.

L'expérience en matière de navigation est démontrée au moyen d'un livret de service, d'un livre de bord ou d'une autre preuve.

Les durées minimales des temps de navigation définies au deuxième alinéa, points a), b) et c), du présent paragraphe peuvent être réduites de 360 jours de temps de navigation au maximum lorsque le demandeur est titulaire d'un diplôme reconnu par l'autorité compétente et sanctionnant la formation spécialisée du demandeur en navigation intérieure qui comporte des stages pratiques de navigation. La réduction des durées minimales des temps de navigation ne peut être supérieure à la durée de la formation spécialisée.

4. Les livrets de service et les livres de bord qui ont été délivrés avant le ... [le jour qui suit la fin du délai de transposition visé à l'article 39 de la présente directive] selon des modalités autres que celles prévues par la présente directive peuvent rester actifs pendant une durée maximale de dix ans après le ... [le jour qui suit la fin du délai de transposition visé à l'article 39 de la présente directive].
5. Par dérogation au paragraphe 3, pour les membres d'équipage opérant sur des bacs qui sont titulaires de certificats nationaux ne relevant pas du champ d'application de la directive 96/50/CE et ayant été délivrés avant le ... [le jour qui suit la fin du délai de transposition visé à l'article 39 de la présente directive], ces certificats demeurent valables sur les voies d'eau intérieures de l'Union sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de 20 ans après cette date.

Avant l'expiration de cette période, ces membres d'équipage peuvent solliciter auprès d'une autorité compétente chargée de délivrer de tels certificats un certificat de qualification de l'Union ou un certificat visé à l'article 10, paragraphe 2, à condition de fournir les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 11, paragraphe 1, points a) et c). Le paragraphe 3, deuxième et troisième alinéas, du présent article s'applique en conséquence.

6. Par dérogation à l'article 4, paragraphe 1, jusqu'au ... [vingt ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive], les États membres peuvent autoriser les conducteurs naviguant sur des navires de mer opérant sur certaines voies d'eau intérieures à être munis d'un brevet d'aptitude de capitaine délivré conformément aux dispositions de la convention STCW, à condition que:
  - a) cette activité de navigation intérieure soit effectuée au début ou à la fin d'un trajet de transport maritime; et
  - b) l'État membre ait reconnu les certificats visés dans le présent paragraphe pour au moins cinq ans le ... [la date d'entrée en vigueur de la présente directive] sur les voies d'eau intérieures concernées.

### *Article 39*

#### *Transposition*

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le ... [quatre ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive]. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, un État membre dans lequel toutes les personnes visées à l'article 4, paragraphe 1, à l'article 5, paragraphe 1, et à l'article 6 opèrent exclusivement sur des voies d'eau intérieures non reliées au réseau navigable d'un autre État membre est uniquement tenu de mettre en vigueur les mesures nécessaires pour se conformer aux articles 7, 8 et 10 en ce qui concerne la reconnaissance des certificats de qualification et du livret de service, à l'article 14, paragraphes 2 et 3, en ce qui concerne les suspensions, à l'article 22, paragraphe 1, deuxième alinéa, et paragraphe 2, à l'article 26, paragraphe 1, point d), le cas échéant, à l'article 26, paragraphe 1, points e) et h), et paragraphe 2, à l'article 29 en ce qui concerne la prévention de la fraude, à l'article 30 en ce qui concerne les sanctions, et à l'article 38, exception faite du paragraphe 2 dudit article, en ce qui concerne les dispositions transitoires. Cet État membre met ces mesures en vigueur au plus tard le ... [quatre ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive].

Cet État membre ne peut délivrer de certificats de qualification de l'Union ou approuver des programmes de formation ou délivrer un agrément pour des simulateurs avant d'avoir transposé et mis en œuvre les autres dispositions de la présente directive et d'en avoir informé la Commission.

3. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, un État membre dans lequel toutes les personnes sont exemptées en vertu de l'article 2, paragraphe 3, est tenu de mettre en vigueur les mesures nécessaires pour se conformer à l'article 10, en ce qui concerne la reconnaissance des certificats de qualification et du livret de service, à l'article 38 en ce qui concerne la reconnaissance des certificats valides, ainsi qu'à l'article 15. Cet État membre met ces mesures en vigueur au plus tard le ... [quatre ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive].

Cet État membre ne peut délivrer de certificats de qualification de l'Union ou approuver des programmes de formation ou délivrer un agrément pour des simulateurs avant d'avoir transposé et mis en œuvre les autres dispositions de la présente directive et d'en avoir informé la Commission.

4. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, un État membre n'est pas tenu de transposer la présente directive aussi longtemps que la navigation intérieure est techniquement impossible sur son territoire.

Cet État membre ne peut délivrer de certificats de qualification de l'Union ou approuver des programmes de formation ou délivrer un agrément pour des simulateurs avant d'avoir transposé et mis en œuvre les dispositions de la présente directive et d'en avoir informé la Commission.

5. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

*Article 40*

*Entrée en vigueur*

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 41*

*Destinataires*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à ..., le

*Par le Parlement européen*

*Le président*

*Par le Conseil*

*Le président*

## ANNEXE I

### EXIGENCES MINIMALES EN MATIÈRE D'ÂGE, DE CONFORMITÉ ADMINISTRATIVE, DE COMPÉTENCE ET DE TEMPS DE NAVIGATION

Les exigences minimales relatives aux qualifications de l'équipage de pont figurant dans la présente annexe s'entendent dans un ordre croissant de niveau de qualifications, à l'exception des qualifications des hommes de pont et des matelots légers, qui sont considérés comme étant au même niveau.

#### 1 Qualifications de l'équipage de pont au niveau de base

##### 1.1 Exigences minimales relatives à la certification d'homme de pont

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

- être âgé d'au moins 16 ans;
- avoir terminé une formation de base en matière de sécurité conformément aux exigences nationales.

##### 1.2 Exigences minimales relatives à la certification de matelot léger

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

- être âgé d'au moins 15 ans;
- avoir signé un contrat d'apprentissage prévoyant un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19.

## 2 Qualifications de l'équipage de pont au niveau opérationnel

### 2.1 Exigences minimales relatives à la certification de matelot

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

- a) – être âgé d'au moins 17 ans;
- avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins deux ans, reposant sur les normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II;
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 90 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé;

ou

- b) – être âgé d'au moins 18 ans;
- avoir passé avec succès une évaluation des compétences, réalisée par une autorité administrative visée à l'article 18, et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II;
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours, ou avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours si le demandeur peut également justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 250 jours qu'il a acquise sur un navire de mer en tant que membre d'équipage de pont;

ou

- c) – avoir un minimum de cinq années d'expérience professionnelle avant l'inscription au programme de formation approuvé, ou avoir un minimum de 500 jours d'expérience professionnelle en tant que membre d'équipage de pont d'un navire de mer avant l'inscription à un programme de formation approuvé, ou avoir terminé un programme de formation professionnelle d'au moins trois ans, avant l'inscription à un programme de formation approuvé;
- avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins neuf mois, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II;
- avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 90 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé.

## 2.2 Exigences minimales relatives à la certification de maître matelot

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

- a) – avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours en étant qualifié pour travailler en tant que matelot;
- ou
- b) – avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II;
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 270 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé.

## 2.3 Exigences minimales relatives à la certification de timonier

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

- a) – avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours en étant qualifié pour travailler en tant que maître matelot;
- être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie;

ou

- b) – avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II;
- avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé;
- être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie;

ou

- c) – avoir une expérience professionnelle d'au moins 500 jours en tant que capitaine maritime;
- avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative visée à l'article 18 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II;
- être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie.

### 3 Qualifications de l'équipage de pont au niveau du commandement

#### 3.1 Exigences minimales relatives à la certification d'un conducteur de bateau

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

- a) – être âgé d'au moins 18 ans;
- avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II;
- avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours, dans le cadre de ce programme de formation approuvé ou ultérieurement;
- être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie;

ou

- b) – être âgé d'au moins 18 ans;
- être titulaire d'un certificat de qualification de l'Union en tant que timonier ou d'un certificat de timonier reconnu en conformité avec l'article 10, paragraphe 2 ou 3;
- avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours;
- avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative telle qu'elle est visée à l'article 18 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II;

- être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie;

ou

- c) – être âgé d'au moins 18 ans;
- avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 540 jours, ou avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours si le demandeur peut également justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 500 jours acquise sur un navire de mer en tant que membre d'équipage de pont;
- avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative telle qu'elle est visée à l'article 18 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II;
- être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie;

ou

- d) – avoir un minimum de cinq années d'expérience professionnelle avant l'inscription à un programme de formation approuvé, ou avoir au moins 500 jours d'expérience professionnelle en tant que membre d'équipage de pont d'un navire de mer avant l'inscription à un programme d'entraînement approuvé, ou avoir terminé un programme de formation professionnelle d'au moins trois ans avant l'inscription à un programme d'entraînement approuvé;

- avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins un an et demi, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II;
- avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé et d'au moins 180 jours ultérieurement;
- être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie.

### 3.2 Exigences minimales applicables aux autorisations spécifiques pour les certificats de qualification de l'Union relatifs aux conducteurs

#### 3.2.1 Voies d'eau à caractère maritime

Tout demandeur doit:

- satisfaire aux normes de compétence relatives à la navigation sur les voies d'eau à caractère maritime figurant à l'annexe II.

#### 3.2.2 Radar

Tout demandeur doit:

- satisfaire aux normes de compétence relatives à la navigation au radar figurant à l'annexe II.

### 3.2.3 Gaz naturel liquéfié

Tout demandeur doit:

- être titulaire d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de gaz naturel liquéfié (GNL) visé à la section 4.2.

### 3.2.4 Gros convois

Tout demandeur doit avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 720 jours, dont au moins 540 jours en étant qualifié pour travailler en tant que conducteur de bateau et au moins 180 jours en pilotant un gros convoi.

## 4 Qualifications relatives à des opérations spécifiques

### 4.1 Exigences minimales relatives à la certification d'un expert en matière de navigation avec passagers

Tout demandeur sollicitant le premier certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de navigation avec passagers doit:

- être âgé d'au moins 18 ans;
- satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de navigation avec passagers figurant à l'annexe II.

Tout demandeur sollicitant le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de navigation avec passagers doit:

- réussir un nouvel examen administratif ou suivre un nouveau programme de formation approuvé conformément à l'article 17, paragraphe 2.

#### 4.2 Exigences minimales relatives à la certification d'un expert en matière de GNL

Tout demandeur sollicitant le premier certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de GNL doit:

- être âgé d'au moins 18 ans;
- satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de GNL figurant à l'annexe II.

Tout demandeur sollicitant le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de GNL doit:

- a) avoir accumulé le temps de navigation suivant à bord d'un bâtiment propulsé au GNL:
  - au moins 180 jours au cours des cinq années précédentes, ou
  - au moins 90 jours au cours de l'année précédente;

ou

- b) satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de GNL figurant à l'annexe II.

---

## ANNEXE II

### EXIGENCES ESSENTIELLES EN MATIÈRE DE COMPÉTENCE

#### 1 Exigences essentielles en matière de compétence au niveau opérationnel

##### 1.1 Navigation

Le matelot assiste le commandement du bâtiment dans les situations de manœuvre et de conduite d'un bâtiment sur les voies d'eau intérieures. Il doit pouvoir le faire sur tous les types de voies d'eau et dans tous les types de ports. Le matelot doit notamment être capable:

- d'aider à la préparation du bâtiment pour la navigation de manière à assurer la sécurité du voyage en toutes circonstances;
- d'aider aux opérations d'amarrage et de mouillage;
- d'aider à la navigation et aux manœuvres du bâtiment en assurant la sécurité nautique et de manière économique.

##### 1.2 Exploitation de bâtiments

Le matelot doit être capable:

- d'aider le commandement du bâtiment pour le contrôle de l'exploitation du bâtiment et l'assistance aux personnes à bord;
- d'utiliser les équipements du bâtiment.

### 1.3 Manutention de cargaison, arrimage et transport de passagers

Le matelot doit être capable:

- d'aider le commandement du bâtiment pour la préparation, l'arrimage et la surveillance de la cargaison pendant les opérations de chargement et de déchargement;
- d'aider le commandement du bateau pour la fourniture de services aux passagers;
- d'apporter une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l'annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup>.

### 1.4 Mécanique navale et électrotechnique, électronique et systèmes de commande

Le matelot doit être capable:

- d'aider le commandement du bâtiment pour la mécanique navale, l'électrotechnique, l'électronique et les systèmes de commande afin d'assurer la sécurité technique générale;
- d'effectuer des travaux d'entretien des équipements pour la mécanique navale, l'électrotechnique, l'électronique et les systèmes de commande afin d'assurer la sécurité technique générale.

---

<sup>1</sup> Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 (JO L 334 du 17.12.2010, p. 1).

## 1.5 Entretien et réparation

Le matelot doit être capable:

- d'aider le commandement du bâtiment pour l'entretien et la réparation du bateau, de ses dispositifs et de ses équipements.

## 1.6 Communication

Le matelot doit être capable:

- de communiquer de manière générale et professionnelle, ce qui inclut la capacité d'utiliser des phrases de communication standardisées dans des situations caractérisées par des problèmes de communication;
- d'être sociable.

## 1.7 Santé, sécurité et protection de l'environnement

Le matelot doit être capable:

- de respecter les règles de sécurité au travail, de comprendre l'importance des règles de santé et de sécurité ainsi que de l'importance de l'environnement;
- de reconnaître l'importance de la formation sur la sécurité à bord et d'agir immédiatement en cas d'urgence;
- de prendre des précautions contre l'incendie et d'utiliser correctement les équipements de lutte contre l'incendie;
- d'exercer ses fonctions en tenant compte de l'importance de la protection de l'environnement.

## 2 Exigences essentielles en matière de compétence au niveau du commandement

### 2.0 Supervision

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de donner des instructions aux autres membres d'équipage de pont et de superviser les tâches qu'ils exécutent telles qu'elles sont visées à la section 1 de la présente annexe, ce qui suppose des aptitudes adéquates pour exécuter ces tâches.

### 2.1 Navigation

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de planifier un voyage et de diriger la navigation sur des voies d'eau intérieures, ce qui inclut notamment la capacité de choisir l'itinéraire le plus logique, le plus économique et le plus écologique pour atteindre les destinations de chargement et de déchargement, en tenant compte de la réglementation du trafic applicable et de l'ensemble de règles applicables à la navigation intérieure défini d'un commun accord;
- d'appliquer les connaissances relatives aux règles applicables en matière d'équipage de bâtiment, notamment les connaissances en matière de temps de repos et de composition des membres d'équipage de pont;
- de naviguer et de manœuvrer, en assurant l'exploitation du bâtiment en toute sécurité dans toutes les conditions sur les voies d'eau intérieures, y compris dans les situations de densité de trafic élevée ou lorsque d'autres bâtiments transportent des marchandises dangereuses, ce qui suppose des connaissances de base concernant l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies d'eau intérieures (ADN);
- de réagir aux situations d'urgence relatives à la navigation sur les voies d'eau intérieures.

## 2.2 Exploitation de bâtiments

Le conducteur de bateau doit être capable:

- d'appliquer les connaissances en matière de construction navale et de méthodes de construction des bâtiments de navigation intérieure à l'exploitation de différents types de bateaux et posséder des connaissances de base relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, conformément à la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup>;
- de contrôler et de surveiller les équipements obligatoires indiqués dans le certificat de bâtiment concerné.

## 2.3 Manutention de cargaison, arrimage et transport de passagers

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de planifier et d'assurer le chargement, l'arrimage, la fixation et le déchargement des cargaisons en toute sécurité, ainsi que leur prise en charge au cours du voyage;
- de planifier et d'assurer la stabilité du bâtiment;
- de planifier et d'assurer le transport des passagers en toute sécurité, ainsi que leur prise en charge au cours du voyage, y compris en fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l'annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010.

---

<sup>1</sup> Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE (JO L 252 du 16.9.2016, p. 118).

## 2.4 Mécanique navale et électrotechnique, électronique et systèmes de commande

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de planifier le déroulement des tâches pour la mécanique navale et l'électrotechnique, l'électronique et les systèmes de commande;
- de surveiller les moteurs principaux ainsi que les machines et équipements auxiliaires;
- de planifier et de donner des instructions en ce qui concerne la pompe du bâtiment et son système de contrôle;
- d'organiser l'utilisation et l'application en toute sécurité des dispositifs électrotechniques du bâtiment, ainsi que leur entretien et leur réparation;
- de contrôler l'entretien et la réparation en toute sécurité des dispositifs techniques.

## 2.5 Entretien et réparation

Le conducteur de bateau doit être capable:

- d'organiser l'entretien et la réparation en toute sécurité du bâtiment et de ses équipements.

## 2.6 Communication

Le conducteur de bateau doit être capable:

- d'assurer la gestion des ressources humaines, d'être socialement responsable et d'organiser le déroulement des tâches et la formation à bord du bâtiment;

- d'assurer une bonne communication à tout moment, ce qui inclut l'utilisation de phrases de communication standardisées dans des situations caractérisées par des problèmes de communication;
- de promouvoir un environnement de travail équilibré et sociable à bord.

## 2.7 Santé, sécurité, droits des passagers et protection de l'environnement

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de suivre les exigences légales applicables et de prendre des mesures destinées à assurer la sauvegarde de la vie humaine;
- d'assurer la sûreté et la sécurité des personnes à bord, y compris en fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l'annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010;
- de mettre en place des plans d'urgence et de maîtrise des avaries et de gérer les situations d'urgence;
- d'assurer le respect des exigences relatives à la protection de l'environnement.

## 3 Exigences essentielles en matière de compétence relatives aux autorisations spécifiques

### 3.1 Navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de travailler avec les graphiques et cartes actualisés, les avis à la batellerie et aux navigateurs et les autres publications spécifiques aux voies d'eau à caractère maritime;

- d'utiliser les paramètres des marées, les courants de marée, les périodes et cycles, les horaires des courants de marée et des marées, et les variations dans un estuaire;
- d'utiliser les règles de la SIGNI (signalisation de voies de navigation intérieure) et de l'AIMS (Association internationale de signalisation maritime) pour la sécurité de la navigation sur les voies d'eau intérieures à caractère maritime.

### 3.2 Navigation au radar

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de prendre les mesures appropriées concernant la navigation au radar avant de larguer les amarres;
- d'interpréter l'affichage du radar et d'analyser les informations fournies par le radar;
- de réduire les interférences d'origines diverses;
- de naviguer au radar en tenant compte de l'ensemble des règles convenues applicables à la navigation intérieure et conformément aux réglementations fixant les exigences relatives à la navigation au radar (telles que les exigences applicables aux équipages ou les exigences techniques applicables aux bateaux);
- de faire face à des circonstances spécifiques, telles que la densité du trafic, la défaillance de dispositifs, les situations dangereuses.

## 4 Exigences essentielles en matière de compétence relatives à des opérations spécifiques

### 4.1 Expert en matière de navigation avec passagers

Tout demandeur doit être capable:

- d'organiser l'utilisation des moyens de sauvetage à bord des bateaux à passagers;
- d'appliquer les consignes de sécurité et de prendre les mesures nécessaires pour la protection des passagers en général, notamment en cas d'urgence (par exemple évacuation, avarie, abordage, échouage, incendie, explosion et autres situations pouvant donner lieu à un mouvement de panique), y compris en fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l'annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010;
- de communiquer dans un anglais élémentaire;
- de satisfaire aux exigences pertinentes du règlement (UE) n° 1177/2010.

### 4.2 Expert en matière de gaz naturel liquéfié (GNL)

Tout demandeur doit être capable:

- d'assurer le respect de la législation et des normes applicables aux bâtiments propulsés au GNL, ainsi que des autres réglementations applicables en matière d'hygiène et de sécurité;
- d'être attentif à certains points spécifiques au GNL, de reconnaître les risques et de les gérer;

- de faire fonctionner les systèmes spécifiques au GNL en toute sécurité;
  - d'assurer la vérification périodique de l'installation GNL;
  - de savoir comment réaliser les opérations d'avitaillement en GNL en toute sécurité et de manière contrôlée;
  - de préparer l'installation GNL pour l'entretien des bâtiments;
  - de gérer les situations d'urgence liées au GNL.
-

### ANNEXE III

#### EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES À L'APTITUDE MÉDICALE

L'aptitude médicale, qui recouvre l'aptitude physique et l'aptitude psychologique, signifie que la personne travaillant à bord d'un bâtiment est indemne de toute affection et de tout handicap la rendant incapable:

- d'exécuter les tâches nécessaires à l'exploitation d'un bâtiment;
- d'exécuter les tâches assignées à tout moment; ou
- de percevoir correctement son environnement.

L'examen porte notamment sur l'acuité visuelle et auditive, sur les fonctions motrices, sur l'état neuropsychiatrique et sur la situation cardiovasculaire.

---

## ANNEXE IV

### EXIGENCES APPLICABLES

Tableau A

Objet, article	Exigences de conformité	Entrée en application
Épreuves pratiques, article 17, paragraphe 4	[CESNI ...]	<input type="checkbox"/>
Agrément de simulateurs, article 21, paragraphe 2		
Caractéristiques et conditions d'utilisation des registres, article 25, paragraphe 2		

Tableau B

Point	Exigences essentielles en matière de compétence	Exigences de conformité	Entrée en application
1	Exigences essentielles en matière de compétence au niveau opérationnel	[CESNI ...]	<input type="checkbox"/>
2	Exigences essentielles en matière de compétence au niveau du commandement	-	-
3	Exigences essentielles en matière de compétence relatives aux autorisations spécifiques		
3.1	Navigation sur des voies d'eau à caractère maritime		
3.2	Navigation au radar		
4	Exigences essentielles en matière de compétence relatives à des opérations spécifiques		
4.1	Expert en matière de navigation avec passagers		
4.2	Expert en matière de gaz naturel liquéfié (GNL)		

Tableau C

Exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale	Exigences de conformité	Entrée en application
Examen de l'aptitude médicale	[CESNI ...]	<input type="checkbox"/>

---