

Bruxelles, le 26 mai 2016  
(OR. en)

---

---

Dossier interinstitutionnel:  
2016/0050 (COD)

---

---

8970/1/16  
REV 1

TRANS 169  
MAR 147  
EDUC 142  
SOC 258  
ETS 31  
MI 343  
CODEC 668

## RAPPORT

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	8967/16 TRANS 168 MAR 146 EDUC 141 SOC 257 ETS 30 MI 342 CODEC 667
N° doc. Cion:	6285/16 TRANS 51 MAR 54 CODEC 179 EDUC 35 SOC 85 ETS 4 MI 94
Objet:	Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant la directive 96/50/CE du Conseil et la directive 91/672/CEE du Conseil - Orientation générale

---

## INTRODUCTION

1. Le 18 février 2016, la Commission a transmis au Parlement européen et au Conseil la proposition citée en objet.
  - Cette proposition a pour principal objectif de faciliter la mobilité de la main-d'œuvre dans le secteur de la navigation intérieure. À cette fin, il est prévu de mettre en place un système commun de certificats de qualification relatifs aux membres de l'équipage de pont travaillant sur toute voie de navigation intérieure;

- La proposition abrogerait les directives 91/672/CEE et 96/50/CE actuellement en vigueur qui prévoient la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateaux et définissent des exigences minimales pour leur obtention;
  - Les principaux éléments introduits par la proposition concernent l'extension du champ d'application de la directive, actuellement limité aux conducteurs de bateaux, à l'ensemble des équipages, y compris sur le Rhin;
  - La proposition s'inscrit dans la suite logique des travaux engagés avec la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) sur les exigences techniques des bateaux de navigation intérieure. Un comité européen, le CESNI, a été créé sous l'égide de la CCNR afin de permettre la coopération, ainsi que l'élaboration de normes communes à l'Union et à la CCNR;
  - Actuellement, la directive 2005/36/CE relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles s'applique aux membres de l'équipage de pont autres que les conducteurs. On considère que cette directive n'apporte pas de solution concrète en ce qui concerne les professionnels exerçant des activités transfrontalières fréquentes et régulières dans le secteur de la navigation intérieure;
  - Enfin, la proposition répond aux demandes exprimées par le secteur et les États membres d'introduire un cadre moderne, fondé sur les compétences, similaire à ceux utilisés pour d'autres modes de transport.
2. Le 2 mai 2016, la commission des transports et du tourisme (TRAN) du Parlement européen a nommé M<sup>me</sup> Gesine Meissner (ALDE, DE) rapporteur de la proposition. La commission de l'emploi et des affaires sociales (EMPL) et la commission des affaires juridiques (JURI) ont prévu de rendre un avis sur la proposition.
3. Le Comité économique et social européen prévoit d'adopter son avis en juillet 2016. Le Comité des régions a décidé de ne pas rendre d'avis sur cette proposition.

4. Le Congrès des députés du Royaume d'Espagne, le Sénat de la République italienne et l'Assemblée de la République du Portugal ont transmis leurs avis sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité dans des lettres datées respectivement du 29 avril, du 9 mai et du 16 mai 2016.

#### **TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL**

5. Le groupe "Transports maritimes" a entamé l'examen de la proposition le 24 février 2016. L'analyse d'impact a été examinée lors des réunions du 24 février et du 4 mars 2016.
6. La présidence a également organisé deux réunions informelles au cours desquelles les annexes de la proposition ont été examinées par des experts. Ces réunions se sont tenues le 11 mars et le 12 mai 2016. Les résultats de ces travaux ont été examinés dans le cadre du groupe "Transports maritimes".
7. Les résultats des travaux menés par le groupe "Transports maritimes" ont été intégrés dans le texte présenté en annexe. Les considérants n'ont pas été examinés et révisés de manière systématique, ces travaux devant être réalisés une fois que l'orientation générale aura été adoptée.

(7 bis) Le Comité des représentants permanents a examiné le texte le 25 mai 2016 et décidé de le soumettre au Conseil TTE (Transports) en vue de son adoption le 7 juin 2016.

#### **QUESTIONS EN SUSPENS**

8. Le groupe "Transports maritimes" a examiné toutes les questions en suspens et dégagé un compromis sur chacune d'entre elles. Les travaux ont principalement porté sur la recherche de solutions proportionnées à la situation de certains États membres dans lesquels la navigation intérieure est inexistante ou ne représente qu'une activité mineure. Selon la présidence, ces questions ont toutes été examinées.
9. Un autre aspect essentiel des travaux a été d'harmoniser les dispositions appliquées dans le cadre du régime relatif au Rhin avec les exigences de l'Union. Bien que certaines divergences de vues persistent, la présidence estime que le texte révisé constitue un bon compromis.

10. Le passage de l'actuel système, fondé sur l'expérience, à un cadre fondé sur la compétence implique dans les États membres des modifications qui ont suscité des inquiétudes, essentiellement liées à la sécurité de la navigation. Malgré certaines divergences de vues concernant notamment l'annexe I, la présidence estime que, même à cet égard, le texte devrait constituer un compromis cohérent compte tenu de toutes les questions traitées par la proposition.
11. Enfin, dans un souci de limitation de toute charge administrative inutile, l'application de pratiques existantes a été autorisée dès lors que ces pratiques n'entrent pas en conflit avec les principes de la proposition.
12. La Commission maintient une réserve générale dans l'attente de la première lecture du Parlement européen. Ses inquiétudes portent essentiellement sur les articles suivants: l'article 2, paragraphe 2, points d), e), g), h), l'article 8, paragraphe 1, point c), l'article 8, paragraphes 6 et 7, l'article 10, paragraphe 5, l'article 18, paragraphes 1 et 3, l'article 20, paragraphe 4 *bis*, l'article 26, l'article 29, paragraphe 2, l'article 34, paragraphe 3, l'article 35, paragraphe 1 *bis*, l'article 35, paragraphe 1 *ter*, l'annexe I points 2.1 c), 2.2, 3.2 et l'annexe IV.

### **AUTRES QUESTIONS**

14. Le groupe "Transports maritimes" a estimé que la coopération avec le CESNI devrait être plus étroitement liée aux diverses normes devant être élaborées et appliquées. Ce choix et les clauses de sauvegarde nécessaires ont été intégrés dans le texte.

### **CONCLUSIONS**

16. Le Conseil est invité à adopter une orientation générale dont le texte figure à l'annexe du présent document.

2016/0050 (COD)

Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

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

(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>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>2</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

---

<sup>1</sup> JO C , , p. .

<sup>2</sup> JO C , , p. .

- (1) La directive 91/672/CEE<sup>3</sup> du Conseil et la directive 96/50/CE<sup>4</sup> du Conseil sont 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 directives 91/672/CEE et 96/50/CE ne s'appliquent pas aux membres d'équipage naviguant sur le Rhin, qui relèvent des dispositions établies par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), conformément au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin en vertu de la convention révisée pour la navigation du Rhin.
- (3) La directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>5</sup> s'applique tant aux conducteurs de bateaux qu'aux autres professions du secteur de la navigation intérieure. La reconnaissance mutuelle des diplômes et des certificats prévue par la directive 2005/36/CE ne fournit pas, cependant, de réponse optimale dans le cas des professions liées aux activités transfrontalières régulières et fréquentes dans le domaine du transport par voies de navigation intérieure.
- (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, ainsi que l'absence de reconnaissance automatique des certificats de conduite délivrés conformément à ces directives en ce qui concerne la navigation sur le Rhin, limite considérablement la mobilité des membres d'équipage en navigation intérieure.

---

<sup>3</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>4</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>5</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).

- (5) Pour faciliter la mobilité, assurer la sécurité de la navigation et la protection de la vie humaine, il est essentiel que les membres d'équipage, 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 de qualification lorsqu'ils exercent leur profession.
- (5 bis) Il y a lieu d'adopter des mesures permettant aux jeunes d'avoir accès à une carrière dans le secteur du transport par voie de navigation intérieure. Les certificats dont ils sont titulaires et l'expérience qu'ils ont acquise devraient être reconnus dans l'ensemble de l'Union. Il est important que la sécurité des jeunes sur le lieu de travail soit protégée conformément à la directive 94/33/CE<sup>6</sup>.
- (6) Les conducteurs de bateaux qui naviguent dans des conditions présentant un danger particulier pour la sécurité doivent être titulaires d'une autorisation spécifique, en particulier s'ils conduisent de grands convois, s'ils conduisent des bateaux propulsés au gaz naturel liquéfié, s'ils naviguent dans des conditions de visibilité réduite, s'ils naviguent sur des voies de navigation à caractère maritime ou sur des voies présentant des risques particuliers pour la navigation. Pour obtenir une telle autorisation, les conducteurs de bateaux devraient être tenus de démontrer des compétences supplémentaires.
- (6 bis) Lorsqu'ils naviguent sur les voies de navigation intérieure de l'Union, les conducteurs devraient être capables d'appliquer les connaissances relatives aux règles applicables en matière d'équipage de bâtiment, notamment en matière de temps de repos. Ces règles peuvent être définies dans la législation de l'Union ou dans la législation nationale ou dans des règlements adoptés au niveau régional, tels que le règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.
- (6 ter) Les États membres devraient avoir la possibilité d'établir et de faire appliquer des règles de trafic ou des règlements de police concernant le trafic local ou d'appliquer des règlements adoptés au niveau régional, tels que le règlement de police pour la navigation du Rhin, conformément à la présente directive, afin que les bateaux puissent naviguer et manœuvrer en toute sécurité dans toutes les conditions.

---

<sup>6</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) Pour garantir la sécurité de la navigation, il convient que les États membres recensent les voies navigables à caractère maritime en utilisant des critères harmonisés. Les exigences concernant les compétences requises pour la navigation sur ces voies devraient être définies au niveau de l'Union. Sans limiter inutilement la mobilité des conducteurs, il convient, lorsque cela est nécessaire pour assurer la sécurité de la navigation, que les États membres aient également la possibilité de recenser les voies présentant des risques particuliers pour la navigation selon des procédures et des critères harmonisés, conformément à la présente directive. En pareil cas, les exigences connexes en matière de compétences devraient être établies au niveau des États membres.
- (7 bis) Il existe dans certains États membres des étendues d'eau isolées qui ne sont reliées à aucun réseau de navigation intérieure et dont les activités de navigation ne sont que saisonnières. Les exigences administratives de la présente directive représenteraient en pareil cas une charge disproportionnée. En outre, les activités saisonnières de navigation ne donnent pas lieu à une mobilité importante de la main d'œuvre.
- (8 bis) Un État membre, sur le territoire duquel les professions visées dans la présente directive ne sont pas exercées, ou ne relèvent pas du champ d'application de la directive, serait soumis à une obligation disproportionnée et inutile s'il était tenu de transposer et de mettre en œuvre les dispositions de la présente directive. Par conséquent, tant que les professions en question n'existent pas sur son territoire, cet État membre devrait être dispensé de l'obligation de transposer et de mettre en œuvre les dispositions de la présente directive.

(8 *ter*) Un État membre, sur le territoire duquel ces professions sont exercées exclusivement par des personnes déjà titulaires de certificats conformes à la directive 2008/106/CE, serait soumis à une obligation disproportionnée et inutile s'il était tenu de transposer et de mettre en œuvre les dispositions de la présente directive, étant donné que ces personnes sont déjà soumises à des exigences en matière de compétence et n'interviennent pas dans l'exploitation d'un bâtiment navigant dans des zones de trafic mixte où se côtoient des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure. Par conséquent, tant que les professions visées dans la présente directive sont exercées exclusivement par des personnes soumises aux exigences de la directive 2008/106/CE, cet État membre devrait être dispensé de l'obligation de transposer et de mettre en œuvre les dispositions de la présente directive.

(8 *quater*) Les membres d'équipage opérant exclusivement sur des voies de navigation intérieure non reliées au réseau navigable d'un autre État membre, par une voie de navigation intérieure navigable par un bâtiment relevant du champ d'application de la présente directive, n'exercent pas des activités transfrontalières fréquentes dans le domaine du transport par voie de navigation intérieure. Pour des raisons de rentabilité, les États membres ont donc la possibilité de les exempter de l'obligation de posséder des certificats de qualification conformes aux exigences de la présente directive.

(8 *quater bis*) Lorsque de telles dérogations sont accordées, ces États membres devraient reconnaître les certificats de qualification de l'Union des personnes opérant sur leurs voies de navigation intérieure nationales non reliées au réseau navigable d'un autre État membre où la dérogation s'applique. En ce qui concerne ces voies de navigation intérieure, ces États membres devraient également veiller à ce que les données concernant le temps de navigation et les trajets effectués soient validées, sur demande, dans les livrets de service de la personne titulaire d'un certificat de qualification de l'Union. En outre, ces États membres devraient adopter et faire appliquer des mesures nécessaires pour prévenir la fraude et autres pratiques illégales concernant les certificats de qualification de l'Union et les livrets de service relatifs à ces voies de navigation intérieure non reliées.

- (8 *quater ter*) Les États membres appliquant ces dérogations devraient avoir la possibilité de suspendre les certificats de qualification de l'Union relatifs aux personnes opérant sur leurs voies de navigation intérieure nationales non reliées au réseau navigable d'un autre État membre où la dérogation s'applique.
- (8 *quinquies*) Un État membre, dont aucune des voies de navigation intérieure n'est reliée au réseau navigable d'un autre État membre et qui décide de ne pas délivrer de certificats de qualification de l'Union, conformément à la dérogation autorisée au titre de 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, y compris celles auxquelles il déroge. Par conséquent, tant qu'il décide de ne pas délivrer de certificats de qualification de l'Union, cet État membre devrait être dispensé de l'obligation de transposer et de mettre en œuvre les dispositions relatives à la certification des qualifications. Ces États membres devraient toutefois reconnaître le certificat de qualification de l'Union sur leur 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.
- (9) En vue de contribuer à la mobilité des personnes participant à l'exploitation de bateaux 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 à des normes minimales, 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 de navigation intérieure de l'Union.

- (10) 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 (ou CESNI, organisme international placé 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 en vertu de la convention révisée pour la navigation du Rhin, qui prévoit des exigences identiques à celles énoncées par la présente directive, devraient être valables sur l'ensemble des voies de navigation intérieure de l'Union. Ces documents délivrés par des pays tiers devraient être reconnus au sein de l'Union, sous réserve de réciprocité. 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 dans la présente directive peut aussi être reconnu sur toutes les voies navigables 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.
- (10 *bis*) L'harmonisation de la législation dans le domaine des qualifications professionnelles relatives à la navigation intérieure en Europe est garantie par l'étroite coopération entre l'UE et la CCNR et par les normes élaborées par le CESNI.
- (11) La directive 2005/36/CE demeure applicable aux membres de l'équipage de pont dispensés de l'obligation de posséder un certificat de qualification de l'Union délivré conformément à la présente directive, ainsi qu'aux qualifications en matière de navigation intérieure non couvertes par la présente directive.
- (12) Les États membres ne devraient délivrer de certificats de qualification qu'aux personnes qui répondent aux critères minimaux en matière de compétence, d'âge, d'aptitude médicale et de temps de navigation requis pour l'obtention d'une qualification spécifique.

- (13) Pour garantir la reconnaissance mutuelle des qualifications, il conviendrait que les certificats de qualification soient fondés sur les compétences requises pour l'exploitation de bateaux. 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 peut prendre la forme d'un examen administratif ou être intégrée à des programmes de formation agréés et exécutés conformément à des normes communes afin de garantir un niveau minimal de compétence comparable dans tous les États membres pour différentes qualifications.
- (14) En raison des responsabilités en matière de sécurité qui incombent au conducteur de bateau dans l'exercice de sa profession, lors de la navigation au radar et de l'avitaillement ou de la conduite de bateaux propulsés au gaz naturel liquéfié, il est nécessaire de vérifier, au moyen d'examens pratiques, si le conducteur possède effectivement le niveau de compétence requis. Des simulateurs peuvent être utilisés aux fins de ces examens pratiques afin de rendre l'évaluation des compétences plus aisée.
- (15) L'agrément des programmes de formation est nécessaire pour vérifier qu'ils sont conformes aux exigences minimales communes en ce qui concerne leur contenu et organisation. Vérifier leur 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 agréés peut également favoriser 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 déjà acquises.
- (16) Pour accroître encore la mobilité des conducteurs de bateaux, tous les États membres devraient être autorisés, dans la mesure du possible, à évaluer les compétences requises pour faire face aux risques spécifiques de la navigation sur toutes les voies de navigation intérieure de l'Union où de tels risques sont décelés.

- (17) Le temps de navigation doit être vérifié au moyen de mentions dans les livrets de service validées par un État membre. Pour permettre cette vérification, il convient que les États membres rendent publics les livrets de service et les livres de bord et s'assurent que ces derniers retracent les voyages des bateaux. L'aptitude médicale d'un candidat doit être certifiée par un médecin agréé.
- (18) Chaque fois que les mesures prévues par la présente directive impliquent le traitement de données à caractère personnel, elles doivent être mises en œuvre dans le respect de la législation de l'Union relative à la protection des données à caractère personnel<sup>7</sup>.
- (19) Pour contribuer à l'efficacité de l'administration en ce qui concerne l'octroi, le renouvellement et le retrait des certificats de qualification, il convient que les États membres désignent les autorités compétentes pour 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 directive, ainsi qu'à des fins statistiques, de maintien de la sécurité et de facilitation de la navigation, les États membres devraient enregistrer ces informations, y compris les données concernant les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord dans une base de données tenue par la Commission.

---

<sup>7</sup> En particulier, le règlement (UE) n° XXX/2016 (numéro à ajouter après adoption formelle) du Parlement européen et du Conseil 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 (règlement général sur la protection des données) (référence au JO à ajouter après adoption formelle) et le 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 12.01.2001, p. 1).

- (20) Lorsqu'elles délivrent des certificats de qualification, des livrets de service ou des livres de bord conformément à des règles identiques à celles prévues par la présente directive, les autorités concernées, y compris celles de pays tiers, traitent des données à caractère personnel. Aux fins de l'évaluation de la directive, à des fins statistiques, de maintien de la sécurité, de facilitation de la navigation et de l'échange d'informations entre les autorités participant à la mise en œuvre et au contrôle de l'application de la présente directive, ces autorités et, le cas échéant, les organisations internationales qui ont établi ces règles identiques, devraient également avoir accès à la base de données tenue par la Commission. Cet accès devrait néanmoins se faire sous réserve d'une protection adéquate des données, y compris des données à caractère personnel.
- (21) Pour réduire encore la charge administrative tout en limitant les risques de falsification des documents, la Commission devrait dans un deuxième temps, après adoption de la présente directive, examiner la possibilité d'introduire une version électronique du livret de service et du livre de bord, ainsi que des cartes professionnelles électroniques intégrant les certificats de qualification de l'Union. Ce faisant, la Commission devrait prendre en considération les technologies qui existent déjà dans d'autres modes de transport, en particulier le transport routier. Après avoir réalisé une analyse d'impact comportant une analyse coûts-avantages et une analyse des incidences sur les droits fondamentaux, en particulier en ce qui concerne la protection des données à caractère personnel, la Commission devrait présenter, le cas échéant, une proposition au Parlement européen et au Conseil.
- (22) Afin de garantir des conditions uniformes de mise en œuvre de la présente directive, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution afin qu'elle adopte des décisions approuvant les mesures proposées par les États membres en ce qui concerne les exigences relatives aux compétences requises liées à des risques particuliers sur certains tronçons de voies de navigation intérieure.

- (23) Les compétences d'exécution relatives à l'adoption de modèles pour la délivrance de certificats de qualification, de livrets de service et de livres de bord de l'Union et l'adoption de décisions permettant d'établir ou de suspendre la reconnaissance de ce type de documents délivrés par un pays tiers ou en vertu d'un accord international régissant la navigation sur une voie navigable de l'Union devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>8</sup>.
- (24) Afin de disposer de normes minimales harmonisées pour la certification des qualifications et faciliter, d'une part, l'échange d'informations entre les États membres et, d'autre part, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de la présente directive par la Commission, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission en ce qui concerne l'établissement de normes en matière de compétences, d'aptitude médicale, d'examens pratiques, d'agrément de simulateurs et de définition des caractéristiques et conditions d'utilisation de la base de données tenue par la Commission pour l'enregistrement d'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 en particulier que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.

---

<sup>8</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).

- (25) Les mesures transitoires devraient remédier au problème des certificats nationaux en vigueur, y compris ceux émis par la CCNR, pour les conducteurs de bateaux, mais aussi pour d'autres catégories de membres de l'équipage de pont qui relèvent de la directive. Elles ont pour but de protéger autant que possible les droits octroyés précédemment et de donner aux membres d'équipage qualifiés un délai raisonnable pour demander un certificat de qualification de l'Union. Il convient donc qu'elles prévoient une période maximale de 10 ans pendant laquelle ces certificats peuvent être utilisés sur les voies navigables de l'Union pour lesquelles ils étaient valides avant l'expiration du délai de transposition, et qu'elles garantissent un système de transition vers les nouvelles règles pour tous ces certificats sur la base d'une série unique de critères définis à l'échelle l'UE.
- (26) Le CESNI, qui est ouvert aux experts de tous les États membres, élabore des normes dans le domaine de la navigation intérieure, y compris en matière de reconnaissance des qualifications professionnelles. La Commission peut tenir compte de ces normes dans des actes délégués qu'elle est habilitée à adopter en conformité avec la présente directive.
- (27) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'élaboration d'un cadre commun en matière de reconnaissance des qualifications professionnelles, 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.

- (28) Conformément à la déclaration politique commune du 28 septembre 2011 des États membres et de la Commission sur les documents explicatifs<sup>9</sup>, les États membres se sont engagés à accompagner, dans des cas justifiés, la notification de leurs mesures de transposition d'un ou de plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée.
- (29) Il y a lieu dès lors d'abroger les directives 91/672/CEE et 96/50/CE,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

---

<sup>9</sup> JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

# CHAPITRE 1

## OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DEFINITIONS

### *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 navigant sur les voies de navigation intérieure de l'Union, ainsi qu'à la reconnaissance de ce type de qualifications dans les États membres.

### *Article 2*

#### *Champ d'application*

1. La présente directive s'applique aux membres de l'équipage de pont, aux experts en matière de gaz naturel liquéfié et aux experts en matière de navigation avec passagers, pour les bâtiments suivants sur toute voie de navigation 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;
- d *bis*) les bateaux tenus de posséder un certificat d'agrément conformément à la directive 2008/68/CE<sup>10</sup>;
- e) les engins flottants.

2. La présente directive ne s'applique pas aux personnes:

- a) navigant 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;
- d) navigant sur des bâtiments effectuant des trajets limités dans une zone géographique réduite sur un lac ou de manière saisonnière sur un cours d'eau national non relié au réseau navigable d'un autre État membre, lorsque la distance depuis le point de départ n'est jamais supérieure à dix kilomètres;
- e) navigant de manière saisonnière sur des bâtiments opérant dans un État membre sur des lacs isolés non reliés à un réseau de navigation intérieure;

---

<sup>10</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).

- g) navigant dans des zones portuaires non reliées aux voies de navigation intérieure;
- h) navigant sur des bâtiments opérant sur des bras de mer non reliés aux voies de navigation intérieure et soumis aux exigences de la directive 2008/106/CE.

### *Article 3*

#### *Définitions*

Aux fins de la présente directive, on entend par:

1. "voie de navigation intérieure": toute voie de navigation, à l'exclusion de la mer, ouverte aux bâtiments visés à l'article 2;
- 1 *bis* "bâtiment", un bateau ou un engin flottant;
2. "bateau": un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer;
3. "bateau à passagers", un bateau construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers;
5. "certificat de qualification de l'Union", un certificat délivré par une autorité compétente attestant qu'une personne remplit les exigences de la présente directive;

6. "membres de l'équipage de pont", les personnes participant à l'exploitation d'un bâtiment naviguant sur les voies de navigation intérieure de l'Union qui effectuent des tâches en rapport avec la navigation, la manutention du fret, l'arrimage, l'entretien ou la réparation, à l'exception des personnes exclusivement affectées au fonctionnement des moteurs, des grues et des équipements électriques et électroniques;
- 6 bis "certificat d'opérateur des radiocommunications" certificat national, délivré par un État membre conformément à la réglementation des radiocommunications annexée à la convention internationale des télécommunications, autorisant l'exploitation d'une station de radiocommunication sur un bâtiment de navigation intérieure;
7. "expert en matière de navigation avec passagers", un membre de l'équipage de pont ou une autre personne qualifiée pour prendre des mesures dans les situations d'urgence à bord de bateaux à passagers;
- 7 bis "expert en matière de gaz naturel liquéfié", une personne qualifiée pour intervenir dans la procédure de soutage d'un bâtiment propulsé au gaz naturel liquéfié ou pour être le conducteur d'un tel bâtiment;
8. "conducteur", un membre de l'équipage de pont qualifié pour faire naviguer le bâtiment sur les voies de navigation intérieure des États membres et pour exercer la pleine responsabilité à bord;
9. "risque spécifique", un risque de sécurité en raison de conditions de navigation particulières qui exigent de la part du conducteur des compétences dépassant le niveau attendu d'après les normes générales de compétence relatives au niveau du commandement;
10. "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;

11. "niveau du commandement", le niveau de responsabilité consistant à servir comme conducteur et à veiller à ce que les autres membres de l'équipage du pont exécutent correctement l'ensemble des tâches inhérentes à l'exploitation d'un bâtiment;
- 11 *bis* "niveau de l'exploitation": le niveau de responsabilité consistant à servir comme batelier, comme batelier qualifié ou comme homme de barre 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 autre personne exerçant des fonctions au niveau du commandement;
12. "gros convoi": un convoi poussé dont le produit longueur totale  $\times$  largeur totale est égal ou supérieur à 8000 mètres carrés;
13. "livret de service", un registre personnel détaillant les antécédents professionnels d'un membre d'équipage, notamment le temps de navigation et les trajets effectués;
- 13 *bis* "livret de service actif ou livre de bord actif", un livret de service ou un livre de bord ouvert à l'enregistrement de données;
14. "livre de bord", un registre officiel des trajets effectués par un bâtiment;
15. "temps de navigation", le temps, mesuré en jours, passé à bord par les membres de l'équipage de pont au cours d'un trajet effectué par un bâtiment de navigation intérieure et validé par l'autorité compétente;
19. "engin flottant": une construction flottante portant des installations destinées à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes, élévateurs;

20. "longueur": la longueur maximale de la coque en mètres, gouvernail et beaupré non compris;
21. "largeur": la largeur maximale de la coque en mètres, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelet de défense, etc., non compris);
22. "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;
23. "bras de mer", indentation du littoral maritime, telle qu'une baie ou un fjord;
24. "navigation saisonnière": une activité de navigation exercée annuellement pendant une période maximale de six mois.

## CHAPITRE 2

### CERTIFICATS DE QUALIFICATION DE L'UNION

#### *Article 4*

#### *Obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux membres de l'équipage de pont*

1. Les États membres veillent à ce que les membres de l'équipage de pont naviguant sur les voies de navigation intérieure de l'Union soient munis d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux membres de l'équipage de pont délivré conformément à l'article 10 ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 9, paragraphe 2 ou 3.
- 1 *bis* Pour les membres de l'équipage de pont autres que les conducteurs, le certificat de qualification de l'Union et le livret de service visé à l'article 20 sont présentés dans un document unique.
3. Par dérogation au paragraphe 1, les certificats relatifs aux personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment autres que les conducteurs, délivrés conformément aux dispositions de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, sont valables sur les navires de mer opérant sur les voies de navigation intérieure.

#### *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 10 ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 9, paragraphe 2 ou 3.

3. Par dérogation au paragraphe 1, les certificats relatifs aux personnes visées audit paragraphe, délivrés conformément aux dispositions de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, sont valables sur les navires de mer opérant sur les voies de navigation intérieure.

#### *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 11 lorsque:

- a) ils naviguent sur des voies de navigation intérieure à caractère maritime conformément à l'article 7;
- b) ils naviguent sur des tronçons de voies de navigation intérieure présentant des risques particuliers conformément à l'article 8;
- c) ils naviguent au radar;
- d) ils conduisent des bâtiments fonctionnant au gaz naturel liquéfié;
- e) ils conduisent de grands convois.

## *Article 6 bis*

### *Exemptions relatives aux voies de navigation intérieure nationales non reliées au réseau navigable d'un autre État membre*

1. Un État membre peut exempter des obligations énoncées à l'article 4, paragraphe 1, à l'article 4, paragraphe 1 *bis*, à l'article 5, paragraphe 1, et à l'article 6, les personnes visées à l'article 4, paragraphe 1, à l'article 5, paragraphe 1, et à l'article 6, opérant exclusivement sur des voies de navigation intérieure nationales non reliées au réseau navigable d'un autre État membre, y compris celles classées comme voies de navigation à caractère maritime.

Sur les voies de navigation intérieure concernées, cet État membre peut également appliquer des exemptions aux articles 8, 10, 11 et 12 et à l'article 13, paragraphes 1 et 3, en ce qui concerne les retraits, des exemptions aux articles 14, 15, 16, 17, 18 et 19, à l'article 20, paragraphes 1, 4 et 5, aux articles 21, 22 et 23, à l'article 24, paragraphe 1, points a) à d), et aux articles 25 et 27, en ce qui concerne les livres de bord, les certificats médicaux et les registres, et des exemptions à l'article 34, paragraphe 2.

2. Un État membre qui accorde des exemptions conformément au paragraphe 1 peut délivrer des certificats de qualification à ces personnes, à des conditions qui diffèrent des conditions générales prévues dans la présente directive. La reconnaissance de ces certificats dans d'autres États membres est soumise le cas échéant aux dispositions de la directive 2005/36/CE ou de la directive 2005/45/CE<sup>11</sup>.
3. Les États membres informent la Commission des exemptions appliquées conformément au paragraphe 1. La Commission rend accessibles au public les informations relatives à ces exemptions.

---

<sup>11</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 JO L 255 du 30.9.2005, p.160.

## *Article 7*

### *Classification des voies de navigation intérieure à caractère maritime*

1. Les États membres classent un tronçon de voie navigable intérieure situé sur leur territoire comme étant une voie de navigation intérieure à caractère maritime lorsque l'un des critères suivants est rempli:
  - a) le règlement international pour prévenir les abordages en mer est applicable;
  - b) les bouées et les signes correspondent au système maritime;
  - c) une navigation terrestre est nécessaire; ou
  - d) la navigation nécessite un équipement maritime requérant des connaissances particulières pour son utilisation.
  
2. Les États membres notifient à la Commission le classement d'un tronçon de voie de navigation intérieure situé sur leur territoire comme étant une voie de navigation intérieure à caractère maritime. La notification à la Commission est accompagnée d'une justification sur la base de ces critères. La Commission rend accessible au public, dans les meilleurs délais, la liste des voies de navigation intérieure à caractère maritime.

## *Article 8*

### *Tronçons de voies de navigation intérieure présentant des risques particuliers*

1. Lorsque cela s'avère nécessaire pour assurer la sécurité de la navigation, les États membres peuvent déterminer des tronçons de voies de navigation intérieure présentant des risques particuliers, conformément à la procédure prévue aux paragraphes 2 à 6, lorsque ces risques sont dus à:
  - a) des modifications fréquentes des structures des flux et de leur vitesse; ou
  - b) l'absence de services d'information sur les chenaux (FIS) sur les voies de navigation intérieure ou le manque de cartes appropriées combinées aux caractéristiques hydromorphologiques de la voie de navigation intérieure en cause; ou
  - c) l'existence d'une réglementation spécifique du trafic local justifiée par des caractéristiques hydromorphologiques.
2. Les États membres notifient à la Commission les mesures qu'ils ont l'intention d'adopter en vertu du paragraphe 1 du présent article et de l'article 18, ainsi que les motifs sur lesquels elles sont fondées, au moins six mois avant la date d'application envisagée.
- 2 *bis* Lorsque les tronçons de voies de navigation intérieure 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.

6. Lorsqu'une mesure envisagée par un État membre 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, émettre une décision d'exécution s'opposant à l'adoption de la mesure, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 30, paragraphe 3.
7. Si un risque particulier pour la sécurité de la navigation n'est pas couvert par les critères définis au paragraphe 1 ni par les compétences d'un conducteur visées à l'article 15, tel qu'une fréquence élevée d'accidents, l'État membre peut demander à la Commission de déterminer un tronçon de voies de navigation intérieure présentant des risques particuliers. Cette demande est accompagnée des motifs sur lesquels est fondée la mesure. Dans les six mois qui suivent la demande, la Commission peut adopter, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 30, paragraphe 2, une décision d'exécution autorisant l'État membre à mettre en œuvre les mesures demandées ou obligeant celui-ci à les modifier ou à ne pas les adopter.
8. La Commission rend accessible au public les mesures adoptées par les États membres, ainsi que les motifs visés aux paragraphes 2 et 7.

*Article 9*  
*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 20 délivrés par les autorités compétentes conformément à la présente directive, sont valables sur l'ensemble des voies de navigation intérieure 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 en vertu de la convention révisée pour la navigation du Rhin, qui prévoit des exigences identiques à celles énoncées par la présente directive, est valable sur l'ensemble des voies de navigation intérieure de l'Union.

Lorsque ces certificats, livrets de service et livres de bord sont délivrés par un pays tiers, ils sont valables sur l'ensemble des voies de navigation intérieure 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 à une réglementation nationale d'un pays tiers prévoyant des exigences identiques à celles fixées par la présente directive est valable sur l'ensemble des voies de navigation intérieure 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 délivrés par ses autorités. Cette demande est accompagnée de toutes les informations nécessaires pour pouvoir établir que la délivrance de ces documents est soumise à des exigences qui sont identiques à celles fixées par la présente directive.
5. Après 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 pour lequel la demande a été introduite, afin d'établir si la délivrance de ces documents est soumise à des exigences identiques à celles fixées par la présente directive.

Dans l'affirmative, la Commission adopte un acte d'exécution relatif à 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 cet acte d'exécution, la Commission précise quels documents visés au paragraphe 4 du présent article sont concernés par la reconnaissance.

Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 30, paragraphe 3.

- (5 bis) Lorsqu'un État membre estime qu'un pays tiers ne satisfait plus aux exigences du présent article, il en informe sans délai la Commission, en fournissant des motifs justifiés.

6. Si la Commission établit que la délivrance des documents visés au paragraphe 2 ou 3 ne dépend plus d'exigences identiques, elle adopte un acte d'exécution suspendant la validité de ces documents sur l'ensemble des voies de navigation intérieure de l'Union. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 30, 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.

7. La Commission rend accessible au public la liste des pays tiers visés aux paragraphes 2 et 3, en indiquant les documents reconnus comme valables sur l'ensemble des voies de navigation intérieure 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 10*

##### *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 relatifs aux membres de l'équipage de pont et aux 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 sollicitée;
  - c) qu'ils satisfont aux normes d'aptitude médicale conformément à l'article 21, le cas échéant.
2. Les États membres délivrent des certificats de qualification de l'Union après vérification de l'authenticité et de la validité des documents fournis par le demandeur et après avoir vérifié qu'un tel certificat ne lui 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 30, paragraphe 2. Lorsqu'elle adopte ces actes, la Commission fait une référence aux normes établies par le CESNI et l'actualise, et fixe la date d'application sous réserve que:
- a) ces normes soient disponibles et à jour;
  - b) les modifications du processus décisionnel du CESNI n'affectent pas les intérêts de l'Union.

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

4. La validité du certificat de qualification de l'Union relatif aux membres de l'équipage de pont expire à la date de la visite médicale suivante requise en vertu de l'article 21.
5. Sans préjudice de la limite visée au paragraphe 4, les certificats de qualification de l'Union relatifs aux conducteurs sont valables pour une durée maximale de quinze ans.
6. Les certificats de qualification de l'Union relatifs aux opérations spécifiques sont valables pour une durée maximale de cinq ans.

## *Article 11*

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

1. Les États membres veillent à ce que les demandeurs des autorisations spécifiques visées à l'article 6, autre que celles prévues à l'article 6, point b), 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 l'autorisation spécifique sollicitée;
  - c) qu'ils sont titulaires d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux conducteurs ou d'un certificat reconnu en application de l'article 9, paragraphes 2 et 3, ou qu'ils satisfont aux exigences minimales applicables aux certificats de qualification de l'Union relatifs aux conducteurs prévues par la présente directive.
  
2. Pour les autorisations spécifiques concernant la navigation sur des tronçons de voies de navigation intérieure présentant des risques particuliers sollicitées conformément à l'article 6, point b), les demandeurs fournissent aux autorités compétentes des États membres visées à l'article 18, paragraphe 3, des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante:
  - a) leur identité;
  - b) qu'ils satisfont aux exigences établies conformément à l'article 18 concernant la compétence relative aux risques particuliers sur le tronçon spécifique pour lequel l'autorisation est requise;

- c) qu'ils sont titulaires d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux conducteurs ou d'un certificat reconnu en application de l'article 9, paragraphes 2 et 3, ou qu'ils satisfont aux exigences minimales applicables aux certificats de qualification de l'Union relatifs aux 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 précise, dans le certificat, toute autorisation spécifique délivrée conformément à l'article 6, conformément au modèle visé à l'article 10, 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, l'autorisation spécifique visée à l'article 6, point d), est délivrée sous la forme d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de gaz liquéfié, conformément au modèle visé à l'article 10, paragraphe 3, et sa durée de validité est déterminée conformément à l'article 10, paragraphe 6.

## *Article 12*

### *Renouvellement des certificats de qualification de l'Union*

À l'expiration de la durée de validité d'un certificat de qualification de l'Union, les États membres renouvellent le certificat, sur demande, à condition que soient soumises:

- a) pour un certificat de qualification de l'Union relatif aux membres de l'équipage de **pont**, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 10, paragraphe 1, points a) et c);
- b) pour un certificat de qualification de l'Union relatif aux opérations spécifiques, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 10, paragraphe 1, points a) et b).

### *Article 13*

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

1. Lorsqu'il y a lieu de penser que les exigences applicables aux certificats de qualification ou aux autorisations spécifiques ne sont plus satisfaites, l'État membre qui a délivré le certificat effectue toutes les évaluations nécessaires et, le cas échéant, retire ces certificats.
2. Tout État membre peut suspendre temporairement la validité d'un certificat de qualification de l'Union, dès lors qu'il estime cette suspension nécessaire pour des raisons de sécurité ou d'ordre public.
3. Les États membres consignent sans retard les suspensions et les retraits dans la base de données visée à l'article 23, paragraphe 2.

## **Section II**

### **Compétences**

#### *Article 14*

##### *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 15.

2. Par dérogation au paragraphe 1, l'évaluation de la compétence relative aux risques particuliers visés à l'article 6, point b), est effectuée conformément à l'article 18.

### *Article 15*

#### *Évaluation des compétences*

1. La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 29 afin de fixer les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes en conformité avec les exigences essentielles énoncées à l'annexe II.

Lorsqu'elle exerce ses pouvoirs de délégation, la Commission fait, à l'annexe IV, une référence aux normes établies par le CESNI et l'actualise, et fixe la date d'application sous réserve que:

- a) ces normes soient disponibles et à jour;
- b) elles satisfassent aux exigences essentielles définies à l'annexe II;
- c) les modifications du processus décisionnel du CESNI n'affectent pas les intérêts de l'Union.

Si ces conditions ne sont pas remplies, la Commission peut adapter l'annexe IV afin de prévoir d'autres normes ou d'y faire référence.

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 en réussissant un examen qui est organisé:

- a) sous la responsabilité d'une autorité administrative conformément à l'article 16; ou
  - b) dans le cadre d'un programme de formation agréé conformément à l'article 17.
3. La démonstration du respect des normes de compétence comporte une épreuve pratique en vue d'obtenir:
- a) le certificat de qualification de l'Union relatif aux conducteurs;
  - b) l'autorisation spécifique pour la navigation au radar visée à l'article 6, point c);
  - c) Le certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de gaz naturel liquéfié.

Les épreuves pratiques visant à obtenir les documents visés aux points a) et b) peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur un simulateur conforme à l'article 19. Pour le point c), 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 29 afin de fixer des normes relatives aux épreuves pratiques visées au paragraphe 3, 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.

Lorsqu'elle exerce ses pouvoirs de délégation, la Commission fait, à l'annexe IV, une référence aux normes établies par le CESNI et l'actualise, et fixe la date d'application sous réserve que:

- a) ces normes soient disponibles et à jour;
- b) les modifications du processus décisionnel du CESNI n'affectent pas les intérêts de l'Union.

Si ces conditions ne sont pas remplies, la Commission peut adapter l'annexe IV afin de prévoir d'autres normes ou d'y faire référence.

### *Article 16*

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

1. Les États membres veillent à ce que les examens visés à l'article 15, 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 15, paragraphe 1.
2. En cas d'examens écrits ou d'examens sur ordinateur, les examinateurs visés au paragraphe 1 peuvent être remplacés par des superviseurs qualifiés.
3. L'État membre veille à ce que les examinateurs et les superviseurs ne se trouvent pas en situation de conflit d'intérêts.

### *Article 17*

#### *Agrément 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 15, paragraphe 1, soient agréés 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.

2. Les États membres ne peuvent agréer 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 et le matériel didactique sont correctement documentés et permettent aux demandeurs d'atteindre les normes de compétence visées à l'article 15, 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) l'examen visant à contrôler le respect des normes de compétence visées à l'article 15, paragraphe 1, est effectué par des examinateurs qualifiés qui ne se trouvent pas dans une situation de conflit d'intérêt.
- 2 bis* Les États membres reconnaissent les diplômes ou les certificats délivrés à l'achèvement des programmes de formation agréés par d'autres États membres conformément au paragraphe 1.
- 2 ter* Les États membres révoquent ou suspendent l'agrément qu'ils ont accordé à un programme de formation, si ce programme n'est plus conforme aux critères énoncés au paragraphe 2.
3. Les États membres notifient la liste des programmes de formation agréés, révoqués ou suspendus à la Commission, qui rendra publiques ces informations. Cette 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'agrément ainsi que les qualifications pertinentes et les éventuelles autorisations spécifiques auxquelles le diplôme ou certificat donne accès.

## Article 18

### *Évaluation de la compétence relative aux risques particuliers*

1. Les États membres qui déterminent des tronçons de voies de navigation intérieure présentant des risques particuliers au sens de l'article 8, paragraphe 1, ou de l'article 7, définissent la compétence supplémentaire que doivent posséder les conducteurs qui naviguent sur ces tronçons, ainsi que les moyens permettant d'attester le respect de ces exigences.

Ces moyens peuvent consister en la réalisation d'un petit nombre de trajets sur le tronçon concerné, une épreuve sur simulateur, une épreuve à choix multiple, une épreuve orale ou une combinaison de plusieurs de ces moyens.

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 relative aux risques particuliers, ainsi qu'à la mise à disposition d'outils en vue d'aider les conducteurs à acquérir cette compétence.
3. Un État membre peut réaliser une évaluation de la compétence des demandeurs relative aux risques particuliers pour des tronçons situés dans un autre État membre, sur la base des exigences fixées conformément au paragraphe 1, avec le consentement explicite des États membres concernés. En pareil cas, les États membres visés au paragraphe 1 fournissent à l'État membre qui réalise l'évaluation les moyens nécessaires lui permettant de procéder à celle-ci.

## *Article 19*

### *Utilisation de simulateurs*

1. Les simulateurs utilisés pour l'évaluation des compétences font l'objet d'un agrément de la part des États membres. Cet agrément est délivré sur demande lorsqu'il est démontré que l'appareil satisfait aux normes applicables aux simulateurs établies par les actes délégués visés au paragraphe 2. L'agrément précise quelle compétence peut être spécifiquement évaluée à l'aide du simulateur.
2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 29 afin de fixer des normes relatives à l'agrément des simulateurs, spécifiant les exigences fonctionnelles et techniques minimales et les procédures administratives en la matière, avec l'objectif 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 15, paragraphe 3.

Lorsqu'elle exerce ses pouvoirs de délégation, la Commission fait, à l'annexe IV, une référence aux normes établies par le CESNI et l'actualise, et fixe la date d'application sous réserve que:

- a) ces normes soient disponibles et à jour;
- b) les modifications du processus décisionnel du CESNI n'affectent pas les intérêts de l'Union.

Si ces conditions ne sont pas remplies, la Commission peut adapter l'annexe IV afin de prévoir d'autres normes ou d'y faire référence.

- 2 bis* Les États membres reconnaissent, sans exigence ni évaluation technique supplémentaire, les simulateurs agréés par les autorités compétentes d'autres États membres conformément au paragraphe 1.

- 2 *ter* Les États membres révoquent ou suspendent l'agrément qu'ils ont délivré pour des simulateurs, si ces simulateurs ne satisfont plus aux normes visées au paragraphe 2.
3. Les États membres notifient la liste des simulateurs agréés à la Commission. La Commission rend ces informations accessibles au public.

### **Section III**

#### **Temps de navigation et aptitude médicale**

##### *Article 20*

##### *Livret de service et livre de bord*

1. Les États membres veillent à ce que le temps de navigation visé à l'article 10, paragraphe 1, point b), et les trajets effectués visés à l'article 18, paragraphe 1, soient consignés par le conducteur dans un livret de service, tel que visé au paragraphe 5 ou dans un livret de service reconnu en vertu de l'article 9, paragraphe 2 ou 3.
3. Les États membres veillent à ce que, à la demande de tout membre de l'équipage, les données concernant le temps de navigation et les trajets effectués pendant une période maximale de 15 mois précédant la date de la demande soient validées dans le livret de service après vérification de l'authenticité et de la validité des pièces justificatives nécessaires. Lorsque des outils électroniques sont mis en place, notamment des livrets de service électroniques et des livres de bord électroniques associés à des procédures appropriées pour préserver l'authenticité des documents, les données correspondantes peuvent être validées sans procédures supplémentaires.

Le temps de navigation peut avoir été effectué sur toute voie de navigation intérieure des États membres. Lorsqu'une voie de navigation intérieure n'est pas intégralement située 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.

4. Les États membres veillent à ce que les trajets des bâtiments visés à l'article 2, paragraphe 1, soient consignés dans un livre de bord visé au paragraphe 5 du présent article ou dans un livre de bord reconnu en vertu de l'article 9, paragraphe 2 ou 3.
- 4 bis. La Commission adopte des actes d'exécution établissant les modèles de livrets de service et de livres de bord. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 30, paragraphe 3, 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.

Lors de l'adoption de ces modèles, 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<sup>12</sup> du Conseil en vue de vérifier les exigences en matière d'équipage et de consigner les trajets du bâtiment.

Lorsqu'elle adopte ces modèles, la Commission fait une référence aux normes établies par le CESNI et l'actualise, et fixe la date d'application, sous réserve que:

- a) ces normes soient disponibles et à jour;

---

<sup>12</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).

- b) les modifications du processus décisionnel du CESNI n'affectent pas les intérêts de l'Union.

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

- 5. 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 21*

#### *Aptitude médicale*

- 1. Les États membres veillent à ce que les membres de l'équipage de pont qui demandent un certificat de qualification de l'Union démontrent leur aptitude médicale en présentant une attestation médicale valable délivrée par un médecin reconnu par l'autorité compétente, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale.
- 2. Les attestations médicales sont présentées à l'autorité compétente:
  - a) pour la délivrance du premier certificat de qualification de l'Union relatif aux membres de l'équipage de pont;
  - b) pour la délivrance des certificats de qualification de l'Union relatifs aux conducteurs;
  - c) pour le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux membres de l'équipage de pont lorsque les conditions visées au paragraphe 3 du présent article sont remplies.

Les attestations médicales délivrées en vue de l'obtention d'un certificat de qualification de l'Union ne doivent pas avoir été établies 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 relatif aux membres de l'équipage de pont démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 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 de l'équipage de pont qu'il démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1, lorsque des éléments objectifs indiquent que les exigences en matière d'aptitude médicale visées au paragraphe 6 du présent article risquent de ne plus être satisfaites.
5. Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée, 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 10, paragraphe 3.
6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 29 et sur la base des exigences essentielles en matière d'aptitude médicale visées à l'annexe III afin de fixer 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.

Lorsqu'elle exerce ses pouvoirs de délégation, la Commission fait, à l'annexe IV, une référence aux normes établies par le CSNI et l'actualise, et fixe la date d'application sous réserve que:

- a) ces normes soient disponibles et à jour;

- b) elles satisfassent aux exigences essentielles définies à l'annexe III;
- c) les modifications du processus décisionnel du CESNI n'affectent pas les intérêts de l'Union.

Si ces conditions ne sont pas remplies, la Commission peut adapter l'annexe IV afin de prévoir d'autres normes ou d'y faire référence.

## CHAPITRE 4

### DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

#### *Article 22*

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

1. Tout traitement des données à caractère personnel par les États membres prévu par la présente directive s'effectue conformément à la législation de l'Union relative à la protection des données à caractère personnel, notamment le règlement (UE) n° XXX/2016 (numéro à ajouter après adoption formelle) du Parlement européen et du Conseil 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 (règlement général sur la protection des données)<sup>13</sup>.
2. Tout traitement des données à caractère personnel par la Commission prévu par la présente directive s'effectue conformément au règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil<sup>14</sup>.
3. Les États membres veillent à ce que les données à caractère personnel puissent être traitées 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 23 et la Commission;
  - c) établissement de statistiques.

---

<sup>13</sup> (référence du JO à ajouter après adoption formelle)

<sup>14</sup> JO L 8 du 12.1.2001, p. 1.

Des informations anonymisées provenant de ces données peuvent être utilisées pour soutenir les politiques visant à promouvoir le transport par voies de navigation intérieure.

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 sanitaires, sont traitées dans les registres visés à l'article 23, paragraphe 1, et dans la base de données visée à l'article 23, paragraphe 2, en soient préalablement informées. Elles ont le droit d'accéder aux données à caractère personnel les concernant et de disposer d'une copie de ces données sur demande à tout moment.

### *Article 23*

#### *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 tous 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 9, paragraphe 2, qui sont délivrés, renouvelés, expirés, suspendus, retirés ou déclarés perdus, volés ou détruits.

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 numéro d'identification du titulaire, le numéro d'identification du livret de service, le nom du titulaire, 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 bâtiments (numéro ENI), le numéro d'identification du livre de bord, la date de délivrance et l'autorité de délivrance.

Pour faciliter davantage l'échange d'informations entre les États membres, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 29 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 20, paragraphe 5.

2. Aux fins de la mise en œuvre, du contrôle de l'application et de l'évaluation de la présente directive, du maintien de la sécurité ainsi qu'à des fins statistiques, et afin de faciliter la navigation et 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, dans une base de données tenue par la Commission, les données relatives aux certificats de qualification, aux livrets de service et aux livres de bord visés au paragraphe 1.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 29 pour définir les normes fixant les caractéristiques et les conditions d'utilisation de cette base de données, en vue notamment de préciser:

- 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 finalités pour lesquelles les données sont utilisées;
- c) la durée maximale de conservation des 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.

Lorsqu'elle adopte de tels actes délégués, la Commission mentionne et actualise, à l'annexe IV, la référence appropriée ainsi que la date d'application.

- 3. Les données à caractère personnel figurant dans les registres visés au paragraphe 1 et 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 les informations ne sont plus nécessaires à ces fins, ces données à caractère personnel 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) 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, sauf autorisation écrite expresse et sous réserve du respect des conditions fixées par la Commission.

*Article 24*  
*Autorités compétentes*

1. Les États membres désignent, le cas échéant, les autorités compétentes pour:
  - a) organiser et superviser les examens visés à l'article 16;
  - b) agréer les programmes de formation visés à l'article 17;
  - (b *bis*) agréer les simulateurs visés à l'article 19;
  - c) délivrer, renouveler, suspendre ou retirer les certificats et délivrer les autorisations spécifiques visés aux articles 4, 5, 6, 12, 13 et 34, ainsi que les livrets de service et les livres de bord visés à l'article 20;
  - (c *bis*) valider le temps de navigation dans les livrets de service visés à l'article 20;
  - (c *ter*) déterminer les médecins qui peuvent délivrer des attestations médicales conformément à l'article 21;
  - d) tenir les registres visés à l'article 23;
  - e) détecter et combattre la fraude et les autres pratiques illégales visées à l'article 27.
2. Les États membres notifient à la Commission toutes les autorités compétentes sur leur territoire visées au paragraphe 1 du présent article. La Commission rend ces informations accessibles au public.

*Article 25*

*Suivi*

Les États membres veillent à ce que:

- a) toutes les activités de formation, d'évaluation des compétences, de délivrance et de mise à jour des certificats de qualification de l'Union, des livrets de service et des livres de bord exécutées par des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux sous leur autorité fassent l'objet d'un suivi continu dans le cadre d'un système de normes de qualité afin de garantir la réalisation des objectifs définis par la présente directive;
- b) les objectifs de formation et les normes de compétence connexes à atteindre soient clairement définis et que les niveaux des connaissances et aptitudes à atteindre et à examiner conformément à la présente directive soient clairement identifiés;
- c) le champ d'application des normes de qualité couvre 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, tous les cours et programmes de formation, les examens et évaluations effectués par chaque État membre ou sous son autorité, ainsi que les qualifications et l'expérience que doivent posséder les instructeurs et les examinateurs, compte tenu des principes, des systèmes, des contrôles et des examens internes d'assurance de la qualité qui ont été arrêtés afin de garantir la réalisation des objectifs fixés.

## *Article 27*

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

1. Les États membres adoptent et font appliquer les mesures appropriées pour prévenir la fraude et autres pratiques illégales concernant les certificats de qualification de l'Union, les livrets de service, les livres de bord, les attestations médicales 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.

## *Article 28*

### *Sanctions*

Les États membres déterminent le régime de sanctions applicables en cas de violation des dispositions nationales adoptées en vertu de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir leur application. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

## CHAPITRE 5

### DISPOSITIONS FINALES

#### *Article 29*

#### *Exercice de la délégation*

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées par le présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 15, paragraphes 1 et 4, aux articles 19 et 21, et à l'article 23, paragraphes 1 et 2, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [*insérer*: date d'entrée en vigueur]. 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 de 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 prévue 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.
- 3 bis 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 "Mieux légiférer" du 15 mars 2016.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
5. 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.
7. La Commission peut désigner un organisme chargé de recevoir les notifications et de mettre à la disposition du public les informations prévues par la présente directive.

### *Article 30*

#### *Comité*

1. La Commission est assistée par un comité. Il s'agit d'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, son président peut décider de clore la procédure sans résultat dans le délai pour émettre un avis.
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 pour émettre un avis.

### *Article 31*

#### *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 huit ans après la date visée à l'article 35, paragraphe 1.
2. Au plus tard [*insérer*: deux ans avant la date indiquée au paragraphe 1], 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 directive, conformément aux lignes directrices établies par la Commission en consultation avec les États membres en ce qui concerne la collecte, le format et le contenu des informations.

### *Article 32*

#### *Mise en œuvre progressive*

1. Dans un délai de 18 mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive, la Commission adopte et met en œuvre progressivement des actes délégués et des actes d'exécution établissant:
  - a) les normes relatives aux caractéristiques et aux conditions d'utilisation de la base de données prévues à l'article 23;
  - b) les normes de compétences visées à l'article 15, paragraphe 1;
  - c) les normes d'aptitude médicale prévues à l'article 21;
  - d) les modèles prévus aux articles 10 et 20;
  - e) les normes relatives aux épreuves pratiques prévues à l'article 15, paragraphe 3;
  - f) les normes relatives aux simulateurs prévues à l'article 19.

2. Au plus tard 30 mois après l'adoption des paramètres de la base de données établis au paragraphe 1, point a), du présent article, la base de données prévue à l'article 23 est mise en place.

### *Article 33*

#### *Abrogation*

Les directives 96/50/CE et 91/672/CEE sont abrogées avec effet à compter du [*insérer*: date qui suit la fin de la période de transposition].

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

### *Article 34*

#### *Dispositions transitoires*

1. Les certificats délivrés conformément à la directive 96/50/CE et les certificats visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 6, de ladite directive, délivrés avant [*insérer*: la date qui suit la fin de la période de transposition visée à l'article 35 de la présente directive], demeurent valables sur les voies navigables de l'Union sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de 10 ans après cette date.

Avant [*insérer*: la date qui suit la fin de la période de transposition visée à l'article 35 de la présente directive + 10 ans], l'État membre qui a délivré ces certificats délivre, sur demande, un certificat de qualification de l'Union aux conducteurs titulaires de tels certificats, conformément au modèle prescrit par la présente directive, pour autant qu'ils fournissent les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 10, paragraphe 1, points a) et c), de la présente directive.

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.

2 bis Les patentes de batelier du Rhin visées à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 5, de la directive 96/50/CE et délivrées avant [*insérer*: la date qui suit la fin de la période de transposition visée à l'article 35 de la présente directive] demeurent valables sur l'ensemble des voies de navigation intérieure de l'Union jusqu'au [*insérer*: la date qui suit la fin de la période de transposition visée à l'article 35 de la présente directive + 10 ans].

Avant [*insérer*: la date qui suit la fin de la période de transposition visée à l'article 35 de la présente directive + 10 ans], les États membres dans lesquels ces certificats ont été délivrés délivrent, sur demande, un certificat de qualification de l'Union aux conducteurs, pour autant qu'ils fournissent les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 10, paragraphe 1, points a) et c), de la présente directive. L'État membre peut également décider, sur demande, de délivrer une patente de batelier du Rhin visée à l'article 9, paragraphe 2.

3. Les membres d'équipage autres que les conducteurs titulaires d'un certificat de qualification délivré par un État membre avant la date qui suit la fin de la période de transposition visée à l'article 35 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 10 ans après cette date. Pendant cette période, les membres d'équipage autres que les conducteurs 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 un certificat de qualification de l'Union ou un certificat en application de l'article 9, paragraphe 2, auprès d'une autorité compétente chargée de délivrer de tels certificats, à condition de fournir les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 10, paragraphe 1, points a) et c), de la présente directive.
4. Les livrets de service et les livres de bord délivrés avant la date qui suit la fin de la période de transposition visée à l'article 35 selon des modalités autres que celles prévues par la présente directive peuvent rester actifs pendant une durée maximale de 10 ans à compter de la date qui suit l'expiration de la période de transposition visée à l'article 35.

5. Par dérogation au paragraphe 3, les certificats nationaux relatifs aux membres d'équipage opérant sur des bacs, qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive 96/50/CE et qui ont été délivrés avant [*insérer*: la date qui suit la fin de la période de transposition visée à l'article 35 de la présente directive], demeurent valables sur les voies navigables 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, les membres d'équipage opérant sur des bacs peuvent solliciter un certificat de qualification de l'Union ou un certificat en application de l'article 9, paragraphe 2, auprès d'une autorité compétente chargée de délivrer de tels certificats, à condition de fournir les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 10, paragraphe 1, points a) et c) de la présente directive, et pour autant que le certificat ait été valable pendant au moins 10 ans.

6. Par dérogation au paragraphe 4, paragraphe 1, les États membres peuvent, jusqu'au [*insérer*: date d'entrée en vigueur + 30 ans], autoriser les conducteurs navigant sur des navires de mer opérant sur certaines voies de navigation intérieure à être munis d'un brevet d'aptitude de capitaine délivré conformément aux dispositions de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, à condition que:
- a) l'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 cinq ans le [*insérer*: date d'entrée en vigueur de la directive] sur les voies de navigation intérieure concernées.

*Article 35*  
*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 [insérer: 4 ans après l'entrée en vigueur]. Ils en communiquent immédiatement le texte à 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.

- 1 *bis* Par dérogation au paragraphe 1, un État membre, dans lequel toutes les personnes visées à l'article 2 sont exemptées au titre de l'article 6 *bis*, est tenu de mettre en vigueur au plus tard le [insérer: date de transposition], uniquement les mesures nécessaires pour se conformer aux articles 1 à 3 et aux articles 6 *bis*, 7 et 9 en ce qui concerne le certificat de qualification de l'Union et le livret de service, à l'article 13, paragraphes 2 et 3 en ce qui concerne les suspensions, à l'article 20, paragraphe 3, à l'article 24, paragraphe 1, point e) et paragraphe 2, et à l'article 27 en ce qui concerne le certificat de qualification de l'Union et le livre de service, et aux articles 28 et 24 à l'exception du paragraphe 2.

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

- 1 *ter* Par dérogation au paragraphe 1, un État membre n'est pas tenu de transposer la présente directive pour autant que:
- a) aucune personne visée à l'article 2 n'exerce sur son territoire les activités professionnelles relevant de la présente directive;
  - b) les activités professionnelles exercées sur son territoire le soient exclusivement par des personnes soumises aux exigences de la directive 2008/106/CE.

Cet État membre doit dans ce cas en informer la Commission au plus tard le [*date de transposition*]. Il ne peut délivrer de certificats de qualification de l'Union ou agréer des programmes de formation ou des simulateurs avant d'avoir transposé et mis en œuvre les dispositions de la présente directive et d'en avoir informé la Commission.

2. 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 36*

##### *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 37*

##### *Destinataires*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, 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 sont présentées dans un ordre jugé croissant de niveau de qualifications, à l'exception des qualifications des matelots et des apprentis 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 de matelot**

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

- avoir 16 ans au moins.

##### **1.2 Exigences minimales relatives à la certification d'apprenti**

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

- avoir 15 ans au moins;
- avoir signé un contrat d'apprentissage prévoyant un programme de formation agréé visé à l'article 17.

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

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

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

a)

- avoir 17 ans au moins;
- avoir terminé un programme de formation agréé visé à l'article 17 d'une durée d'au moins deux ans, reposant sur les normes de compétence relatives au niveau de l'exploitation figurant à l'annexe II;
- avoir effectué un temps de navigation d'au moins 90 jours dans le cadre de ce programme de formation agréé.

ou

b)

- avoir 18 ans au moins;
- avoir réussi une évaluation de compétences, réalisée par une autorité administrative visée à l'article 16, et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau de l'exploitation figurant à l'annexe II;
- avoir effectué un temps de navigation d'au moins 360 jours, ou 180 jours s'il peut en outre fournir la preuve d'une expérience professionnelle d'au moins 250 jours 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;
- avoir terminé un programme de formation agréé visé à l'article 17 d'une durée d'au moins un an et demi, reposant sur les normes de compétence relatives au niveau de l'exploitation figurant à l'annexe II;
- avoir effectué un temps de navigation d'au moins 90 jours dans le cadre de ce programme de formation agréé.

## **2.2 Exigences minimales relatives à la certification de batelier qualifié**

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

a)

- avoir effectué un temps de navigation d'au moins 180 jours en étant qualifié pour servir en tant que batelier;

ou

b)

- avoir terminé un programme de formation agréé visé à l'article 17 d'une durée d'au moins trois ans, reposant sur les normes de compétence relatives au niveau de l'exploitation figurant à l'annexe II;

- avoir effectué un temps de navigation d'au moins 270 jours dans le cadre de ce programme de formation agréé.

### **2.3 Exigences minimales relatives à la certification d'homme de barre**

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

**a)**

- avoir effectué un temps de navigation d'au moins 180 jours en étant qualifié pour servir en tant que batelier qualifié.

ou

**b)**

- avoir terminé un programme de formation agréé visé à l'article 17 d'une durée d'au moins trois ans, reposant sur les normes de compétence relatives au niveau de l'exploitation figurant à l'annexe II;
- avoir effectué un temps de navigation d'au moins 360 jours dans le cadre de ce programme de formation agréé.

ou

**c)**

- avoir une expérience d'au moins 500 jours en tant que capitaine maritime;
- avoir réussi une évaluation de compétences réalisée par une autorité administrative et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau de l'exploitation figurant à l'annexe I.

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

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

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

a)

- avoir 18 ans au moins;
- avoir terminé un programme de formation agréé visé à l'article 17 d'une durée d'au moins trois ans, reposant sur les normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II;
- avoir effectué un temps de navigation d'au moins 360 jours, dans le cadre de ce programme de formation agréé ou postérieurement.
- être titulaire d'un certificat d'opérateur des radiocommunications.

ou

b)

- avoir 18 ans au moins;
- être titulaire de la qualification d'homme de barre;
- avoir effectué un temps de navigation d'au moins 180 jours;
- avoir réussi une évaluation de compétences réalisée par une autorité administrative et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau de l'exploitation figurant à l'annexe II.

- être titulaire d'un certificat d'opérateur des radiocommunications.

ou

b *bis*)

- avoir 18 ans au moins;
- avoir effectué un temps de navigation d'au moins 540 jours, ou 180 jours s'il peut en outre fournir la preuve d'une expérience professionnelle d'au moins 500 jours acquise sur un navire de mer en tant que membre d'équipage de pont;
- avoir réussi une évaluation de compétences réalisée par une autorité administrative et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau de l'exploitation figurant à l'annexe II.
- être titulaire d'un certificat d'opérateur des radiocommunications.

ou

c)

- avoir un minimum de cinq années d'expérience professionnelle avant l'inscription à un programme de formation agréé;
- avoir suivi un programme de formation agréé visé à l'article 17 d'une durée d'au moins un an et demi, reposant sur les normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II;
- avoir effectué un temps de navigation d'au moins 180 jours dans le cadre de ce programme de formation agréé et d'au moins 180 jours postérieurement.

- être titulaire d'un certificat d'opérateur des radiocommunications.

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

#### 3.2.1 Voies navigables à caractère maritime

Tout demandeur doit:

- satisfaire aux normes de compétence relatives à la navigation sur les voies navigables 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 relatif aux experts en matière de GNL visé à la section 4.2.

#### 3.2.4 Grands convois

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

## **4 Qualifications relatives aux 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 relatif aux experts en matière de navigation avec passagers doit:

- avoir 18 ans au moins;
- 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 agréé conformément à l'article 15, paragraphe 2.

### **4.2 Exigences minimales relatives à la certification d'un expert en matière de gaz naturel liquéfié (GNL)**

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

- avoir 18 ans au moins;
- 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 effectué le temps de navigation suivant à bord d'un bateau 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 de l'exploitation**

##### **1.1 Navigation**

Le batelier doit assister le commandement du navire dans les situations de manœuvre et de conduite d'un bateau sur les voies de navigation intérieure. Il doit pouvoir le faire sur tous les types de voies navigables et dans tous les types de ports. Le batelier doit notamment être capable:

- d'aider à la préparation du bateau 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 bateau en assurant la sécurité nautique et de manière économique.

##### **1.2 Exploitation de bateaux**

Le batelier doit être capable:

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

##### **1.3 Manutention du fret, arrimage et transport de passagers**

Le batelier doit être capable:

- d'aider au commandement du bateau pour la préparation, l'arrimage et la surveillance du fret pendant les opérations de chargement et de déchargement;

- d'aider au commandement du bateau pour la fourniture de services aux passagers.

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

Le batelier doit être capable:

- d'aider au commandement du bateau 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.

#### **1.5 Entretien et réparation**

Le batelier doit être capable:

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

#### **1.6 Communication**

Le batelier doit être capable:

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

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

Le batelier doit être capable:

- de respecter les règles de sécurité du travail et de comprendre l'importance des règles de santé et de sécurité ainsi que 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 Observation générale**

Le conducteur doit être capable de donner des instructions et de contrôler toutes les tâches exécutées par d'autres membres de l'équipage du pont visées au chapitre 1 de la présente annexe, ce qui implique des aptitudes adéquates pour exécuter ces tâches.

### **2.1 Navigation**

Le conducteur doit être capable:

- de planifier un voyage et de diriger la navigation sur des voies de navigation intérieure, ce qui inclut la capacité de choisir l'itinéraire le plus logique, économique et écologique pour atteindre les destinations de chargement et de déchargement, en tenant compte du calendrier de navigation le plus efficient en fonction de la situation concrète, et de respecter et d'appliquer la réglementation du trafic applicable à la navigation sur des voies de navigation intérieure;
- 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 de l'équipage de pont.

- de naviguer et de manoeuvrer, en assurant l'exploitation du bateau en toute sécurité dans toutes les conditions sur les voies de navigation intérieure, y compris dans les situations de densité de trafic élevée ou lorsque d'autres bateaux transportent des marchandises dangereuses, ce qui suppose des connaissances de base concernant l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)
- de réagir aux situations d'urgence relatives à la navigation sur les voies de navigation intérieure;
- d'utiliser des équipements à très haute fréquence pour naviguer sur les voies de navigation intérieure.

## **2.2 Exploitation de bateaux**

Le conducteur doit être capable:

- d'appliquer les connaissances en matière de construction navale et de méthodes de construction des bateaux de navigation intérieure à l'exploitation de différents types de bateaux;
- de contrôler et de surveiller les équipements obligatoires indiqués dans le certificat de bateau concerné.
- d'appliquer les connaissances de base relatives aux exigences techniques des bateaux de navigation intérieure.

## **2.3 Manutention du fret, arrimage et transport de passagers**

Le conducteur 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 bonne stabilité du bateau;
- de planifier et d'assurer le transport des passagers en toute sécurité, ainsi que leur prise en charge au cours du voyage.

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

Le conducteur 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 machines principales ainsi que les machines et équipements auxiliaires;
- de planifier et de donner des instructions en ce qui concerne la pompe du bateau et son système de commande;
- d'organiser l'utilisation et l'application en toute sécurité des dispositifs électrotechniques du bateau, 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 doit être capable:

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

## **2.6 Communication**

Le conducteur doit être capable:

- d'effectuer la gestion de ressources humaines et d'être socialement responsable, d'organiser le déroulement des tâches et la formation à bord du bateau;
- d'assurer une bonne communication à tout moment, ce qui inclut l'utilisation de phrases normalisées pour communiquer dans des situations caractérisées par des problèmes de communication;
- de promouvoir un environnement de travail équilibré et sociable à bord.

## **2.7 Santé, sécurité et protection de l'environnement**

Le conducteur 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;
- 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 de navigation intérieure à caractère maritime**

Le conducteur doit être capable:

- de travailler avec les graphiques et cartes actualisées, les avis à la batellerie, les avis aux navigateurs et les autres publications spécifiques aux voies navigables 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 des voies de navigation intérieure) et de l'AIMS (Association internationale de signalisation maritime) sur les voies maritimes pour la sécurité de la navigation.

## **3.2 Navigation au radar**

Le conducteur 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 conformément aux [...] réglementations fixant les exigences relatives à la navigation au radar (telles que les exigences applicables aux équipages, 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 aux 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).

## 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 bateaux 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 bateaux;
- 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 servant à bord d'un bateau est indemne de toute affection et de tout handicap la rendant incapable:

- d'exécuter les tâches nécessaires à l'exploitation d'un bateau;
- 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*

<b>Objet, article</b>	<b>Exigences de conformité</b>	<b>Entrée en application</b>
Examens pratiques, article 15, paragraphe 4	[CESNI ...]	[...]
Agrément de simulateurs, article 19, paragraphe 2		
Caractéristiques et conditions d'utilisation des registres, article 23, paragraphe 2		

**Tableau B**

<b>Point</b>	<b>Exigences essentielles en matière de compétence</b>	<b>Exigences de conformité</b>	<b>Entrée en application</b>
1	Exigences essentielles en matière de compétence au niveau de l'exploitation	[CESNI ...]	[...]
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 de navigation intérieure à caractère maritime		
3.2	Navigation au radar		
4	Exigences essentielles en matière de compétence relatives aux opérations spécifiques		
4.1	Expert en matière de navigation avec passagers		
4.2	Expert en matière de gaz naturel liquéfié (GNL)		

Tableau C

<b>Exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale</b>	<b>Exigences de conformité</b>	<b>Entrée en application</b>
Aptitude médicale	[CESNI ...]	[...]