

COM(2016) 82 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 18 mars 2016

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 18 mars 2016

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

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

E 11016

Bruxelles, le 18 février 2016
(OR. en)

6285/16

**Dossier interinstitutionnel:
2016/0050 (COD)**

**TRANS 51
MAR 54
CODEC 179
EDUC 35
SOC 85
ETS 4
MI 94**

PROPOSITION

Origine:	Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur
Date de réception:	18 février 2016
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2016) 82 final
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

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2016) 82 final.

p.j.: COM(2016) 82 final



Bruxelles, le 18.2.2016
COM(2016) 82 final

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)

{SWD(2016) 35 final}

{SWD(2016) 36 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

1.1. Motivation et objectifs de la proposition

L'objectif de l'initiative est de faciliter la mobilité de la main-d'œuvre dans le secteur de la navigation intérieure en faisant en sorte que les qualifications des travailleurs soient reconnues dans toute l'Union. Cette initiative repose sur plus de 19 ans d'expérience dans l'application des directives 96/50/CE¹ et 91/672/CEE², qui se limitent toutefois à la reconnaissance mutuelle des certificats des conducteurs de bateaux exerçant leur activité sur les voies de navigation intérieure de l'UE autres que le Rhin.

Le transport par voies de navigation intérieure est un mode de transport peu coûteux et efficace sur le plan énergétique, auquel il serait possible de recourir davantage pour soutenir l'efficacité énergétique, la croissance et les objectifs de développement industriel dans l'Union européenne. Cependant, il ne peut jouer pleinement son rôle en raison de difficultés touchant la mobilité des travailleurs, d'une pénurie permanente de main-d'œuvre et d'une inadéquation des aptitudes, qui persistent en dépit des tentatives du secteur de résoudre ces problèmes au niveau bilatéral et multilatéral. Des divergences dans les exigences minimales concernant les qualifications professionnelles dans l'ensemble des États membres empêchent les différents pays de disposer d'un minimum d'assurance concernant la reconnaissance des qualifications professionnelles des équipages originaires d'autres États membres, notamment du fait que ces exigences portent sur la sécurité de la navigation.

La présente initiative vise donc à étendre le champ d'application de la reconnaissance des qualifications professionnelles, qui se limite actuellement aux conducteurs de bateaux, à tous les membres d'équipage jouant un rôle dans la conduite de bateaux, y compris sur le Rhin. Pour instaurer la confiance requise préalablement à une telle reconnaissance, elle propose de fonder la reconnaissance des qualifications professionnelles sur les compétences qui sont nécessaires à l'exploitation des bateaux et de trouver un équilibre entre la reconnaissance des qualifications et les garanties, en introduisant des normes en matière d'évaluation des compétences, d'agrément des programmes de formation et de suivi et d'évaluation des formations.

Elle répond à des demandes anciennes exprimées par le secteur et les États membres de réviser le cadre juridique actuel, obsolète, afin de le remplacer par un cadre moderne, fondé sur les compétences et conforme à l'approche en matière de reconnaissance des qualifications adoptée pour les autres modes de transport.

¹ Directive 96/50/CE du Conseil du 23 juillet 1996 concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conducteur 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.*

² 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.*

1.2. Cohérence avec les politiques existantes dans ce domaine

La directive 91/672/CEE et la directive 96/50/CE prévoient la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateaux et définissent des exigences minimales pour leur obtention. La présente initiative s'appuie sur ces instruments et étend l'obligation de couvrir tous les membres d'équipage du secteur de la navigation intérieure dans l'UE, y compris sur le Rhin.

Étant donné qu'il n'existe aucune législation sectorielle à l'échelle de l'UE en matière de reconnaissance des qualifications professionnelles des travailleurs à un niveau inférieur à celui de conducteur, la directive 2005/36/CE relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles, dont la portée est générale, s'applique. Dans la pratique toutefois, 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, c'est pourquoi les travailleurs du secteur n'ont guère mis à profit les possibilités offertes par ce cadre général.

La proposition a été préparée dans le cadre de NAIADES II³, le programme de la Commission visant à promouvoir les transports par voies de navigation intérieure; elle implique un réexamen du cadre relatif à l'harmonisation et à la modernisation des qualifications professionnelles dans le secteur. Dans le cadre de la nouvelle approche de la gouvernance dans le domaine de la navigation intérieure, la Commission a renforcé sa coopération avec les différentes commissions fluviales, notamment avec la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Cette coopération a abouti, notamment, à la création du CESNI⁴, un nouvel organisme ouvert aux experts de tous les États membres de l'UE qui a pour tâche d'élaborer des normes techniques pour la navigation intérieure. Son expertise peut être utilisée par l'UE également dans le domaine des qualifications professionnelles dans ce secteur. La définition de normes fondées sur les compétences minimales auxquelles l'UE, la CCNR ainsi que d'autres instances internationales et des pays tiers peuvent recourir, dans les limites de leurs cadres juridiques, est une étape importante vers la reconnaissance mutuelle des qualifications dans le domaine de la navigation intérieure au sein de l'UE.

1.3. Cohérence avec les autres politiques de l'Union

La présente initiative est conforme au marché intérieur et contribue à son fonctionnement, en ce qu'elle permet de surmonter les obstacles qui empêchent de réaliser son plein potentiel. Elle peut contribuer à donner aux entreprises l'accès aux services de transport par voies de navigation intérieure, en offrant les meilleures conditions en termes de qualité, de prix ou de services disponibles, et aider les professionnels à fournir rapidement et facilement leurs services partout dans l'Union. L'initiative contribue à la réalisation des objectifs stratégiques pour 2014-2019 visés par la Commission en vue de promouvoir «un marché intérieur plus approfondi et plus équitable, doté d'une base industrielle renforcée», «un nouvel élan pour l'emploi, la croissance et l'investissement», «l'Union de l'énergie» et l'UE comme «une Europe plus forte sur la scène internationale».

³ Communication: Vers un transport par voies navigables intérieures de qualité — NAIADES II, COM (2013) 623 final.

⁴ Comité européen pour l'élaboration des standards pour la navigation intérieure

Plus précisément, l'initiative est cohérente avec le programme de travail de la Commission pour 2016, qui souligne l'importance de soutenir la mobilité de la main-d'œuvre tout en luttant contre les abus et en encourageant le développement des aptitudes, y compris en permettant la reconnaissance mutuelle des qualifications. Elle reflète une approche équilibrée de la mobilité de la main-d'œuvre pour un marché intérieur plus approfondi et plus juste, en s'attaquant au problème de la pénurie persistante de main-d'œuvre dans le secteur de la navigation intérieure et en préparant le terrain pour les mesures de lutte contre les abus ou les fraudes. Dans le même temps, l'initiative vise à stimuler les emplois et les carrières en mettant les compétences au cœur de la reconnaissance mutuelle des qualifications professionnelles.

Cet achèvement futur du marché intérieur de la navigation intérieure de l'UE est essentiel pour améliorer l'efficacité énergétique des transports et contribue, grâce à la mise en place de nouvelles normes communes dans toute l'UE, à faire de l'Union «une Europe plus forte sur la scène internationale».

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

2.1. Base juridique

La proposition se fonde sur l'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, qui constitue la base juridique pour l'adoption de mesures de l'Union relatives au transport par voies de navigation intérieure.

2.2. Subsidiarité

Cette initiative est justifiée parce que les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres agissant isolément. Le transport des marchandises sur le réseau de navigation intérieure est généralement de nature transnationale. Des divergences entre les législations nationales des États membres compromettent le fonctionnement du marché intérieur des biens et des travailleurs. En l'absence d'action de l'UE, l'achèvement et l'utilisation efficace du réseau transeuropéen de transport seraient compromis, et les investissements sur des fonds de l'UE dans le réseau de navigation intérieure ne seraient pas optimisés. Les différences de régime juridique⁵ en matière de qualifications professionnelles dans le secteur de la navigation intérieure dans toute l'Union européenne ne peuvent pas être entièrement aplanies par les États membres agissant à titre individuel ou dans le cadre de conventions internationales, ni par le secteur lui-même. Ce raisonnement vaut aussi pour des mesures s'appliquant aux conducteurs ainsi qu'aux autres catégories de membres d'équipage. Étendre le champ d'application pour inclure le Rhin apporte une valeur ajoutée par rapport au cadre juridique en vigueur, car cela permet de disposer de normes communes qui sont une composante nécessaire du marché intérieur pour les travailleurs qualifiés dans le secteur du transport par voies de navigation intérieure à l'échelle de l'UE.

2.3. Proportionnalité

Dans la droite ligne des mesures prises pour d'autres modes de transport, des exigences minimales fondées sur les compétences et applicables à l'échelle de l'UE, vérifiées au moyen

⁵ Le Conseil de l'Union européenne, dans ses conclusions du 16 juin 2011, a mis en exergue la complexité de la structure organisationnelle actuelle du secteur.

d'examens, ne sont prévues que pour les membres d'équipage qualifiés — bateliers et conducteurs de bateaux. Pour les membres d'équipage non qualifiés, tels que les matelots, seules des exigences minimales en ce qui concerne l'aptitude médicale et l'âge sont proposées.

La mesure visant à certifier les programmes de formation est proportionnée à ses objectifs car elle n'interfère pas dans les cursus nationaux d'enseignement général, mais porte sur les compétences et aptitudes nécessaires pour garantir la sécurité de la navigation et la protection de la vie humaine, sans exiger de ceux qui ont déjà suivi avec succès un programme de formation agréé dans l'UE qu'ils réussissent des examens administratifs supplémentaires portant sur des sujets déjà couverts par leur programme de formation.

Il est nécessaire d'introduire des critères de compétence communs concernant des risques spécifiques dans la mesure où ces exigences devraient être justifiées par des motifs de sécurité et les connaissances requises devraient être proportionnées aux risques en jeu.

L'introduction d'informations sur les qualifications certifiées dans une base de données tenue par la Commission ou par un organisme désigné est nécessaire pour simplifier l'échange d'informations entre les États membres et garantir la bonne mise en œuvre de l'initiative.

Pour instaurer la confiance nécessaire parmi les États membres dans le cadre du mécanisme de reconnaissance mutuelle, les exigences en matière de normes de qualité relatives à l'évaluation des compétences et aptitudes, à la reconnaissance des programmes de formation et au contrôle de l'ensemble du système de certification sont également considérées comme étant proportionnées.

Un certain nombre de mesures, telles que celles qui étendent les exigences aux équipages travaillant sur des voies de navigation intérieure non reliées au réseau navigable d'un autre État membre, ont été rejetées pour des raisons de proportionnalité. Les États membres dont les voies de navigation intérieure ne sont pas reliées doivent cependant reconnaître les qualifications certifiées des membres d'équipage originaires d'autres États membres.

En tant que telle, l'initiative proposée est proportionnée à ses objectifs.

2.4. Choix de l'instrument

Une directive est l'instrument le plus approprié pour l'établissement d'un système de reconnaissance des qualifications professionnelles en matière de navigation intérieure qui soit harmonisé et efficace et qui respecte le principe de proportionnalité. La présente proposition ne modifie pas non plus le type d'instrument utilisé auparavant. Une directive permettra aux États membres de prendre les mesures requises pour satisfaire aux obligations prévues par la présente directive en prenant également en compte les particularités nationales. Sous réserve qu'il reconnaisse des qualifications certifiées par d'autres États membres, un État membre peut également appliquer des exigences plus strictes pour la certification des qualifications sur son propre territoire.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

3.1. Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante

Une évaluation externe des directives 91/672/CEE et 96/50/CE a été menée⁶. L'étude a montré que le cadre actuel a permis d'atteindre en partie l'objectif de reconnaissance mutuelle des certificats des conducteurs de bateaux et d'harmonisation des conditions pour l'obtention desdits certificats, mais plusieurs obstacles demeurent. Toutes les recommandations ont été prises en compte dans le cadre de l'analyse d'impact.

3.2. Consultation des parties intéressées

Les parties intéressées ont été consultées à plusieurs reprises et de diverses manières sur les différents éléments qui font maintenant l'objet de la proposition:

- (1) En 2012, la Commission a créé un groupe d'experts conjoint (CEG) sur les qualifications professionnelles et les normes de formation dans le domaine de la navigation intérieure. Le CEG a mené sa consultation en organisant, entre septembre 2012 et novembre 2014, onze réunions d'experts auxquelles ont participé des commissions fluviales internationales, des administrations nationales, des organisations professionnelles, des syndicats, des établissements d'enseignement et d'autres associations⁷. Ces réunions ont permis des échanges utiles sur les mesures envisagées dans le cadre d'une proposition de la Commission. Les participants y ont exprimé un large soutien en faveur d'une initiative au niveau de l'UE.
- (2) Le comité de dialogue social sectoriel pour la navigation intérieure au niveau européen⁸ a également participé aux consultations. Les partenaires sociaux ont présenté, le 16 septembre 2013, un document intitulé «avis des partenaires sociaux sur les qualifications professionnelles et les normes de formation pour les membres d'équipage à bord des bateaux de navigation intérieure». Ils y soulignent que l'assemblage disparate d'accords en vigueur actuellement ne répond de toute évidence plus aux besoins. Il diminue l'attrait de la profession et la rend vulnérable aux pratiques illégales susceptibles de fausser la concurrence. Ils ont confirmé la nécessité d'un outil réglementaire flexible et moderne en matière de formation et de certification. Les partenaires sociaux ont également mis en avant que la proposition

⁶ L'évaluation du cadre actuel peut être consultée à l'adresse suivante:
<http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014-03-evaluation-report-directive-1996-50.pdf>

⁷ Les organisations suivantes étaient représentées: 1) des commissions fluviales internationales: Commission centrale pour la navigation du Rhin, Commission du Danube, Commission de la Save, 2) la Commission économique des Nations unies pour l'Europe, 3) des administrations nationales responsables de l'élaboration des politiques et des activités législatives et administratives dans le domaine du transport par voies de navigation intérieure, 4) des organisations professionnelles: Union européenne de la navigation fluviale (UENF) et Organisation européenne des bateliers (OEB), 5) des syndicats: Fédération européenne des travailleurs des transports — section navigation intérieure, 6) plateforme PLATINA pour la mise en œuvre du programme NAIADES, 7) des établissements européens de formation et d'enseignement dans le domaine de la navigation intérieure (EDINNA), 8) AQUAPOLE et la Fédération européenne des ports intérieurs.

⁸ Les partenaires sociaux du transport par voies de navigation intérieure en Europe sont, entre autres, l'Union européenne de la navigation fluviale, l'Organisation européenne des bateliers et la Fédération européenne des travailleurs des transports.

sur les qualifications professionnelles n'était qu'une pièce du puzzle. Le livret de service, le livre de bord et le tachygraphe électroniques sont les pièces manquantes dont il faudra se préoccuper sous peu afin de garantir des conditions égales pour tous.

- (3) Une consultation publique en ligne sur les éléments essentiels de l'analyse d'impact a été organisée du 26 mars au 21 juin 2013⁹. La Commission a reçu au total 94 réponses de la part d'organismes d'enseignement et de formation, d'entrepreneurs/propriétaires de bateaux, de compagnies maritimes, d'autorités publiques, de ports, d'organisations de travailleurs et de commissions fluviales, en provenance de 16 pays. La consultation publique en ligne a confirmé le caractère majeur des problèmes traités dans la proposition de la Commission. Les réponses fournies indiquaient un soutien fort pour des mesures réglementaires visant à harmoniser les exigences, les qualifications et les examens professionnels dans le domaine de la navigation intérieure.

3.3. Analyse d'impact

La présente proposition est accompagnée d'un rapport d'analyse d'impact, que le comité d'examen de la réglementation a examiné et concernant lequel il a émis un avis favorable le 31 juillet 2015. Toutes les recommandations formulées par le comité d'examen de la réglementation ont été prises en considération dans le rapport final d'analyse d'impact. De plus amples informations sur la manière dont ces recommandations ont été traitées figurent dans le point 2.2 du rapport d'analyse d'impact.

Afin de répondre aux principaux problèmes décelés, à savoir les difficultés rencontrées par les travailleurs en ce qui concerne la reconnaissance mutuelle des qualifications professionnelles et les obstacles inutiles que peuvent constituer, pour les conducteurs de bateaux exerçant leur activité sur certains tronçons de cours d'eau, les exigences en matière de connaissance des spécificités locales, la solution qui a été retenue est d'introduire des exigences minimales en matière de compétences pour les bateliers et les conducteurs de bateaux, y compris des normes d'examen applicables aux établissements de formation.

Cette option est préférée car elle offre un moyen plus efficace pour améliorer la mobilité de la main-d'œuvre que «l'inaction» ou les «mesures volontaires».

Elle permet aussi d'aplanir les obstacles en matière de mobilité de la main d'œuvre qui résultent des exigences en matière de connaissances des spécificités locales et autorise les États membres à procéder à des évaluations des compétences requises en rapport avec des risques spécifiques liés à des voies de navigation intérieure situées dans d'autres États membres également, ce qui accroît encore son efficacité.

L'analyse d'impact présentait deux variantes de l'option privilégiée, l'une limitant les exigences réglementaires pour l'évaluation des compétences à l'examen administratif obligatoire et l'autre y adjoignant en parallèle la reconnaissance mutuelle des programmes de formation agréés. Selon la première variante, aux fins de la reconnaissance de leurs qualifications dans toute l'UE, tous les bateliers et conducteurs de bateaux sont tenus de réussir un examen administratif organisé par une autorité compétente même s'ils sont déjà titulaires d'un diplôme ou d'un certificat délivré par un établissement d'enseignement ou de

⁹ Tous les documents utiles peuvent être consultés à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/transport/media/consultations/2013-06-21-inlandnavigqualifications_en.htm

formation dans le domaine de la navigation intérieure. La seconde variante a été préférée parce qu'elle permet de réduire au minimum la charge administrative pour les demandeurs qui ont déjà acquis les aptitudes nécessaires et ont démontré leurs compétences au cours de leur formation, en les dispensant d'examens supplémentaires. Elle a donc un effet positif en termes d'attrait de la profession, de mobilité des travailleurs, d'accès à la profession et de coûts administratifs. Ce dernier point fait également que la seconde variante est plus efficace que la première. Enfin, elle est plus cohérente étant donné que des dispositions législatives similaires s'appliquent déjà, au niveau de l'UE, aux établissements d'enseignement et de formation dans les domaines ferroviaire et aérien. Dans ces domaines, les législations vont même plus loin en prévoyant aussi une formation continue. Dans l'ensemble, la seconde variante est plus cohérente, plus efficace et plus efficiente et elle est conforme au principe de proportionnalité, comme indiqué au point 2.3.

3.4. Réglementation affûtée et simplification

Le secteur privé de la navigation intérieure se compose presque exclusivement de PME et de microentreprises. Elles ne sont donc pas exclues de la présente initiative car cela aurait pour effet d'en annuler complètement les effets. La présente proposition a été rédigée en tenant compte des PME, et son impact sur les PME et les micro-entreprises est positif étant donné qu'elles ne devront supporter qu'une petite partie des coûts, ceux-ci étant plus que compensés par les bénéfices découlant d'une mobilité accrue des travailleurs.

La proposition définit les normes communes à l'échelle de l'Union, nécessaires pour achever le marché intérieur des travailleurs du secteur de la navigation intérieure; ce faisant, elle simplifie le cadre juridique en matière de qualifications professionnelles dans le secteur européen, actuellement morcelé, de la navigation intérieure. En matière de certification et de reconnaissance mutuelle, la proposition substitue à un ensemble complexe d'exigences régionales établies par des accords multilatéraux et bilatéraux un cadre plus simple et, surtout, applicable au niveau de l'UE.

Elle minimise la charge administrative pour les demandeurs qui ont terminé un programme de formation agréé en les dispensant d'examens administratifs supplémentaires inutiles.

La proposition facilite également l'échange électronique d'informations et ouvre la voie à la mise en place d'outils électroniques, en vue de réduire la charge administrative tout en rendant les documents moins sujets à falsification.

La proposition abroge la directive 91/672/CEE et la directive 96/50/CE et prévoit une mise en œuvre progressive grâce à des mesures transitoires.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'Union.

5. ÉLÉMENTS FACULTATIFS

5.1. Modalités pour les rapports, le suivi et l'évaluation

Il est prévu que la Commission présente au Parlement européen et au Conseil, au plus tard sept ans après la fin de la période de transposition, un rapport dans lequel elle évalue l'efficacité des mesures introduites par la présente proposition.

5.2. Documents explicatifs

La proposition de directive prévoit un nombre important d'obligations juridiques plus étendues comparativement aux directives 91/672/CEE et 96/50/CE actuellement en vigueur. Cela étant, et puisque la proposition comporte des dispositions relatives à plusieurs qualifications qui ne sont pas obligatoires en vertu du cadre juridique actuel, à savoir celles applicables aux membres de l'équipage de pont autres que les conducteurs, aux experts en matière d'utilisation du gaz naturel liquéfié comme carburant et aux experts en matière de navigation avec passagers, des documents explicatifs devront accompagner la notification des mesures de transposition pour que les mesures adoptées par les États membres soient clairement identifiables.

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 européen¹⁰,

vu l'avis du Comité des régions¹¹,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 91/672/CEE du Conseil¹² et la directive 96/50/CE du Conseil¹³ 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.

¹⁰ JO C , , p. .

¹¹ JO C , , p. .

¹² 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).

¹³ 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).

- (3) La directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁴ 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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (8) Pour des raisons de rentabilité, la détention de certificats de qualification de l'Union ne devrait pas être rendue obligatoire sur les voies navigables nationales non reliées au réseau navigable d'un autre État membre.
- (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

¹⁴ 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).

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.
- (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 personnel¹⁵.
- (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.
- (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

¹⁵

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).

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 Conseil¹⁶.
- (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'examen 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

¹⁶ 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).

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.

- (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 explicatifs¹⁷, 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,

¹⁷ JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE 1

OBJET, DEFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION

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 bateau pour le transport de marchandises et de personnes par voies de navigation intérieure dans 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 personnes qui participent à l'avitaillement des bateaux propulsés au gaz naturel liquéfié et aux experts en matière de navigation avec passagers, pour les bateaux suivants sur toute voie de navigation intérieure de l'Union:
 - (a) les bateaux dont la longueur (L) est supérieure ou égale à 20 mètres;
 - (b) les bateaux dont le volume, calculé sur la base de la longueur (L), de la largeur (B) et du tirant d'eau (T), est supérieur ou égal à 100 mètres cubes;
 - (c) les remorqueurs et pousseurs destinés à:
 - i) remorquer ou pousser les bateaux visés aux points a) et b),
 - ii) remorquer ou pousser des engins flottants,
 - iii) mener à couple les bateaux visés aux points a) et b) ou des engins flottants;
 - (d) les bateaux à passagers;
 - (e) les engins flottants autopropulsés.
2. La présente directive ne s'applique pas aux personnes intervenant dans l'exploitation:
 - (a) des bateaux de plaisance;
 - (b) des bacs qui ne se déplacent pas de façon autonome.

Article 3
Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- (1) «voie de navigation intérieure»: toute étendue d'eau, n'appartenant pas à la mer, qui est ouverte à la navigation;
- (2) «bateau»: un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer;
- (3) «bateau à passagers», un bateau d'excursions journalières ou un bateau à cabines construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers;
- (4) «bateau de plaisance», un bateau autre qu'un bateau à passagers, destiné au sport ou à la plaisance;
- (5) «certificat de qualification de l'Union», un certificat délivré par une autorité compétente attestant qu'une personne remplit les exigences prévues par la présente directive;
- (6) «membres de l'équipage de pont», les personnes participant à l'exploitation d'un bateau 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 et des équipements électriques et électroniques;
- (7) «expert en matière de navigation avec passagers», une personne qui est compétente pour prendre des mesures dans les situations d'urgence à bord de bateaux à passagers;
- (8) «conducteur», un membre de l'équipage de pont qualifié pour faire naviguer le bateau sur les voies de navigation intérieure des États membres et exerçant la responsabilité nautique du navire;
- (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 bateaux de navigation intérieure;
- (11) «niveau du commandement», le niveau de responsabilité consistant à servir comme conducteur et à veiller à l'exécution correcte de l'ensemble des tâches inhérentes à l'exploitation d'un bateau;
- (12) «gros convoi»: un convoi poussé composé du pousseur et d'au moins sept barges;
- (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;
- (14) «livre de bord», un registre officiel des trajets effectués par un bateau;

- (15) «temps de navigation», le temps passé à bord par les membres de l'équipage de pont au cours d'un trajet effectué par un bateau de navigation intérieure et validé par l'autorité compétente;
- (16) «carnet actif ou livre de bord actif», un carnet ou livre de bord ouvert à l'enregistrement de données;
- (17) «autorité compétente», toute autorité ou tout organe désigné par un État membre de l'Union comme étant chargé de délivrer des certificats de qualification de l'Union, de faire passer des examens, de délivrer d'autres documents ou informations et de prendre les décisions qui s'imposent;
- (18) «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.

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.
2. Un État membre peut exempter de l'obligation énoncée au paragraphe 1 tous les membres de l'équipage de pont ou groupes de membres d'équipage possédant une qualification particulière qui opèrent exclusivement sur des voies de navigation intérieure nationales non reliées au réseau navigable d'un autre État membre. Cet État membre peut délivrer des certificats de qualification nationaux relatifs aux membres de l'équipage de pont dans des conditions autres que les conditions générales énoncées dans la présente directive. Ces certificats de qualification nationaux sont uniquement valables sur les voies de navigation intérieure nationales qui ne sont pas reliées au réseau navigable d'un autre État membre.
3. Par dérogation au paragraphe 1, les certificats de qualification relatifs aux membres de l'équipage de pont autres que les conducteurs, délivrés conformément à la

directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁸, 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 personnes qui participent à l'avitaillement des bateaux fonctionnant au 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.
2. Un État membre peut exempter de l'obligation énoncée au paragraphe 1 toutes les personnes visées audit paragraphe ou groupes de telles personnes possédant une qualification particulière qui opèrent exclusivement sur des voies de navigation intérieure nationales non reliées au réseau navigable d'un autre État membre. Cet État membre peut délivrer des certificats de qualification nationaux qui peuvent être obtenus dans des conditions autres que les conditions générales énoncées dans la présente directive. Ces certificats de qualification nationaux sont uniquement valables sur les voies de navigation intérieure nationales qui ne sont pas reliées au réseau navigable d'un autre État membre.
3. Par dérogation au paragraphe 1, les certificats de qualification relatifs aux personnes visées audit paragraphe, délivrés conformément à la directive 2008/106/CE, 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 bateaux fonctionnant au gaz naturel liquéfié;
- (e) ils conduisent de grands convois.

¹⁸ Directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (JO L 323 du 3.12.2008, p.17).

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 publie 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, à l'exception des voies de navigation intérieure à caractère maritime visées à l'article 7, lorsque ces risques sont dus à:
 - (a) des modifications fréquentes des structures des flux et de leur vitesse;
 - (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;
 - (c) l'existence d'une réglementation spécifique du trafic local ne faisant pas partie du code européen des voies de navigation intérieure, 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.

L'État membre s'abstient d'adopter les mesures en cause pendant une période de six mois à compter de la date de la notification.
3. Dans les six mois qui suivent la notification, la Commission émet une décision d'exécution approuvant les mesures envisagées lorsqu'elles sont conformes au présent article et à l'article 18, ou, si ce n'est pas le cas, oblige l'État membre à modifier ou à ne pas adopter les mesures proposées.

4. Les mesures adoptées par les États membres en application du présent article sont communiquées à la Commission.

La Commission publie les mesures adoptées par les États membres, ainsi que les motifs visés au paragraphe 2.

5. 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.

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 16 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 ne sont valables sur l'ensemble des voies de navigation intérieure de l'Union que si ledit pays tiers reconnaît 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 identiques à celles fixées par la présente directive.
5. Après réception de la demande visée au paragraphe 4, la Commission procède à une évaluation des systèmes de certification dans le pays tiers pour lequel la demande de reconnaissance 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.

Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure consultative visée à l'article 29, paragraphe 2.

6. Si la Commission établit que la délivrance des certificats de qualification, livrets de service et livres de bord visés au paragraphe 2 ou 3 n'est plus soumise à des 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.

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 publie la liste des pays tiers visés au paragraphe 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 vérifient l'authenticité et la validité des documents fournis.
3. La Commission adopte des actes d'exécution établissant les modèles de certificats de qualification de l'Union. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la

procédure consultative visée à l'article 30, paragraphe 2. Lorsqu'elle adopte ces actes, la Commission peut faire référence à des normes établies par un organisme international.

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 dix 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.
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 2, 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 vérifient l'authenticité et la validité des documents fournis.
4. 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.

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, conformément au modèle visé à l'article 10, paragraphe 3.

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 d'équipage, 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

Retrait des certificats de qualification de l'Union ou des autorisations spécifiques

Lorsqu'il y a lieu de penser que les exigences applicables aux certificats de qualification ou aux autorisations spécifiques ne sont plus satisfaites, les États membres effectuent toutes les évaluations nécessaires et, le cas échéant, retirent ces certificats.

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 bateau 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 est habilitée à adopter 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.

2. Les personnes qui sollicitent les documents visés aux articles 4, 5 et 6 démontrent 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 d'utilisation du gaz naturel liquéfié comme carburant.

Les épreuves pratiques visant à obtenir les documents visés aux points a) et b) peuvent se dérouler à bord d'un bateau ou sur un simulateur conforme à l'article 19. Pour le point c), les épreuves pratiques peuvent se dérouler à bord d'un bateau 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 bateaux sur lesquels une épreuve pratique peut se dérouler.

Article 16

Examen sous la responsabilité d'une autorité administrative

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.

Article 17

Agrément des programmes de formation

1. Les 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, sont agréés par les autorités compétentes de l'État membre sur le territoire duquel se trouve l'établissement d'enseignement ou de formation concerné.
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.
3. Les États membres notifient la liste des programmes de formation agréés à la Commission, qui publiera 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, 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 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. Ces États membres mettent en place les procédures permettant d'évaluer la compétence des demandeurs relative aux risques particuliers et mettent des outils à disposition pour aider les conducteurs titulaires d'un certificat de qualification de l'Union à acquérir cette compétence.
3. Tout 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. Sur demande et en cas d'examen à l'aide d'épreuves à choix multiple ou d'épreuves sur simulateur, les États membres visés au paragraphe 1 fournissent aux autres États membres les outils disponibles lui permettant de réaliser cette évaluation.

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.
3. Les États membres notifient la liste des simulateurs agréés à la Commission, qui publiera ces informations.

Section III

Temps de navigation et aptitude médicale

Article 20

Livret de service et livre de bord

1. Le temps de navigation visé à l'article 10, paragraphe 1, point b), et les trajets effectués visés à l'article 18, paragraphe 1, sont consignés dans un livret de service visé au paragraphe 5 ou dans un livret de service reconnu en vertu de l'article 9, paragraphe 2 ou 3.
2. À la demande de tout membre de l'équipage de pont, les États membres valident les données fournies par le conducteur après vérification de l'authenticité et de la validité des pièces justificatives nécessaires, y compris le livre de bord visé au paragraphe 4 du présent article.
3. Les données concernant le temps de navigation et les trajets effectués sont valables pendant une période de 15 mois, dans l'attente d'une validation par un État membre. 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 considérées comme 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 compte de toutes les sections de ce cours d'eau, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des limites de l'Union.

4. Les États membres veillent à ce que les trajets des bateaux visés à l'article 2, paragraphe 1, soient consignés dans un livre de bord visé au paragraphe 5 ou dans un livre de bord reconnu en vertu de l'article 9, paragraphe 2 ou 3.

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 consultative visée à l'article 30, paragraphe 2, 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 du Conseil¹⁹ en vue de vérifier les exigences en matière d'équipage et de consigner les trajets des bateaux, et peut faire référence à des normes établies par un organisme international.

5. Les États membres veillent à ce que les membres d'équipage possèdent un livret de service actif unique, et les bateaux un livre de bord actif unique.

Article 21

Aptitude médicale

1. Les personnes visées à l'article 4, paragraphe 1, et à l'article 5, paragraphe 1, sont en possession d'une attestation médicale valable délivrée par un médecin reconnu par l'autorité compétente, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale.

Les États membres déterminent quels médecins peuvent délivrer ces attestations médicales.

2. Les attestations médicales sont présentées à l'autorité compétente:
 - (a) pour la délivrance du premier certificat de qualification de l'Union du demandeur;
 - (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 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. Lorsque le titulaire d'un certificat de qualification de l'Union atteint l'âge de 60 ans, il se soumet à un examen confirmant l'aptitude médicale dans les trois mois qui suivent, puis tous les cinq ans. À partir de 70 ans, il se soumet à cet examen tous les deux ans.
4. Les employeurs, les conducteurs et les autorités des États membres exigent d'un membre de l'équipage de pont qu'il se présente à une visite médicale 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, des mesures d'atténuation assurant une sécurité de navigation équivalente peuvent être requises,

¹⁹ 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).

ou des restrictions imposées. 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.

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)²⁰.
2. Tout traitement des données à caractère personnel par la Commission européenne prévu par la présente directive s'effectue conformément au 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 données²¹.
3. Les données à caractère personnel peuvent 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.

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

²⁰ (référence du JO à ajouter après adoption formelle)

²¹ JO L 8 du 12.1.2001, p. 1.

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 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 bateau, le numéro européen d'identification ou le numéro européen unique d'identification des bateaux (numéro ENI), le numéro d'identification du livre de bord, la date de délivrance et l'autorité de délivrance.

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 en ce qui concerne 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.
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 du respect des exigences prévues à l'article 9 du règlement (CE) n° 45/2001 et exclusivement au cas par cas. 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 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;
 - (c) délivrer les certificats et les autorisations spécifiques visés aux articles 4, 5 et 6, ainsi que les livrets de service et les livres de bord visés à l'article 20;
 - (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 publie cette information.

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, le remplacement 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 26 *Évaluation*

1. Les États membres veillent à ce que les activités d'acquisition et d'évaluation des compétences, ainsi que l'administration des certificats de qualification de l'Union, des livrets de service et des livres de bord, fasse l'objet d'une évaluation à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, par des organismes indépendants.
2. Les résultats de ces évaluations indépendantes sont dûment étayés et portés à l'attention des autorités compétentes concernées. Si nécessaire, les États membres prennent les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence détectée par l'évaluation indépendante.

Article 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 avec les autorités compétentes des autres États membres concernant la certification des personnes intervenant dans l'exploitation d'un navire.

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. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le [date de transposition de la

directive] et l'informent dans les meilleurs délais de toute modification ultérieure les concernant.

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. La délégation de pouvoirs visée à l'article 15, paragraphes 1 et 4, aux articles 19 et 21 et à l'article 23, paragraphes 1 et 2, est conférée à la Commission pour une durée indéterminée à compter du (**date d'entrée en vigueur*)
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.
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.
6. Lorsqu'elle exerce ses pouvoirs de délégation visés à l'article 15, paragraphes 1 et 4, aux articles 19 et 21 et à l'article 23, paragraphes 1 et 2, la Commission peut adopter des actes délégués qui font référence à des normes établies par un organisme international.
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.

Article 31
Réexamen

1. La Commission évalue la présente directive ainsi que les actes d'exécution et les actes délégués visés aux articles 8, 10, 20 et 29 et présente le résultat de cette évaluation au Parlement européen et au Conseil, au plus tard sept ans après la date visée à l'article 33, paragraphe 1.
2. Au plus tard [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 d'un an à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive, la Commission adopte progressivement des actes délégués 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 deux ans 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 [date qui suit la fin de la période de transposition].

Article 34
Dispositions transitoires

1. Les certificats de conducteur délivrés conformément à la directive 96/50/CE et les patentes de batelier du Rhin visées à l'article 1^{er}, paragraphe 5, de ladite directive, délivrés avant 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 l'expiration de leur validité, l'État membre qui a délivré ces documents délivre un certificat de qualification de l'Union aux conducteurs titulaires de tels certificats, conformément au modèle prescrit par la présente directive, ou un certificat en application de l'article 9, paragraphe 2, de 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, et à condition:
 - (a) que la législation sur la base de laquelle a été délivré leur certificat exige un minimum de 720 jours de temps de navigation pour l'obtention d'un certificat de conducteur de bateaux de navigation intérieure valable sur toutes les voies navigables de l'Union; ou,
 - (b) lorsque la législation sur la base de laquelle a été délivré le certificat exige moins de 720 jours de temps de navigation pour l'obtention d'un certificat de conduite de bateaux de navigation intérieure valable sur toutes les voies navigables de l'Union, que le conducteur apporte la preuve, au moyen d'un livret de service, qu'il a effectué un temps de navigation correspondant à la différence entre ces 720 jours et la durée de l'expérience requise par la législation sur la base de laquelle a été délivré le certificat.
2. Lors de la délivrance de certificats de qualification de l'Union conformément au paragraphe 1 du présent article, les États membres veillent à préserver, dans la mesure du possible, les droits déjà accordés, notamment en ce qui concerne les autorisations spécifiques visées à l'article 6.
3. Les membres d'équipage autres que les conducteurs titulaires d'un certificat de qualification délivré par un État membre avant 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 et d'apporter la preuve, au moyen d'un livret de service, qu'il a effectué le temps de navigation suivant:
 - (a) pour le certificat de qualification de l'Union relatif aux bateliers: 540 jours de temps de navigation dont au moins 180 jours de navigation intérieure;

- (b) pour le certificat de qualification de l'Union relatif aux bateliers qualifiés: 900 jours dont au moins 540 jours de navigation intérieure;
 - (c) pour le certificat de qualification de l'Union relatif aux hommes de barre: 1080 jours dont au moins 720 jours de navigation intérieure.
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.

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 [trois ans après la date d'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.

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