

**Avant-projet de loi relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

## **1. Exposé des motifs**

### 1. Généralités

L'avant-projet de loi et son règlement grand-ducal visent la transposition en droit national de la directive 2017/2397 du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE.

La directive 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil, instaure des conditions harmonisées de délivrance de certificats de qualification professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure en fixant les conditions matérielles et organisationnelles de la délivrance des différents titres.

Le transport par voies de navigation intérieure est un mode de transport économe en énergie et économique, qui dispose de nombreuses capacités inutilisées qui pourraient soutenir l'efficacité énergétique, la croissance et les objectifs de développement industriel dans l'UE. La contribution future de la navigation intérieure à ces objectifs de la politique de l'UE est cependant entravée par des difficultés liées à la mobilité des travailleurs, à la pénurie de main-d'œuvre et à une inadéquation des qualifications.

L'objectif général de la directive est de contribuer à renforcer le marché intérieur du travail dans le secteur de la navigation intérieure, afin que ce secteur puisse pleinement contribuer aux objectifs de la politique de l'UE et à l'efficacité de la logistique multimodale, dont dépendent les entreprises européennes pour leur compétitivité et leur croissance.

L'objectif spécifique connexe est de faciliter la mobilité des travailleurs dans le secteur de la navigation intérieure en veillant à ce que la reconnaissance des qualifications des travailleurs qualifiés soit fondée sur les compétences nécessaires à bord des bateaux.

La création du CESNI, organe commun pour la coordination et la standardisation de la navigation intérieure européenne, a profondément modifié le paysage institutionnel de la navigation intérieure. Le renvoi aux normes CESNI permet aux États-membres de la CCNR (dont le Luxembourg est observateur) et aux autres États-membres de l'Union européenne d'avoir une harmonisation des règles d'abord dans le domaine des prescriptions techniques et maintenant dans le domaine des qualifications professionnelles du personnel navigant.

Le CESNI, qui est ouvert aux experts de tous les États membres, élabore des normes dans le domaine de la navigation intérieure, y compris des normes en matière de qualifications professionnelles. Les commissions fluviales européennes, les organisations internationales concernées, les partenaires sociaux et les associations professionnelles devraient être pleinement associés à la conception et à la rédaction des normes du CESNI.

Le nouveau cadre réglementaire de l'UE reposant sur le CESNI étendra le champ d'application

du cadre juridique de l'UE de manière à inclure le Rhin, qui représente 67 % du transport par voies de navigation intérieure, et mettra en place un accès à la profession fondé sur les compétences.

Les standards CESNI sont mentionnés dans différents articles de la loi de transposition et il est envisagé de les publier au Journal officiel pour assurer leur entrée en vigueur.

<b>Référence aux standards CESNI (dans le Projet de loi)</b>	
Article 8	modèles des certificats de qualification
Article 13	normes des épreuves pratiques et des niveaux de compétence
Article 14	connaissances et aptitudes et modèles des certificats d'examen
Article 16	agrément des simulateurs
Article 17	modèles des livrets de service et des livres de bord
Article 18	normes d'aptitude médicale

## 2. Cadre légal

Les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE constituaient les premières étapes vers l'harmonisation et la reconnaissance des qualifications professionnelles pour les membres d'équipage dans le domaine de la navigation intérieure.

Les exigences applicables aux membres d'équipage naviguant sur le Rhin ne relèvent pas des directives 91/672/CEE et 96/50/CE et sont établies par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), conformément au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN). La directive 2017/2397 établit ces exigences essentielles en renvoyant pour les détails à des standards que les régimes communautaires et rhénans doivent respecter.

La directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil s'applique aux professions du secteur de la navigation intérieure autres que les conducteurs de bateaux. La reconnaissance mutuelle des diplômes et des certificats prévus par la directive 2005/36/CE n'est cependant pas totalement adaptée aux activités transfrontalières régulières et fréquentes des professions exercées dans le secteur de la navigation intérieure, qui existent notamment sur les voies d'eau intérieures reliées à des voies d'eau intérieures d'un autre État membre.

La directive 2005/36/CE demeure applicable aux membres d'équipage de pont qui sont dispensés de l'obligation d'être titulaires d'un certificat de qualification de l'Union délivré conformément à la présente directive, et reste également applicable aux qualifications dans le domaine de la navigation intérieure non couvertes par la présente directive.

En général, la transposition de la directive se fait selon le principe « toute la directive, rien que la directive ».

## 3. Impact pour le Luxembourg

Nos bateliers, à l'une ou l'autre exception près, circulant souvent sur le Rhin pour la desserte des ports de l'Atlantique-Nord, étaient obligés de disposer de la patente de batelier du Rhin délivrée conformément à la Convention de Mannheim du 17 octobre 1868. Les autorités

luxembourgeoises n'ont jamais délivré de certificat national de conduite pour les bateaux. De même si la Commission de la Moselle avait introduit une patente mosellane internationale, cette idée fut abandonnée par la suite. Désormais, les bateliers auront le droit de demander un certificat de qualification (communautaire), également au Luxembourg.

En ce qui concerne l'accès aux professions en matière de navigation fluviale celui-ci se faisait dans le passé par le biais de contrats d'apprentissage luxembourgeois, mais exécutés en partie à l'école du *Schifferkolleg Duisburg* et en partie sur des bateaux circulant sur les voies fluviales européennes (« *Duale Ausbildung* »).

Par la suite de la transposition de la directive, le Luxembourg devra:

1. valider les inscriptions dans les livrets de service ;
2. délivrer ou homologuer les livres de bord ;
3. délivrer des attestations de temps de navigation ;
4. délivrer, renouveler, suspendre et assurer le retrait des certificats de qualifications (y compris le livret de service) ;
  - a. pour les niveaux de base et opérationnel
  - b. pour les niveaux de commandement
5. délivrer, renouveler, suspendre et assurer le retrait des autorisations spécifiques concernant,
  - a. la navigation sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime
  - b. la navigation sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques;
  - c. la navigation au radar ;
  - d. la conduite de bâtiments fonctionnant au gaz naturel liquéfié;
  - e. la conduite de gros convois.
6. assurer l'évaluation des compétences
  - a. en approuvant les programmes de formations ;
  - b. en organisant l'admission à l'examen et le déroulement de l'examen administratif ;
7. agréer les simulateurs ;
8. assurer l'enregistrement de données de délivrance, renouvellement, suspension et retrait des certificats de qualification et des autorisations dans des registres numériques nationaux et européen et assurer la coopération administrative afférente ;
9. assurer l'agrément du ou des médecins qui peuvent délivrer des certificats médicaux ;
10. assurer le suivi des activités exercées par les organismes gouvernementaux et non gouvernementaux liées à la formation, aux évaluations de compétences ainsi que la délivrance et la mise à jour des titres (certificats de qualification, livret de service, livre de bord) émis ;
11. participer dans les réunions des comités afférents auprès du CESNI et de la CCNR ;
12. collaborer avec les écoles de formation, les commission d'examen, les autorités des pays voisins tout comme avec les représentants des entreprises fluviales ;
13. être l'interlocuteur des différents bénéficiaires des titres ;

En ce qui concerne la délivrance des certificats de qualification, les qualifications au niveau de base comprennent l'homme de pont et le matelot léger. Les qualifications au niveau opérationnel comprennent le matelot, le maître-matelot et le timonier.

Les qualifications au niveau de commandement concernent l'obligation de certificats de conducteur de bateau pour la navigation selon les différents types et dimensions de bâtiments et les secteurs à parcourir.

#### 4. Objectifs de la directive

Une étude d'évaluation réalisée en 2014 par la Commission a mis en exergue le fait que la limitation du champ d'application des directives 91/672/CEE et 96/50/CE aux conducteurs de bateaux et l'absence de reconnaissance automatique des certificats de conduite délivrés conformément à ces directives en ce qui concerne la navigation sur le Rhin entravent la mobilité des membres d'équipage dans le domaine de la navigation intérieure

Pour faciliter la mobilité, assurer la sécurité de la navigation et garantir la protection de la vie humaine et de l'environnement, il est essentiel que les membres d'équipage de pont, et en particulier les personnes chargées des situations d'urgence à bord de bateaux à passagers et les personnes participant à l'avitaillement des bateaux propulsés au gaz naturel liquéfié, soient titulaires de certificats attestant de leurs qualifications. Pour une mise en œuvre efficace, ils devraient être munis de ces certificats lorsqu'ils exercent leur profession.

La navigation sportive ou de plaisance, l'exploitation de bacs qui ne se déplacent pas de façon autonome, ainsi que la navigation par les forces armées ou les services d'urgence sont des activités qui ne requièrent pas de qualifications professionnelles analogues à celles qui sont nécessaires pour le transport de marchandises et de personnes. Dès lors, les personnes qui exercent de telles activités ne relèvent pas de la directive, mais le choix a été opéré d'ancrer une base légale pour une patente nationale des administrations publiques dans la loi de transposition à l'instar de nos pays voisins.

Les conducteurs de bateaux qui naviguent dans des conditions présentant un danger particulier pour la sécurité devraient être titulaires d'autorisations spécifiques, notamment s'ils conduisent de gros convois, s'ils conduisent des bâtiments propulsés au gaz naturel liquéfié, s'ils naviguent dans des conditions de visibilité réduite, s'ils naviguent sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime ou sur des voies d'eau présentant des risques spécifiques pour la navigation. Pour obtenir de telles autorisations, les conducteurs de bateaux devraient être tenus de démontrer des compétences supplémentaires spécifiques.

Pour garantir la sécurité de la navigation, la directive prévoit que les États membres recensent les voies d'eau intérieures à caractère maritime en utilisant des critères harmonisés. Les exigences concernant les compétences requises pour la navigation sur ces voies d'eau devraient être définies au niveau de l'Union.

La directive prévoit également, lorsque cela est nécessaire pour assurer la sécurité de la navigation, et le cas échéant en collaboration avec la commission fluviale européenne compétente, que les États membres aient la possibilité de recenser les voies d'eau qui présentent des risques spécifiques pour la navigation selon des procédures et des critères harmonisés conformément à la présente directive. En pareils cas, les exigences connexes en matière de compétences devraient être établies au niveau national.

Ces deux cas de voies d'eau intérieures à caractère maritime et de voies d'eau présentant des risques spécifiques ne s'appliquant pas au Luxembourg, le texte de transposition renonce à la transposition des articles correspondants.

En vue de contribuer à la mobilité des personnes participant à l'exploitation de bâtiments au sein de l'Union, et considérant que tous les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord délivrés conformément à la directive devraient satisfaire aux normes minimales requises, selon des critères harmonisés, les États membres doivent reconnaître les qualifications professionnelles certifiées conformément à la présente directive. Par conséquent, les titulaires de ces qualifications devraient pouvoir exercer leur profession sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union.

Compte tenu de l'absence d'activités transfrontalières sur certaines voies d'eau intérieures nationales et afin de réduire les coûts, les États membres devraient avoir la possibilité de ne pas rendre obligatoires les certificats de qualification de l'Union sur les voies d'eau intérieures nationales non reliées à une voie d'eau intérieure d'un autre État membre.

Ce n'est pas le cas pour le Luxembourg sur le territoire duquel se situe la Moselle internationale.

Seuls les États membres dont aucune des voies d'eau intérieures n'est reliée au réseau navigable d'un autre État membre et qui décide de ne pas délivrer de certificats de qualification de l'Union sont dispensés de l'obligation de transposer et de mettre en œuvre les dispositions relatives à la certification des qualifications tant qu'il décide de ne pas délivrer de certificats de qualification de l'Union. Cet État membre devrait toutefois être tenu de reconnaître le certificat de qualification de l'Union sur son territoire afin de promouvoir la mobilité des travailleurs au sein de l'Union, de réduire la charge administrative liée à la mobilité de la main d'œuvre et d'augmenter l'attrait de la profession.

Il existe aussi des dérogations de transposition pour des États où la navigation intérieure est une activité irrégulière qui ne sert que des intérêts locaux ou saisonniers sur des voies d'eau sans lien avec d'autres États membres ou la navigation intérieure est techniquement impossible.

L'établissement des certificats de qualification et sans préjudice du fait qu'il importe que les employeurs appliquent le droit social et le droit du travail de l'État membre dans lequel l'activité est exercée.

Les États membres ne délivrent de certificats de qualification qu'aux personnes qui possèdent les niveaux minimaux requis en matière de compétence, d'âge, d'aptitude médicale et de temps de navigation pour l'obtention d'une qualification spécifique.

Pour garantir la reconnaissance mutuelle des qualifications, il convient que les certificats de qualification soient fondés sur les compétences requises pour l'exploitation de bâtiments. Les États membres doivent 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 approuvés et exécutés conformément à des normes communes afin de garantir un niveau minimal de compétence comparable dans tous les États membres pour différentes qualifications.

Le Luxembourg maintient les deux options car même si actuellement aucune école n'offre ce service cela n'est pas exclus dans le futur et s'aligne ainsi sur la pratique au niveau du régime

rhéan qui fonctionnera parallèlement au régime communautaire.

Lorsqu'ils naviguent sur les voies d'eau intérieures de l'Union, les conducteurs de bateaux devraient être capables d'appliquer les connaissances relatives aux règles concernant le trafic sur les voies d'eau intérieures, comme le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) ou d'autres réglementations pertinentes en matière de trafic, ainsi que les connaissances relatives aux règles applicables en matière d'équipage de bâtiment, notamment en matière de temps de repos, telles qu'elles sont établies dans la législation de l'Union ou la législation nationale ou encore dans des règlements spécifiques adoptés au niveau régional, tels que le règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

En raison de la responsabilité en matière de sécurité qui incombe au conducteur de bateau dans l'exercice de sa profession, lors de la navigation au radar et lors de l'avitaillement de bâtiments propulsés au gaz naturel liquéfié ou de la navigation de bâtiments propulsés au gaz naturel liquéfié, il est nécessaire de vérifier, au moyen d'épreuves pratiques, si le niveau de compétence requis a été atteint. Des simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément pourraient être utilisés aux fins de ces épreuves pratiques afin de rendre l'évaluation des compétences plus aisée.

L'aptitude à utiliser une radio de bord est essentielle pour garantir la sécurité de la navigation intérieure. Pour tout membre d'équipage de pont qui pourrait être amené à piloter le bâtiment il est recommandé de suivre une formation et d'obtenir une certification portant sur l'utilisation de telles radios. Cette formation et cette certification sont obligatoires pour les conducteurs et les timoniers.

L'approbation des programmes de formation est nécessaire pour vérifier qu'ils sont conformes aux exigences minimales communes en ce qui concerne leur contenu et leur organisation. Une telle conformité permet d'éliminer les entraves inutiles à l'entrée dans la profession en dispensant d'examen supplémentaire inutile ceux qui ont déjà acquis les aptitudes requises dans le cadre de leur formation professionnelle. L'existence de programmes de formation approuvés peut également faciliter l'entrée sur le marché professionnel de la navigation intérieure de travailleurs provenant d'autres secteurs et ayant une expérience préalable, car ils peuvent bénéficier de programmes de formation spécifiques prenant en compte les compétences qu'ils ont déjà acquises.

Le temps de navigation doit être vérifié au moyen de mentions validées dans les livrets de service. Pour permettre cette vérification, les États membres doivent délivrer des livrets de service et des livres de bord et s'assurer que ces derniers retracent les voyages des bâtiments. L'aptitude médicale d'un candidat doit être certifiée par un médecin agréé.

Lorsque les activités de chargement et de déchargement requièrent des opérations de navigation active, comme le dragage ou des manœuvres entre les points de chargement et de déchargement, les États membres devraient considérer le temps consacré à ces activités comme du temps de navigation et l'enregistrer comme tel.

Pour contribuer à l'efficacité de l'administration en ce qui concerne les certificats de qualification, la directive prévoit que les États membres désignent les autorités compétentes chargées de la mise en œuvre de la 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, pour maintenir la sécurité et faciliter la navigation, les États membres doivent enregistrer ces informations, y compris les données relatives aux certificats de qualification, aux livrets de service et aux livres de bord, en les intégrant dans une base de données gérée par la Commission européenne. La Commission européenne gèrera cette base de données dans le strict respect des principes de protection des données à caractère personnel.

La possibilité de remplacer la version papier des certificats de qualification de l'Union, des livrets de service et des livres de bord par des outils électroniques (e-tools) tels que des cartes professionnelles électroniques et des unités embarquées est prévue dans les actes délégués.

Les mesures transitoires visent à remédier non seulement au problème des certificats délivrés aux conducteurs de bateaux conformément à la directive 96/50/CE, au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ou à certains actes législatifs nationaux, mais aussi au problème des certificats délivrés à d'autres catégories de membres d'équipage de pont qui relèvent de la directive. Ces mesures visent à protéger les droits octroyés précédemment et vise à donner aux membres d'équipage qualifiés un délai raisonnable pour demander un certificat de qualification de l'Union. Ces mesures prévoient donc une période suffisante durant laquelle ces certificats peuvent continuer à être utilisés sur les voies d'eau intérieures de l'Union pour lesquelles ils étaient valables avant l'expiration du délai de transposition et permettent une transition vers les nouvelles règles pour tous ces certificats.

## 5. Travaux au niveau de la CCNR

La CCNR (Commission centrale pour la navigation sur le Rhin) a entamé des travaux majeurs de modification de son Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) visant à préparer l'intégration des standards du CESNI en matière de qualifications professionnelles (ES-QUIN) dans le régime rhénan et à mettre en place une approche basée sur les compétences en matière de qualifications professionnelles, à l'instar de la directive (UE) 2017/2397.

La relation entre les certificats d'aptitude rhénans et les nouvelles qualifications de l'UE a dû être réajusté du fait que selon l'article 9 (2) de la directive, tous les certificats de qualification, livret de service et livre 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 sont reconnus sur toutes les voies d'eau de l'UE, si les exigences relatives à la qualification sont identiques à celles énoncées par la directive 017/2397, introduisant le principe de la réciprocité.

Mené en étroite collaboration avec les autres organisations internationales, ce travail d'adaptation du RPN avait pour but de maintenir un haut niveau de sécurité de la navigation et d'unicité du régime juridique rhénan (incluant notamment la Suisse en tant que pays tiers à l'Union européenne) pour les autorités compétentes concernées ainsi que pour le secteur.

En effet la reconnaissance de la patente du Rhin est désormais conditionnée par l'existence de conditions matérielles. La condition de la réciprocité de la reconnaissance était autrefois appliquée dans le cadre du régime rhénan pour le livre de service, le livre de bord, les patentes et les qualifications de matelot sur la base de divers accords bilatéraux ou multilatéraux entre la CCNR et des États tiers.

Parmi les autres objectifs de la CCNR étaient d'assurer une mise en œuvre la plus cohérente possible avec les transpositions nationales de la directive 2017/2397 et de permettre l'intégration des standards CESNI dans le RPN, raison pour laquelle le Luxembourg s'est aussi

attelé à suivre l'évolution des dispositions afférentes.

A noter que la CCNR maintient dans son RPN, nouvelle version, quelques spécificités comme un domaine d'application élargi avec les patentes de sport, les patentes de l'administration et les standards de compétence également pour le mécanicien, ou, en ce qui concerne le personnel de sécurité pour la navigation à passagers, le porteur d'appareil respiratoire pour les bateaux de cabine.

A noter aussi que pour tous les membres de l'équipage minimum et pour les experts en navigation à passagers et en GNL, la directive 2017/2397 fixe certes les conditions pour l'obtention des qualifications mais, contrairement au RPN, ne fixe pas d'exigences concernant le repos obligatoire et l'équipage minimum à bord, qui ne fait donc pas non plus l'objet de la présente loi de transposition.

Le RPN contient en outre des procédures coordonnées pour l'obtention des patentes, ainsi que pour leur contrôle, retrait et leur suspension. A noter que ces procédures sont complétées par des « Instructions de service aux autorités compétentes conformément à l'article 1.03 du RPN ».

Pour la profession, il convient de noter que le RPN prévoit des certificats d'aptitude coordonnés à l'échelle internationale lesquels peuvent être renouvelés dans tous les États membres de la CCNR et non, comme le prévoit la directive 2017/2397, seulement dans l'État de délivrance du premier certificat.

Le RPN (nouvelle génération) dont le Luxembourg s'est inspiré également sera approuvé mi 2021, après l'aboutissement de la procédure de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE, concernant une décision du Conseil établissant la position à prendre au nom de l'Union lors de la réunion du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI).

## 6. Entrée en vigueur & dispositions transitoires

L'entrée en vigueur est le 17 janvier 2022.

L'entrée en vigueur des différentes normes CESNI est concomitante avec la publication de la référence vers les différents actes de délégation et d'implémentation dans le Journal officiel.

Il s'agit des normes et actes délégués et d'implémentation suivants :

Standards CESNI ([www.cesni.eu](http://www.cesni.eu))

ES-QIN 2018 adopté le 8.11.2018
---------------------------------

ES-QIN 2019 adopté le 15.10.2019
----------------------------------

Actes délégués et actes d'implémentation de la directive 2017/2397

DIRECTIVE DÉLÉGUÉE (UE) 2020/12 DE LA COMMISSION du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes, aux épreuves pratiques, à l'agrément de simulateurs et à l'aptitude médicale
--



RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2020/182 DE LA COMMISSION du 14 janvier 2020 sur les modèles relatifs aux qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2020/473 DE LA COMMISSION du 20 janvier 2020 complétant la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les normes applicables aux bases de données relatives aux certificats de qualification de l'Union, aux livrets de service et aux livres de bord

Les certificats d'aptitude rhénans délivrés avant l'expiration de la phase de mise en œuvre restent reconnus et demeurent valables jusqu'à 10 ans à l'échelle de l'UE, sans exigences portant sur la teneur, à compter de la fin du délai de mise en œuvre de la directive 2017/2397. Ensuite, les certificats rhénans pourront être délivrés et reconnus conformément aux exigences de l'article 9 sans limitation de durée.

En raison de l'obligation de remplacement, la Commission européenne part du principe que pourraient être introduits une base de données numérique des qualifications et, le cas échéant, des certificats correspondants.

\* \* \*

## 2. TEXTE

### **Avant-projet de loi relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

Vu la directive 2017/2397 du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE ;

Vu les actes délégués et d'exécution de la directive 2017/2397 adoptés par la Commission européenne ;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des métiers;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, de Notre Ministre de la Justice et de Notre Ministre des Finances et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

#### **Arrêtons :**

##### CHAPITRE 1

#### **OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS**

##### *Article premier*

#### **Objet**

La présente loi fixe les conditions et les procédures relatives à la certification des qualifications des personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment naviguant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre, ainsi qu'à la reconnaissance de ces qualifications.

##### *Article 2*

#### **Champ d'application**

- (1) La présente loi s'applique aux membres d'équipage de pont, aux experts en matière de gaz naturel liquéfié et aux experts en matière de navigation avec passagers, pour les types de bâtiments suivants sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre:
  - a) les bateaux dont la longueur est supérieure ou égale à 20 mètres;
  - b) les bateaux dont le produit longueur × largeur × tirant d'eau est égal ou supérieur à 100 mètres cubes;
  - c) les remorqueurs et pousseurs destinés à:
    - i) remorquer ou pousser les bateaux visés aux points a) et b);
    - ii) remorquer ou pousser des engins flottants;
    - iii) mener à couple les bateaux visés aux points a) et b) ou des engins flottants;
  - d) les bateaux à passagers;
  - e) les bateaux tenus de posséder un certificat d'agrément conformément à la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil;

- f) les engins flottants.
- (2) La présente loi ne s'applique pas aux personnes:
- a) naviguant à des fins sportives ou de plaisance;
  - b) intervenant dans l'exploitation de bacs qui ne se déplacent pas de façon autonome;
  - c) intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par les forces armées, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services d'incendie et de secours, les administrations fluviales, et les autres services d'urgence, sans préjudice de l'article 14, paragraphes 9 et 10.

*Article 3*

**Définitions**

- 1) «voie d'eau intérieure», toute voie de navigation, autre que la mer, ouverte aux bâtiments visés à l'article 2;
- 2) «bâtiment», un bateau ou un engin flottant;
- 3) «bateau», un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer;
- 4) «remorqueur», un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage;
- 5) «pousseur», un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé;
- 6) «bateau à passagers», un bateau construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers;
- 7) «certificat de qualification de l'Union», un certificat délivré par une autorité compétente attestant qu'une personne respecte les exigences de la présente loi;
- 8) «convention STCW», la convention STCW au sens de l'article 1<sup>er</sup>, point 21), de la loi 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil;
- 9) «membres d'équipage de pont», les personnes qui participent à l'exploitation générale d'un bâtiment naviguant sur les voies d'eau intérieures de l'Union et qui effectuent des tâches diverses telles que des tâches liées à la navigation, au contrôle de l'exploitation du bâtiment, à la manutention de cargaison, à l'arrimage, au transport de passagers, à la mécanique navale, à l'entretien et à la réparation, à la communication, à la santé et à la sécurité, et à la protection de l'environnement, autres que les personnes exclusivement affectées au fonctionnement des moteurs, des grues et des équipements électriques et électroniques;
- 10) «certificat d'opérateur de radiotéléphonie», un certificat national, délivré par un État membre conformément au règlement des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications, autorisant l'exploitation d'une station de radiotéléphonie sur un bâtiment de navigation intérieure;
- 11) «expert en matière de navigation avec passagers», une personne travaillant à bord du bateau qui est qualifiée pour prendre des mesures dans les situations d'urgence à bord de bateaux à passagers;
- 12) «expert en matière de gaz naturel liquéfié», une personne qui est qualifiée pour intervenir dans la procédure d'avitaillement d'un bâtiment propulsé au gaz naturel liquéfié ou pour être le conducteur d'un tel bâtiment;
- 13) «conducteur de bateau» ou «conducteur», un membre d'équipage de pont qui est qualifié pour faire naviguer un bâtiment sur les voies d'eau intérieures des États membres et qui est qualifié pour exercer la pleine responsabilité à bord, y compris en ce qui concerne l'équipage, les passagers et la cargaison;
- 14) «compétence», la capacité avérée d'utiliser les connaissances et aptitudes requises par les normes établies aux fins de la bonne exécution des tâches nécessaires à l'exploitation des bâtiments de navigation intérieure;
- 15) «niveau du commandement», le niveau de responsabilité consistant à travailler comme conducteur de bateau et à veiller à ce que les autres membres d'équipage de pont exécutent correctement l'ensemble des tâches inhérentes à l'exploitation d'un bâtiment;
- 16) «niveau opérationnel», le niveau de responsabilité consistant à travailler comme matelot, comme maître matelot ou comme timonier et à contrôler en permanence l'accomplissement de l'ensemble des tâches relevant de son domaine de compétence conformément aux procédures appropriées et sous la direction d'une personne exerçant des fonctions au niveau du commandement;
- 17) «gros convoi», un convoi poussé dont le produit longueur totale  $\times$  largeur totale du bâtiment poussé est égal ou supérieur à 7 000 mètres carrés;
- 18) «livret de service», un registre personnel détaillant les antécédents professionnels d'un membre d'équipage, notamment le temps de navigation et les trajets effectués;
- 19) «livre de bord», un registre officiel des trajets effectués par un bâtiment et son équipage;
- 20) «livret de service actif» ou «livre de bord actif», un livret de service ou un livre de bord ouvert à l'enregistrement de données;
- 21) «temps de navigation», le temps, mesuré en jours, passé à bord par les membres d'équipage de pont au cours d'un trajet effectué sur un bâtiment de navigation intérieure, y compris lors des activités de chargement et de déchargement nécessitant des opérations de navigation active, qui a été validé par l'autorité compétente;
- 22) «engin flottant», une construction flottante portant des installations destinés à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes ou élévateurs;
- 23) «longueur», la longueur maximale de la coque en mètres, gouvernail et beaupré non compris;

- 24) «largeur», la largeur maximale de la coque en mètres, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelet de défense ou analogues, non compris);
- 25) «tirant d'eau», la distance verticale en mètres entre le point le plus bas de la coque, la quille ou d'autres appendices fixes n'étant pas pris en compte, et le plan du plus grand enfoncement du bateau;
- 26) «navigation saisonnière», une activité de navigation qui n'est pas exercée pendant plus de six mois chaque année ;
- 27) « directive 2017/2397 », la directive 2017/2397 du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE ;
- 28) « normes adoptées par la Commission européenne », normes établies par la Commission européenne conformément aux pouvoirs d'adopter des actes délégués ou des actes d'exécution établis par la directive 2017/2397 ;
- 29) « RPN », le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

## CHAPITRE 2

### CERTIFICATS DE QUALIFICATION DE L'UNION

#### *Article 4*

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

- (1) Les membres d'équipage de pont naviguant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre doivent être munis soit d'un certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont délivré conformément à l'article 8, soit d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphe 2 ou 3.
- (2) Pour les membres d'équipage de pont autres que les conducteurs, le certificat de qualification de l'Union et le livret de service visé à l'article 17 sont présentés dans un document unique.
- (3) Par dérogation au paragraphe 1er du présent article, les certificats dont sont titulaires les personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment autres que les conducteurs, délivrés ou reconnus conformément à la directive 2008/106/CE et, partant, conformément à la convention STCW, sont valables sur les navires de mer opérant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

#### *Article 5*

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

- (1) Les experts en matière de navigation avec passagers et les experts en matière de gaz naturel liquéfié doivent être munis d'un certificat de qualification de l'Union délivré conformément à l'article 8 ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphe 2 ou 3.
- (2) Par dérogation au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article, les certificats dont sont titulaires les personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment, délivrés ou reconnus conformément à la directive 2008/106/CE et, partant, conformément à la convention STCW, sont valables sur les navires de mer opérant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

#### *Article 6*

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

Les conducteurs doivent être titulaires d'autorisations spécifiques délivrées conformément à l'article 9 lorsque:

- a) ils naviguent au radar;
- b) ils conduisent des bâtiments fonctionnant au gaz naturel liquéfié;
- c) ils conduisent de gros convois.

#### *Article 7*

#### **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 17 qui ont été délivrés par les autorités compétentes d'autres Etats-membres conformément à la directive 2017/2397, sont valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.
- (2) Tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré conformément au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, qui prévoit des exigences identiques à celles énoncées par la présente loi, est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

Ces certificats, livrets de service et livres de bord qui ont été délivrés par un pays tiers sont valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre, à condition que ledit pays tiers reconnaisse dans sa juridiction les documents de l'Union délivrés conformément à la directive 2017/2397.

- (3) Sans préjudice du paragraphe 2, tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré conformément aux règles nationales d'un pays tiers prévoyant des exigences identiques à celles énoncées par la présente loi est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre, sous réserve de la procédure et des conditions énoncées à la directive 2017/2397.

### CHAPITRE 3

#### CERTIFICATION DES QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES

##### PARTIE I

##### *Procédure de délivrance des certificats de qualification de l'Union et des autorisations spécifiques*

##### *Article 8*

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

- (1) Les demandeurs de certificats de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont et de certificats de qualification de l'Union relatifs à des opérations spécifiques doivent fournir au ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné « le ministre », des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante:
  - a) leur identité;
  - b) qu'ils satisfont aux exigences minimales définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation qui correspondent à la qualification qu'ils ont sollicitée;
  - c) qu'ils satisfont aux normes d'aptitude médicale conformément à l'article 18, le cas échéant.
- (2) Le ministre délivre des certificats de qualification de l'Union après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par les demandeurs et après avoir vérifié qu'un tel certificat, en cours de validité, ne leur a pas déjà été délivré.
- (3) Les modèles de certificats de qualification de l'Union et de documents uniques combinant les certificats de qualification de l'Union et les livrets de service sont ceux fixés par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397.
- (4) La validité du certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont expire à la date de la visite médicale suivante requise en vertu de l'article 18.
- (5) Sans préjudice du délai visé au paragraphe 4, les certificats de qualification de l'Union en tant que conducteurs sont valables pour une durée maximale de treize ans.
- (6) Les certificats de qualification de l'Union relatifs à des opérations spécifiques sont valables pour une durée maximale de cinq ans.

##### *Article 9*

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

- (1) Les demandeurs des autorisations spécifiques visées à l'article 6 fournissent au ministre des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante:
  - a) leur identité;
  - b) qu'ils satisfont aux exigences minimales définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation pour l'autorisation spécifique qu'ils ont sollicitée;
  - c) qu'ils sont titulaires d'un certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphes 2 et 3, ou qu'ils respectent les exigences minimales applicables aux certificats de qualification de l'Union en tant que conducteurs prévues par la présente loi.
- (2) Le ministre délivre l'autorisation spécifique visée au paragraphe 1er après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par le demandeur.
- (3) Le ministre, lorsqu'il délivre les certificats de qualification de l'Union relatifs aux conducteurs, indique expressément, dans le certificat, toute autorisation spécifique délivrée en vertu de l'article 6, conformément au modèle visé à l'article 8, paragraphe 3. La durée de validité de cette autorisation spécifique prend fin à l'expiration de la durée de validité du certificat de qualification de l'Union.
- (4) Par dérogation au paragraphe 3 du présent article, l'autorisation spécifique visée à l'article 6, point b), est délivrée sous la forme d'un certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié, conformément au modèle visé à l'article 8, paragraphe 3, dont la durée de validité est déterminée conformément à l'article 8, paragraphe 6.

##### *Article 10*

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

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

- a) pour les certificats de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont et les autorisations spécifiques autres que celle visée à l'article 6, point b), les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points a), c) et d), aient été soumises;
- b) pour les certificats de qualification de l'Union relatifs à des opérations spécifiques, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points a) et b), aient été soumises.

#### *Article 11*

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

- (1) Lorsque des éléments laissent à penser que les exigences relatives aux certificats de qualification ou aux autorisations spécifiques ne sont plus satisfaites, le ministre, lorsqu'il a délivré le certificat ou l'autorisation spécifique effectuée toutes les évaluations nécessaires et, le cas échéant, retire ces certificats ou cette autorisation spécifique.
- (2) Le ministre ou le préposé du Service de la navigation peut suspendre temporairement un certificat de qualification de l'Union, dès lors qu'il estime que cette suspension est nécessaire pour des raisons de sécurité ou d'ordre public.
- (3) Le ministre consigne sans retard indu les suspensions et les retraits dans la base de données visée à l'article 20, paragraphe 2.

#### *PARTIE II*

### **Compétences**

#### *Article 12*

### **Exigences en matière de compétences**

Les personnes visées aux articles 4, 5 et 6 doivent disposer des compétences nécessaires à l'exploitation en toute sécurité d'un bâtiment énoncées à l'annexe II en réussissant à un examen organisé conformément à l'article 13 de la loi.

#### *Article 13*

### **Évaluation des compétences**

- (1) Les normes adoptées par la Commission européenne relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes en conformité avec les exigences essentielles énoncées à l'annexe II complètent la présente loi.
- (2) Le ministre veille à ce que les personnes qui sollicitent les documents visés aux articles 4, 5 et 6 démontrent, le cas échéant, qu'elles satisfont aux normes de compétence visées au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article en réussissant un examen qui est organisé, conformément au RPN :
  - a) sous la responsabilité d'une autorité administrative conformément à l'article 14; ou
  - b) dans le cadre d'un programme de formation approuvé conformément à l'article 15.
- (3) La démonstration du respect des normes de compétence comporte une épreuve pratique en vue d'obtenir:
  - a) un certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur;
  - b) une autorisation spécifique pour la navigation au radar visée à l'article 6, point a);
  - c) un certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié;
  - d) un certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de navigation avec passagers.
    - i. Les épreuves pratiques visant à obtenir les documents visés aux points a) et b) du présent paragraphe peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur un simulateur conforme à l'article 16. Pour les points c) et d) du présent paragraphe, les épreuves pratiques peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur une installation à terre appropriée.
- (4) Les normes relatives aux épreuves pratiques visées au paragraphe 3 du présent article, précisant les compétences et les compétences spécifiques et les conditions qui seront testées lors des épreuves pratiques, ainsi que les exigences minimales relatives aux bâtiments sur lesquels une épreuve pratique sont celles fixées par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397.

#### *Article 14*

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

- (1) Le ministre veille à ce que les examens visés à l'article 13, paragraphe 2, point a), soient organisés sous sa responsabilité. Il veille 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 13, paragraphe 1er.
- (2) Le ministre délivre un certificat d'examen pratique aux candidats qui ont satisfait à l'épreuve pratique visée à l'article 13, paragraphe 2, lorsque cette épreuve s'est déroulée sur un simulateur conforme à l'article 16 et que le candidat a demandé un tel certificat.
- (3) Les modèles pour les certificats d'examen pratique visés au paragraphe 2 du présent article sont fixés par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397.
- (4) Le ministre reconnaît, sans exigences ni évaluations supplémentaires, les certificats d'examen pratique visés au paragraphe 2 qui sont délivrés par les autorités compétentes d'autres États membres.
- (5) En cas d'examens écrits ou d'examens sur ordinateur, les examinateurs visés au paragraphe 1<sup>er</sup> peuvent être remplacés par des superviseurs qualifiés.
- (6) Le ministre veille à ce que les examinateurs et les superviseurs qualifiés visés au présent chapitre ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts.
- (7) Aux fins de l'organisation des examens visés aux paragraphes 1 à 6, il est institué une commission d'examen, dont les membres sont nommés par le ministre, et qui a notamment pour mission:
  - a. d'établir les demandes d'admissions aux différents examens ;
  - b. d'établir un catalogue officiel des questions d'examen ;
  - c. de fixer les dates et les lieux de l'examen;
  - d. de surveiller le bon déroulement des examens et la correction des épreuves; et
  - e. de faire au ministre toute proposition relative aux qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure.

Elle sera composée de représentants du ministre et de représentants des représentants du secteur de la navigation intérieure et comptera trois membres au moins et au moins un examinateur qui est titulaire du certificat de qualification afférent.

La commission peut se doter d'un règlement intérieur qui est à approuver par le ministre.

Les membres de la commission, sauf s'ils sont rémunérés par une convention, touchent une indemnité fixée par le Gouvernement en Conseil.

Par réunion, le président et le secrétaire touchent une indemnité supplémentaire, équivalente à l'indemnité précitée.

- (8) Le ministre est habilité à confier, totalement ou partiellement, la tenue physique des examens ainsi que la préparation à l'examen à un ou plusieurs organismes publics ou privés au Luxembourg ou à l'étranger et de conclure les conventions nécessaires.
- (9) Un certificat de qualification des personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par les services chargés du maintien de l'ordre public, les services d'incendie et des secours, les administrations fluviales et les autres services d'urgence est délivré par le ministre pour les bateaux visés à l'article 2 de la présente loi.  
Pour les bateaux d'une taille inférieure à 20 mètres et lors de l'exercice de leurs fonctions sur les bateaux de fonction, les agents des services visés à l'alinéa précédent ne requièrent pas de certificat de conduite, le certificat d'habilitation de leur autorité supérieure est suffisant.
- (10) Sont fixés par règlement grand-ducal :
  - a) les conditions de l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9, alinéa 1 ;
  - b) les modalités d'équivalence des certificats de qualification nationaux et étrangers pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9, alinéa 1;
  - c) les modalités de délivrance, de renouvellement, de remplacement, de retrait et de restitution du certificat de qualification visé au paragraphe 9, alinéa 1;
  - d) les conditions médicales à remplir par les conducteurs de bateaux pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9, alinéa 1 .
  - e) les modalités de délivrance du certificat médical pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9, alinéa 1;
  - f) les matières de l'examen auquel les candidats doivent se soumettre pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9, alinéa 1;
  - g) les modèles types des certificats de qualification visé au paragraphe 9, alinéa 1.

#### *Article 15*

#### **Approbation des programmes de formation**

- (1) Le ministre peut établir des programmes de formation pour les personnes visées aux articles 4, 5 et 6. Le ministre veille à ce que ces programmes de formation conduisant à l'obtention de diplômes ou de certificats attestant le respect des normes de



compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>, soient approuvés par les autorités compétentes de l'État membre sur le territoire duquel l'établissement d'enseignement ou de formation concerné mène ses programmes de formation.

Le ministre veille à ce que l'évaluation et l'assurance de la qualité des programmes de formation soient garanties par l'application d'une norme de qualité nationale ou internationale conformément à l'article 21, paragraphe 1<sup>er</sup> de la présente loi.

- (2) Le ministre ne peut approuver les programmes de formation visés au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article que si:
  - a. les objectifs de la formation, le contenu pédagogique, les méthodes, les moyens d'exécution, les procédures, y compris l'utilisation de simulateurs, le cas échéant, et le matériel didactique sont correctement documentés et permettent aux demandeurs d'atteindre les normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>;
  - b. les programmes d'évaluation des compétences utiles sont menés par des personnes qualifiées ayant une connaissance approfondie du programme de formation;
  - c. un examen visant à contrôler le respect des normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>, est effectué par des examinateurs qualifiés indépendants, qui ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts.
- (3) Le ministre reconnaît tout diplôme ou certificat délivré à l'issue des programmes de formation approuvés par d'autres États membres conformément au paragraphe 1<sup>er</sup>.
- (4) Le ministre révoque ou suspend l'approbation qu'il a donnée à des programmes de formation qui ne sont plus conformes aux critères énoncés au paragraphe 2.
- (5) Le ministre notifie à la Commission la liste des programmes de formation approuvés, ainsi que les programmes de formation dont l'approbation a été révoquée ou suspendue. La liste mentionne le nom du programme de formation, les intitulés des diplômes ou certificats délivrés, l'organisme qui délivre les diplômes ou certificats, l'année de l'entrée en vigueur de l'approbation ainsi que les qualifications pertinentes et les éventuelles autorisations spécifiques auxquelles le diplôme ou certificat donne accès.

#### *Article 16*

##### **Utilisation de simulateurs**

- (1) Les simulateurs utilisés pour évaluer les compétences sont agréés par le ministre. Cet agrément est délivré sur demande lorsqu'il est démontré que le simulateur satisfait aux normes applicables aux simulateurs établies par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397.
- (2) L'agrément précise quelle évaluation de compétences spécifique est autorisée en fonction du simulateur.
- (3) Le ministre reconnaît les simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément de la part des autorités compétentes d'autres États membres conformément au paragraphe 1, sans exigence ni évaluation technique supplémentaire.
- (4) Le ministre révoque ou suspend les agréments qu'il a délivrés pour des simulateurs qui ne satisfont plus aux normes visées au paragraphe 1.
- (5) Le ministre notifie à la Commission la liste des simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément.
- (6) Le ministre veille à ce que l'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation soit non discriminatoire.

#### *PARTIE III*

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

#### *Article 17*

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

- (1) Les conducteurs consignent le temps de navigation visé à l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, point b), et les trajets effectués visés à l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup> de la directive 2017/2397 dans un livret de service tel qu'il est visé au paragraphe 5 du présent article ou dans un livret de service reconnu en vertu de l'article 7, paragraphe 2 ou 3.
- (2) Si un membre de l'équipage le demande, le ministre, après avoir vérifié l'authenticité et la validité des pièces justificatives nécessaires, valide dans le livret de service les données concernant le temps de navigation et les trajets effectués jusqu'à quinze mois avant la demande. Lorsque des outils électroniques sont mis en place, notamment des livrets de service électroniques et des livres de bord électroniques, comportant des procédures appropriées pour préserver l'authenticité des documents, les données correspondantes peuvent être validées sans procédures supplémentaires.

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

- (3) Les trajets des bâtiments visés à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, doivent être consignés dans le livre de bord visé au paragraphe 5 du présent article ou dans un livre de bord reconnu en vertu de l'article 7, paragraphe 2 ou 3.
- (4) Les modèles de livrets de service et des livres de bord sont fixés par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397.
- (5) Le ministre et les agents de surveillance du Service de la navigation veillent à ce que les membres d'équipage possèdent un livret de service actif unique, et les bâtiments un livre de bord actif unique.

## Article 18

### Aptitude médicale

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

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

- (3) À partir de 60 ans, le titulaire d'un certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> au moins tous les cinq ans. À partir de 70 ans, le titulaire démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> tous les deux ans.
- (4) Les employeurs, les conducteurs, le ministre, et les agents de surveillance du Service de la navigation peuvent exiger d'un membre d'équipage de pont qu'il démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup>, lorsque des éléments objectifs indiquent que ledit membre d'équipage de pont ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale visées au paragraphe 6.
- (5) Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée par le demandeur, le ministre peut imposer des mesures d'atténuation ou des restrictions assurant une sécurité de navigation équivalente. Dans ce cas, ces mesures d'atténuation et restrictions en lien avec l'aptitude médicale sont mentionnées dans le certificat de qualification de l'Union conformément au modèle fixé à l'article 8, paragraphe 3.
- (6) Les normes d'aptitude médicale précisant les exigences relatives à l'aptitude médicale sur la base des exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale visées à l'annexe III, 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 sont fixées par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397.

## CHAPITRE 4

### DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

## Article 19

### Protection des données à caractère personnel

- (1) Les données à caractère personnel ne sont traitées qu'aux seules fins ci-après:
  - a) mise en œuvre, contrôle de l'application et évaluation de la présente loi;
  - b) échange d'informations entre les autorités ayant accès à la base de données visée à l'article 20 et la Commission européenne;
  - c) production de statistiques.

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

- (2) Le ministre a la qualité de responsable du traitement au sens de l'article 4, point 7) du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE. Il peut faire exécuter sous sa responsabilité tout ou partie des obligations qui lui incombent en vertu de la loi par un membre du cadre supérieur ou moyen de son ministère. Seules sont habilitées à avoir accès aux données les personnes qui en ont besoin dans l'exercice de leur fonction et de leurs tâches professionnelles.
- (3) Dans la poursuite des finalités décrites au paragraphe 1<sup>er</sup>, le responsable du traitement peut accéder aux données issues des fichiers suivants :
  - a) pour les finalités visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b), le registre national des personnes morales créé par la loi du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales, afin d'obtenir les informations d'identification des entreprises de transport fluvial :
    - dénomination, forme juridique, numéro d'identité, siège social, date de dissolution ;

- b) pour les finalités visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b), le registre national des personnes physiques créé par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, afin d'obtenir les informations d'identification du membre d'équipage de pont indiquées sur les demandes ou constatées lors d'un contrôle :
    - noms et prénoms, numéro d'identification national, nationalité, pays de résidence ;
  - c) pour les finalités visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b), du registre des entreprises qui exercent une activité visée à la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales afin d'obtenir les informations des :
    - entreprises de transport fluvial : désignation commerciale, forme juridique, adresse de l'établissement, adresses des représentants légaux, autorisations d'établissement.
- (4) La consultation et la réception des données de ces banques de données peut se faire de façon automatique dans les registres visés à l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup>.
- (5) Les données à caractère personnel doivent être traitées selon le principe de proportionnalité. Pour les finalités prévues au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b), l'accès ne peut être exercé que dans le cadre d'une demande d'un intéressé et le suivi de celle-ci ainsi qu'en cas de contrôle.

## *Article 20*

### **Registres**

- (1) Pour contribuer à l'efficacité de l'administration en ce qui concerne la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification, le ministre tient des registres pour les certificats de qualification de l'Union, livrets de service et livres de bord délivrés sous son autorité conformément à la présente loi et, le cas échéant, pour les documents reconnus en vertu de l'article 7, paragraphe 2, qui ont été délivrés, renouvelés, suspendus ou retirés, qui ont été déclarés perdus, volés ou détruits, ou qui ont expiré.

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

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

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

Le système informatique par lequel l'accès aux registres est opéré doit être aménagé de la manière suivante :

- L'accès aux registres est sécurisé moyennant une authentification forte ;
- Les informations relatives aux personnes ayant procédé à la consultation, les informations consultées, la date, l'heure et la référence du dossier dans le cadre duquel la consultation est effectuée, ainsi que le motif précis de la consultation peuvent être retracés ;
- Les données de journalisation doivent être conservées pendant un délai de cinq ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle.

Sont fixées par les normes de la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397, 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.

- (2) Aux fins de mettre en œuvre, de contrôler l'application et d'évaluer la directive 2017/2397, de maintenir la sécurité, de faciliter la navigation, ainsi qu'à des fins statistiques, et en vue de faciliter l'échange d'informations entre les autorités chargées de mettre en œuvre la directive 2017/2397, le ministre consigne de manière fiable et sans retard les données relatives aux certificats de qualification, aux livrets de service et aux livres de bord visées au paragraphe 1<sup>er</sup> dans une base de données gérée par la Commission européenne.

Sont fixées par les normes de la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397, les caractéristiques d'une telle base de données et les conditions de son utilisation, en précisant notamment:

- a) les instructions pour l'encodage des données dans la base de données;
- b) les droits d'accès des utilisateurs, différenciés le cas échéant selon le type d'utilisateurs, le type d'accès et les fins auxquelles les données sont utilisées;
- c) la durée maximale de conservation de ces données conformément au paragraphe 3 du présent article, 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<sup>er</sup> du présent article

- (3) Les données à caractère personnel figurant dans les registres visés au paragraphe 1<sup>er</sup> ou dans la base de données visée au

paragraphe 2 sont conservées pendant une durée n'excédant pas celle nécessaire aux fins pour lesquelles les données sont collectées ou pour lesquelles elles sont traitées ultérieurement conformément à la présente loi. Une fois que ces informations ne sont plus nécessaires à ces fins, elles sont détruites.

Pour la détermination des durées de conservation des données à caractère personnel collectées par le ministre, le ministre tient compte de la durée initiale et de renouvellement des certificats de qualification, autorisations spécifiques, livrets de service et livre de bord ainsi que de l'interrelation entre ceux-ci tout comme de l'interrelation entre les registres visés à l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup> et la base de données de la Commission européenne visée à l'article 20, paragraphe 2. Finalement il tient aussi compte des besoins de prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales.

Le ministre s'assure, qu'au plus tard, les données relatives à un bateau sont supprimées des registres visés au paragraphe 1<sup>er</sup> lorsque ce bâtiment est démantelé et que les données relatives à un livret de service ou un certificat de qualification sont supprimées des registres visés au paragraphe 1<sup>er</sup> lorsque la personne concernée est décédée.

- (4) Toute demande en obtention d'un certificat de qualification ou d'un livret de service auprès d'une autorité d'un autre pays en même temps qu'au Luxembourg doit être signalée au ministre par le membre de l'équipage de bord et toute demande d'un livre de bord auprès d'une autorité d'un autre pays en même temps qu'au Luxembourg doit être signalée au ministre par le propriétaire du bateau ou son mandataire.

#### *Article 21*

##### **Suivi**

- (1) Toutes les activités exercées, le cas échéant, par des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux sous l'autorité du ministre liées à la formation, aux évaluations de compétences, ainsi qu'à la délivrance et à la mise à jour des certificats de qualification de l'Union, des livrets de service et des livres de bord doivent faire l'objet d'un suivi continu dans le cadre d'un système de normes de qualité afin de garantir la réalisation des objectifs de la présente loi et la conformité avec la directive 2017/2397.
- (2) Le ministre veille à ce que les objectifs de formation et les normes de compétence connexes à atteindre sont clairement définis et les niveaux des connaissances et aptitudes à atteindre et à examiner conformément à la présente directive sont clairement identifiés.
- (3) Le ministre veille à ce que, compte tenu des politiques, des systèmes, des contrôles et des examens internes d'assurance qualité établis pour assurer la réalisation des objectifs définis, le champ d'application des normes de qualité couvre:
  - a) la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification de l'Union, des livrets de service et des livres de bord;
  - b) tous les cours et programmes de formation;
  - c) les examens et évaluations effectués par chaque État membre ou sous son autorité; et
  - d) les qualifications et l'expérience que doivent posséder les formateurs et les examinateurs.

#### *Article 22*

##### **Évaluation**

- (1) Le ministre veille à ce que des organismes indépendants évaluent, le cas échéant, les activités liées à l'acquisition et l'évaluation des compétences, ainsi qu'à l'administration des certificats de qualification de l'Union, des livrets de service et des livres de bord, au plus tard le 17 janvier 2037, et au moins tous les dix ans par la suite.
- (2) Le ministre veille à ce que les résultats des évaluations effectuées par ces organismes indépendants sont dûment étayés et portés à l'attention des autorités compétentes concernées. Si nécessaire, le ministre prend les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence détectée par l'évaluation indépendante.

#### *Article 23*

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

- (1) Le ministre et les agents visés à l'article 25 paragraphe 1<sup>er</sup> prennent les mesures appropriées pour prévenir la fraude et d'autres pratiques illégales concernant les certificats de qualification de l'Union, les livrets de service, les livres de bord, les certificats médicaux et les registres prévus par la présente loi par l'accès aux registres visés à l'article 20 et des contrôles sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.
- (2) Le ministre échange des informations pertinentes avec les autorités compétentes des autres États membres concernant la certification des personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment, y compris les informations relatives à la suspension et au retrait des certificats. Ce faisant, il respecte pleinement les principes de la protection des données à caractère personnel énoncés dans le règlement (UE) 2016/679.

#### *Article 24*

##### **Sanctions**

- (1) Les infractions aux dispositions des articles 6, 8, paragraphes 2, 4, 5 et 6, 17, paragraphes 1, 3 et 5, 18 paragraphes 3 et 4 et 20,

paragraphe 4 de la présente loi sont punis conformément aux dispositions de la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation sur la Moselle.

Le jugement de condamnation rendu en application des dispositions du présent article prononcera la confiscation du titre, objet de l'infraction.

- (2) Sera en outre puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 euros à 12.000 euros ou d'une de ces peines seulement quiconque aura falsifié un certificat de qualification de l'Union, autorisation spécifique, livret de service, livre de bord, certificat médical, ou tout autre document nécessaire à l'obtention d'un certificat de qualification de l'Union, autorisation spécifique, livret de service ou livre de bord.

La même sanction s'applique en cas de tentative de falsification.

- (3) En cas de présomption sérieuse d'un retrait d'un certificat de qualification ou de sa suspension, ou en cas de présomption basée sur des faits d'une obtention frauduleuse du certificat de qualification, le ministre peut ordonner la confiscation provisoire du certificat de qualification.

Un certificat de qualification provisoirement confisqué doit être remis sans délai à l'autorité de délivrance ou au tribunal compétent conformément aux prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique avec indication des motifs de confiscation.

Après avoir été informée de la décision de confiscation, l'autorité de délivrance rend immédiatement sa décision relative à la suspension ou au retrait du certificat de qualification. Si un tribunal est compétent, il rend sa décision conformément aux prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique. Dans l'attente de la décision visée à la phrase 1 ou 2, la décision de confiscation équivaut à une décision au sens de l'article 11, paragraphe 2.

La confiscation provisoire du certificat de qualification s'achève et le certificat de qualification est restitué au titulaire si le motif de la décision disparaît, si n'est pas ordonnée la suspension ou si le certificat de qualification n'est pas retiré.

#### *Article 25*

### **Recherche et constatation des infractions**

- (1) Les infractions aux dispositions de la loi, de ses règlements d'exécution ainsi que de ses arrêtés ministériels d'exécution sont constatées par des procès-verbaux, soit des fonctionnaires de la Police grand-ducale visés à l'article 10 du Code d'instruction criminelle, soit les agents à partir de la catégorie de traitement C du Service de la navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés.

Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire. Ils font parvenir directement l'original et une copie certifiée conforme des procès-verbaux ainsi que tous actes et pièces y relatifs au Procureur d'État. Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

- (2) Dans l'exercice de leurs fonctions, les agents de surveillance prémentionnés ont la qualité d'officier de police judiciaire. A cette fin, ils doivent avoir suivi au préalable une formation professionnelle spéciale sur la recherche et les constatations d'infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la législation réglementant la navigation fluviale. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Les agents de surveillance porteront dans l'exercice de leurs fonctions un insigne distinctif. Avant d'entrer en fonctions, ils prêtent, devant le président du tribunal d'Arrondissement de Luxembourg, le serment suivant:

«Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'État. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.»

L'acte de prestation du serment est transcrit et visé au greffe du tribunal d'Arrondissement de Luxembourg.

- (3) Le procureur général d'Etat informe le ministre de toute condamnation judiciaire qui est devenue irrévocable pour toute infraction constatée par les membres de la Police grand-ducale et les agents susvisés du Service de la navigation dans le cadre de la présente loi.

#### CHAPITRE 5

### **DISPOSITIONS FINALES**

#### *Article 26*

### **Dispositions financières**

Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de deux cent euros la délivrance d'un certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur.

Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance d'un certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont.

Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance d'une autorisation spécifique. Cette taxe est réduite à cinquante euros si l'autorisation spécifique est délivrée en même temps que le certificat de qualification.



Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union ou le renouvellement d'une autorisation spécifique.

Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance ou l'homologation d'un livret de service.

Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros la validation dans un livret de service du temps de navigation ou des trajets effectués jusqu'à quinze mois avant la demande.

Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros la délivrance ou l'homologation d'un livre de bord.

Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de deux cent euros la participation à l'examen sous la responsabilité d'une autorité administrative visé à l'article 13, paragraphe 2, point a).

La taxe d'instruction visée dans les alinéas 1<sup>er</sup> à 8 a la nature d'un droit de timbre qui est à acquitter par virement sur le compte bancaire de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et de la TVA.

Le paiement de cette taxe doit être prouvé par le demandeur au moment de l'introduction de la demande en vue des démarches reprises aux alinéas 1<sup>er</sup> à 8. Cette taxe ne peut pas être restituée.

#### Article 27

#### *Normes et modèles fixées par la Commission européenne*

- (1) Les normes et modèles fixés par la Commission européenne aux articles 8, 13, 14, 16, 17, 18, 20 s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués et d'exécution afférents de la Commission européenne et conformément à l'annexe IV de la directive 2017/2397.
- (2) Le ministre publiera un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, renseignant sur les adoptions ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne.

#### Article 28

#### **Dispositions modificatives**

- (1) Le quatrième alinéa de l'article 4quater de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est modifiée comme suit:

« Sans préjudice des alinéas 1 et 2, les bateaux de passagers, à l'exclusion des bateaux d'excursion journalière, avec une capacité maximale d'au moins cent soixante-quinze passagers ainsi que les bateaux transportant des marchandises dangereuses, telles que définies à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure, conclu à Genève le 26 mai 2000, tel que modifié, doivent avoir et maintenir pendant toute la durée de leur inscription sur le registre d'immatriculation luxembourgeois une classification par une société de classification reconnue conformément à l'article 1.01 de l'annexe II de la directive 2006/87/CE précitée. »
- (2) Toute les références faites à la 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 et à la directive 96/50 CE du 23 juillet 1996 concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté s'entendent comme faites à la directive 2017/2397.

#### Article 29

#### **Dispositions transitoires**

- (1) Les certificats de conduite délivrés conformément à la directive 96/50/CE et les certificats visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 6, de la directive 96/50/CE, ainsi que les patentes de batelier du Rhin visées à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 5, de la directive 96/50/CE, délivrés avant le 18 janvier 2022, demeurent valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de dix ans après cette date.
- (2) Les membres d'équipage autres que les conducteurs titulaires d'un certificat de qualification délivré par un État membre avant le 18 janvier 2022, ou titulaires d'une qualification reconnue dans un ou plusieurs États membres, peuvent encore s'appuyer sur ce certificat ou sur cette qualification pendant une durée maximale de dix ans après cette date. Pendant cette période, ces membres d'équipage peuvent continuer à se prévaloir de la directive 2005/36/CE pour obtenir la reconnaissance de leur qualification par le ministre. Avant l'expiration de cette période, ils peuvent solliciter auprès d'une autorité compétente chargée de délivrer de tels certificats un certificat de qualification de l'Union ou un certificat en application de l'article 7, paragraphe 2, sous réserve que les membres d'équipage aient fourni les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points a) et c).

Lorsque les membres d'équipage visés au premier alinéa du présent paragraphe sollicitent un certificat de qualification de l'Union ou un certificat visé à l'article 7, paragraphe 2, les États membres veillent à ce que soit délivré un certificat de qualification pour lequel les exigences en matière de compétences soient similaires ou inférieures à celles du certificat à remplacer. Un certificat pour lequel les exigences sont supérieures à celles du certificat à remplacer n'est délivré que si les conditions ci-après sont remplies:

- a) pour le certificat de qualification de l'Union en tant que matelot: 540 jours de temps de navigation dont au moins 180 jours de navigation intérieure;

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

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

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

- (4) Les livrets de service et les livres de bord qui ont été délivrés avant le 18 janvier 2022 selon des modalités autres que celles prévues par la directive 2017/2397 peuvent rester actifs pendant une durée maximale de dix ans après le 18 janvier 2022.
- (4) Par dérogation au paragraphe 3, pour les membres d'équipage opérant sur des bacs qui sont titulaires de certificats nationaux ne relevant pas du champ d'application de la loi 96/50/CE et ayant été délivrés avant le 18 janvier 2022, ces certificats demeurent valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sure sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de 20 ans après cette date.

#### *Article 30*

#### **Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le 17 janvier 2022.

#### *Article 31*

#### **Intitulé abrégé**

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant :

« loi du XXX relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure. »

#### *Article 32*

#### **Formule exécutoire**

Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente loi qui sera publiée au Journal officiel du Grand-duché de Luxembourg.

## ANNEXE I

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

(N.B. Les références vers les articles s'entendent comme référence vers les articles afférents de la directive 2017/2397)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ou

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

ou

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



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

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

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

## 2.3. Exigences minimales relatives à la certification de timonier

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

- a) — avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours en étant qualifié pour travailler en tant que maître matelot,  
— être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
- b) — avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,  
— avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé,  
— être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
- c) — avoir une expérience professionnelle d'au moins 500 jours en tant que capitaine maritime,  
— avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative visée à l'article 18 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,  
— être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie.

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

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

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

- a) — être âgé d'au moins 18 ans,  
— avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,  
— avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours, dans le cadre de ce programme de formation approuvé ou ultérieurement,  
— être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
- b) — être âgé d'au moins 18 ans,  
— être titulaire d'un certificat de qualification de l'Union en tant que timonier ou d'un certificat de timonier reconnu en conformité avec l'article 10, paragraphe 2 ou 3,

- avoir accumulé un temps de navigation d’au moins 180 jours,
  - avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative telle qu’elle est visée à l’article 18 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l’annexe II,
  - être titulaire d’un certificat d’opérateur de radiotéléphonie; ou
- c) — être âgé d’au moins 18 ans,
- avoir accumulé un temps de navigation d’au moins 540 jours, ou avoir accumulé un temps de navigation d’au moins 180 jours si le demandeur peut également justifier d’une expérience professionnelle d’au moins 500 jours acquise sur un navire de mer en tant que membre d’équipage de pont,
  - avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative telle qu’elle est visée à l’article 18 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l’annexe II,
  - être titulaire d’un certificat d’opérateur de radiotéléphonie; ou
- d) — avoir un minimum de cinq années d’expérience professionnelle avant l’inscription à un programme de formation approuvé, ou avoir au moins 500 jours d’expérience professionnelle en tant que membre d’équipage de pont d’un navire de mer avant l’inscription à un programme d’entraînement approuvé, ou avoir terminé un programme de formation professionnelle d’au moins trois ans avant l’inscription à un programme d’entraînement approuvé,
- avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu’il est visé à l’article 19, d’une durée d’au moins un an et demi, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l’annexe II,
  - avoir accumulé un temps de navigation d’au moins 180 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé et d’au moins 180 jours ultérieurement,
  - être titulaire d’un certificat d’opérateur de radiotéléphonie.

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

#### 3.2.1. Voies d’eau à caractère maritime

Tout demandeur doit:

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

#### 3.2.2. Radar

Tout demandeur doit:

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

#### 3.2.3. Gaz naturel liquéfié

Tout demandeur doit:

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

#### 3.2.4. Gros convois

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

#### 4. Qualifications relatives à des opérations spécifiques

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) avoir accumulé le temps de navigation suivant à bord d'un bâtiment propulsé au GNL:

- au moins 180 jours au cours des cinq années précédentes, ou
- au moins 90 jours au cours de l'année précédente; ou

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

---

## ANNEXE II

### EXIGENCES ESSENTIELLES EN MATIÈRE DE COMPÉTENCE

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

##### 1.1. Navigation

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

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

##### 1.2. Exploitation de bâtiments

Le matelot doit être capable:

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

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

Le matelot doit être capable:

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

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

Le matelot doit être capable:

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

##### 1.5. Entretien et réparation

Le matelot doit être capable:

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

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

## 1.6. Communication

Le matelot doit être capable:

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

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

Le matelot doit être capable:

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

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

### 2.0. Supervision

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

### 2.1. Navigation

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

### 2.2. Exploitation de bâtiments

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

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

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de planifier et d'assurer le chargement, l'arrimage, la fixation et le déchargement des cargaisons en toute sécurité, ainsi que leur prise en charge au cours du voyage;

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

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

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

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

#### 2.5. Entretien et réparation

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

#### 2.6. Communication

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

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

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

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

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

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

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

### 3.2. Navigation au radar

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

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

### 4.1. Expert en matière de navigation avec passagers

Tout demandeur doit être capable:

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

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

Tout demandeur doit être capable:

- d'assurer le respect de la législation et des normes applicables aux bâtiments propulsés au GNL, ainsi que des autres réglementations applicables en matière d'hygiène et de sécurité,
- d'être attentif à certains points spécifiques au GNL, de reconnaître les risques et de les gérer,
- de faire fonctionner les systèmes spécifiques au GNL en toute sécurité,
- d'assurer la vérification périodique de l'installation GNL,
- de savoir comment réaliser les opérations d'avitaillement en GNL en toute sécurité et de manière contrôlée,
- de préparer l'installation GNL pour l'entretien des bâtiments,
- de gérer les situations d'urgence liées au GNL.

*ANNEXE III*

EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES À L'APTITUDE MÉDICALE

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

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

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

---



ANNEXE IV

EXIGENCES APPLICABLES

Tableau A

Objet, article	Exigences de conformité	Entrée en application
Épreuves pratiques, article 17, paragraphe 4	[CESNI ...]	[ ]
Agrément de simulateurs, article 21, paragraphe 2		
Caractéristiques et conditions d'utilisation des registres, article 25, paragraphe 2		

Tableau B

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

Tableau C

Exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale	Exigences de conformité	Entrée en application
Examen de l'aptitude médicale	[CESNI ...]	[ ]

### **3. Commentaire des articles**

#### **Ad Art. 1<sup>er</sup>. – 5.**

Ces articles reprennent globalement les dispositions des articles 1<sup>er</sup> à 6 de la directive.

Au paragraphe 2 de l'article 2, il est fait mention des personnes non concernées par la directive pour lesquelles une base légale pour l'établissement d'une patente administrative est créée à l'article 14.

Le paragraphe 3 de l'article 2 est non repris car il est non opérationnel.

A l'article 3 sur les définitions, la définition de « risques spécifiques » est non reprise car elle est non opérationnelle au Luxembourg pour qui la Moselle canalisée et la partie navigable de la Sûre ne sont pas considérées des voies d'eaux intérieures présentant des risques spécifiques.

La définition de « directive 2017/2397 » est rajoutée eu égard aux différents renvois à cette directive dans le corps du texte.

La définition de « normes adoptées par la Commission » est rajoutée en raison des différents actes délégués et d'exécution de la directive qui renvoient pour la majorité aux normes CESNI.

La définition de « RPN » est rajoutée en raison du fait que le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin complète les normes CESNI sur certains points comme par exemple les modalités d'organisation des commissions d'examen.

Aux articles 4 et 5, le texte est écrit comme une obligation incombant aux personnes y visées et les termes « sur des voies d'eau intérieures » remplacés par « sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre ».

#### **Ad Art. 6.**

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 6 de la directive, à l'exception des points a) et b) non applicables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

Le ministre ne prévoit pas de délivrer des autorisations spécifiques de voies d'eau à caractère maritime ou de tronçons de voie d'eau intérieures présentant des risques spécifiques situés dans d'autres Etats.

**PM.** Les articles 7 à 9 de la directive 2017/2397 ne sont pas transposés en droit national, car non applicables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

#### **Ad Art. 7.**

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 10, paragraphes 1 à 3 de la directive et ne donne pas lieu à de commentaire particulier.

Les termes « l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union » sont remplacés par « sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre ».

Les autres paragraphes sont à destination de la Commission européenne et ne sont pas transposés en droit national.

#### **Ad Art. 8.**

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 11 de la directive et ne donne pas lieu à de commentaire particulier. Le texte désigne le ministre ayant les transports dans ses attributions comme autorité compétente pour la délivrance des certificats de qualification de l'Union.

A noter que l'exigence de la preuve en matière d'honorabilité, initialement envisagée comme dans l'ancien RPN, a été enlevée.

En effet cette exigence a aussi été enlevée du régime rhénan nouvelle mouture et le Luxembourg maintient ainsi l'approche équivalente avec ce régime (établi au niveau de la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin).

Le paragraphe 3 de l'article renvoie aux normes établies par la Commission européenne.

#### **Ad Art. 9.**

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 12 de la directive et ne donne pas lieu à de commentaire particulier.

Le texte désigne le ministre ayant les transports dans ses attributions comme autorité compétente pour la délivrance des autorisations spécifiques pour les conducteurs.

Le paragraphe 2 de la directive est non repris car il est non opérationnel, la Moselle ne disposant pas de tronçon à risque spécifique.

#### **Ad Art. 10.**

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 13 de la directive. Seule l'exigence de preuve en matière d'honorabilité a été ajoutée en raison de l'approche équivalente pour la délivrance du certificat de qualification initial.

Le texte désigne le ministre ayant les transports dans ses attributions comme autorité compétente pour le renouvellement des certificats de qualification de l'Union et des autorisations spécifiques pour les conducteurs.

Le ministre ne prévoit pas de délivrer des renouvellements d'autorisations spécifiques de voies d'eau à caractère maritime ou de tronçons de voie d'eau intérieures présentant des risques spécifiques situés dans d'autres Etats.

#### **Ad Art. 11.**

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 14 de la directive et ne donne pas

lieu à de commentaire particulier.

Le texte désigne le ministre ayant les transports dans ses attributions comme autorité compétente pour le retrait des certificats de qualification de l'Union ou des autorisations spécifiques et le ministre ou le préposé du Service de la navigation comme autorité compétente pour la suspension des certificats de qualification de l'Union ou des autorisations spécifiques.

Si un casier judiciaire n'est plus une condition proprement dit pour la délivrance d'un certificat de qualification de conducteur de bateau (voir article 8), il résulte de la définition du conducteur de bateau à l'article 3 et de l'article 11, paragraphe 2, de la loi, que pour des raisons de sécurité et d'ordre public, le ministre peut retirer le certificat de qualification ou l'autorisation spécifique après une évaluation, qui peut inclure la prise en compte d'un casier judiciaire.

Ainsi à l'annexe II de la directive au point 2.0 est énoncé comme exigence pour le conducteur de bateau qu'il « ait les aptitudes adéquates pour exécuter ses tâches » et au point 2.6. que « *Le conducteur de bateau doit être capable d'assurer la gestion des ressources humaines, d'être socialement responsable et d'organiser le déroulement des tâches et la formation à bord du bâtiment* ».

**PM.** Le chapitre II et l'article 15 de la directive n'est pas transposé, car il ne s'applique pas au Luxembourg, qui dispose, avec la Moselle, d'une voie d'eau intérieure reliée au réseau navigable d'autres Etats-membres et n'est donc pas un Etat-membre visé par l'article 39, paragraphe 3 de la directive.

#### **Ad Art. 12**

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 16, paragraphe 1 de la directive, en renvoyant à l'annexe II pour les compétences nécessaires.

**PM.** Le paragraphe 2 n'est pas transposé vu que le Luxembourg n'a pas de tronçons à risque spécifique sur la Moselle.

#### **Ad Art. 13.**

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 17 de la directive.

Il est à noter que la référence au RPN (règlement relatif au personnel de navigation sur le Rhin) vise l'organisation de l'examen selon les deux modalités de l'examen administratif et de l'examen dans le cadre d'un programme de formation agréé, en s'inspirant des bonnes pratiques développées par la CCNR dans le cadre de son règlement relatif au personnel de navigation sur le Rhin.

Le paragraphe 4 de l'article renvoie aux normes établies par la Commission européenne.

#### **Ad Art. 14.**

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 18 de la directive, concernant l'examen sous la responsabilité du ministre.

Les paragraphes 3 de l'article renvoie aux normes établies par la Commission européenne.

Les paragraphes 7 et suivants sont ajoutés pour créer une base légale

- dans les paragraphes 7 à 9 pour une commission d'examen qui s'inspire de dispositions similaires pour la commission de plaisance (Art. 31 et suivants de la loi modifiée du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales) et du RPN qui prévoit l'exigence que la commission d'examen doit être composée de manière à comprendre au moins un examinateur qui soit titulaire du certificat de qualification correspondant ;
- dans les paragraphes 10 à 11 d'un «Behördenpatent» (exclus a priori du champ d'application de la directive 2017/2397).

Il convient de noter que comme l'Etat du Luxembourg ne veut pas se doter d'un bateau d'examen proprement dit, ni dispose d'école de formation afférente avec un bateau de formation, il est prévu de reconnaître pour le volet des épreuves pratiques, pour autant qu'elles se déroulent à bord d'un bateau, les certificats de formation d'écoles étrangères comme celui du *Binnenschifferkolleg* Duisburg ou de l'école de Huy en Belgique et de collaborer avec les instituts de formation afférents.

#### **Ad Art. 15.**

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 19 de la directive, à l'exception des aspects qui ne concernent que la Commission européenne au paragraphe 5.

**PM.** L'article 20 de la directive n'est pas transposé vu que le Luxembourg n'a pas de tronçons à risque spécifique sur la Moselle et n'envisage pas une évaluation de compétence afférente.

#### **Ad Art. 16.**

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 21 de la directive.

Le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article renvoie aux normes établies par la Commission européenne.

#### **Ad Art. 17.**

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 22 de la directive, à l'exception du paragraphe 5 qui ne concerne que la Commission européenne.

Le paragraphe 4 renvoie aux modèles établies ou pouvant être établies par la Commission européenne.

#### **Ad Art. 18.**

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 23 de la directive.

Au paragraphe 4 sont ajoutés les agents de surveillance du service de la navigation qui peuvent exiger d'un membre d'équipage qu'il démontre son aptitude médicale.

Le paragraphe 6 de l'article renvoie aux normes établies ou pouvant être établies par la Commission européenne.

#### **Ad Art. 19.**

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 24 de la directive à l'exception des paragraphes 1 et 4 qui sont superfétatoires car déjà couverts par le règlement général sur la protection des données (RGDP), selon l'avis de la Commission nationale pour la protection des données et la paragraphe 2 qui ne concerne que la Commission européenne.

Sont ajoutées aux paragraphes 3 à 5 des dispositions en matière d'autorité responsable du traitement et accès à des registres nationaux afin de rendre opérationnelles les dispositions de la loi et de définir les conditions d'accès à ces données pour les seules personnes ayant besoin pour les besoins de l'exécution de la loi.

Il a été tenu compte de l'avis de la Commission nationale de la protection des données dans la rédaction de cet article.

#### **Ad Art. 20.**

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 25 de la directive, à l'exception des points qui ne concernent que la Commission européenne au paragraphe 4.

Les paragraphes 1 et 2 renvoient aux normes établies ou pouvant être établies par la Commission européenne.

Au paragraphe 1<sup>er</sup> l'alinéa 5 a été ajouté et au paragraphe 3 l'alinéa 2 ont été ajoutées pour encadrer la tenue des registres nationaux.

Il a été tenu compte de l'avis de la Commission nationale de la protection des données pour le libellé de « des registres » de manière homogène dans la directive. Il n'est pas prévu de mettre dans les registres plus d'informations que celles établies par la réglementation européenne, conforme au principe de transposition de « toute la directive et rien que la directive ».

En ce qui concerne l'alinéa 3 du paragraphe 3 il a été précisé qu'il s'agit d'une durée de conservation maximale et les principes des durées de conservation ont été fixées dans un nouvel alinéa 2 du même paragraphe.

**PM.** L'article 26 de la directive n'est pas transposé car les autorités compétentes sont toutes désignées dans les articles correspondants et une notification du texte de la loi à la Commission européenne sera faite.

#### **Ad Art. 21.**

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 27 de la directive.

#### **Ad Art. 22.**

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 28 de la directive.

**Ad Art. 23.**

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 29 de la directive.

Il a été tenu compte pour le libellé de l'avis de la Commission nationale de la protection des données.

**Ad Art. 24.**

Cet article précise les sanctions pour la violation des différents articles de la loi.

Est ajouté la sanction de la confiscation du titre ayant fait l'objet d'une infraction ainsi que la sanction pénale en matière de falsification de documents couverts par la loi, visé notamment à l'article précédent.

L'honorabilité du candidat et son aptitude à ne pas poser un risque pour la sécurité et l'ordre public peut être appréciée au vu d'un casier judiciaire, national ou étranger, pour justifier un retrait ou une suspension.

Au-delà de la sanction administrative de la suspension et du retrait des certificats de qualifications qui sont déjà prévus dans le texte, est également ajouté la sanction de la confiscation provisoire qui s'inspire des dispositions de coordination identiques applicables dans le régime rhénan (article 8.05 du RPN) afin d'aligner le régime mosellan autant que possible au régime rhénan sachant que la très grande partie de la Moselle luxembourgeoise est un territoire commun (germano-luxembourgeois sous souveraineté commune) et que l'Allemagne et la France sont membres de la CCNR et donc du régime rhénan.

**Ad Art. 25.**

Cet article reprend les dispositions nationales en matière de recherche et de constatation des infractions.

**Ad Art. 26.**

Cet article définit les dispositions financières en matière de délivrance et de renouvellement des certificats de qualification professionnelles et des autorisations spécifiques ainsi que des inscriptions dans les livrets de service dans le domaine de la navigation intérieure.

**Ad Art. 27.**

Cet article transpose les articles 31 à 34 de la directive en définissant les modalités d'entrée en vigueur des normes et modèles qui sont adoptées au fur et à mesure par la Commission européenne et qui réfèrent pour la plupart aux normes CESNI.

**PM.** Les articles 33, 35 et 36 de la directive ne sont pas transposés car ces dispositions ne concernent que la Commission européenne.

**Ad Art. 28.**

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 37 paragraphe 2 de la directive et entraînera, à la date d'entrée en vigueur de la présente loi aussi la mise en conformité du renvoi vers la directive dont question à l'article 15 du règlement grand-ducal du 17 février 2017 concernant le transport de personnes, l'exploitation et l'utilisation des infrastructures sur la Moselle.

L'abrogation explicite des règlements grand-ducaux portant transposition des directives antérieures sera opérée dans le règlement grand-ducal pris en exécution de cette loi.

La modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation vise à clarifier que les bateaux de passagers d'excursion journalière ne sont pas tenus de maintenir une classification par une société de classification reconnue conformément à l'article 1.01 de l'annexe II de la directive 2006/87/CE précitée pendant toute la durée de leur inscription sur le registre d'immatriculation luxembourgeois, tel que prévu à l'article 4bis de la loi modifiée du 28 juillet 1973. Une inspection par une administration d'un Etat-membre de l'Union européenne est suffisante.

**Ad Art. 29.**

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 38 de la directive, concernant les dispositions transitoires, à l'exception du dernier alinéa du paragraphe 1, du paragraphe 2 et du dernier alinéa du paragraphe 5 non applicables au Luxembourg alors qu'aucun certificat afférent n'a été émis et à l'exception du paragraphe 6 non applicable au Luxembourg alors qu'aucun certificat afférent n'a été reconnu pendant 5 ans.

**PM.** Les articles 39 et 41 de la directive ne sont pas transposés car ils concernent la transposition et les destinataires de la directive.

**Ad Art. 30.**

Pour mémoire (Entrée en vigueur de la loi).

**Ad Art. 31.**

Pour mémoire (Intitulé abrégé).

**Ad Art. 32.**

Pour mémoire (Formule exécutoire).



## Tableau de concordance

<b>Directive 2017/2397</b>	<b>Avant-projet de loi relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation</b>
----------------------------	--

Article 1 <sup>er</sup>	Article 1 <sup>er</sup>
Article 2	Article 2
Article 3	Article 3
Article 4	Article 4
Article 5	Article 5
Article 6	Article 6
Article 7	n.a. au Luxembourg
Article 8	n.a. au Luxembourg
Article 9	n.a. au Luxembourg
Article 10	Article 7
Article 11	Article 8
Article 12	Article 9
Article 13	Article 10
Article 14	Article 11
Article 15	Article 12
Article 16	Article 12
Article 17	Article 13
Article 18	Article 14
Article 19	Article 15
Article 20	n.a. au Luxembourg
Article 21	Article 16

Article 22	Article 17
Article 23	Article 18
Article 24	Article 19
Article 25	Article 20
Article 26	dans les articles respectifs
Article 27	Article 21
Article 28	Article 22
Article 29	Article 23
Article 30	Article 24
Article 31	obligations incombant à la Commission européenne
Article 32	obligations incombant à la Commission européenne
Article 33	obligations incombant à la Commission européenne
Article 34	obligations incombant à la Commission européenne
Article 35	obligations incombant à la Commission européenne
Article 36	obligations incombant à la Commission européenne
Article 37	Article 28 et RGD
Article 38	Article 29
Article 39	Dispositions de transposition
Article 40	Article 30
Article 41	Les Etats-membres destinataires de la directive
ANNEXES	Annexes

## **Avant-projet de règlement grand-ducal**

- **portant instauration et détermination des modalités de délivrance des titres de qualification pour les personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés pour les besoins des services publics nationaux ; et**
- **portant modification du règlement grand-ducal du 11 septembre 2020 fixant le programme, la durée et les modalités de contrôle des connaissances de la formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales en matière de navigation fluviale ; et**
- **portant abrogation:**
  - **du règlement grand-ducal du 30 décembre 1992 portant application de la Loi N° 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 ;**
  - **du règlement grand-ducal du 17 mars 1998 relatif aux certificats de conduite de bateaux de navigation intérieure**

### **I. Exposé des motifs**

Le présent règlement grand-ducal vient en exécution de l'article 14 de l'avant-projet de loi relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation.

En effet, avec l'entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2022 de la directive 2017/2397 du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE, les conditions d'obtention d'une certification de qualification communautaire ou d'une patente du Rhin deviennent plus strictes et plus complexes avec l'obligation d'un examen pour devenir matelot ou l'obligation d'un examen pratique et théorique pour devenir conducteur de bateau.

Ces exigences supplémentaires, si elles étaient applicables aux bateaux utilisés par l'Administration publique au Luxembourg, poseraient une difficulté notamment pour le recrutement et la formation dans le Service de la navigation qui dispose 2 bateaux dont la taille maximale en convoi atteint 38,9 m et 41 m. Il en est de même pour le bateau de service (*Ausonius 30,5 m*) de l'Administration des Ponts et Chaussées. A noter que pour de futurs bateaux des services de la police, des douanes ou de services d'urgences ce règlement sera également applicable.

Le Luxembourg a ainsi fait le choix, d'un côté, dans la loi de transposition de la directive 2017/2397 d'exempter à l'instar de l'Allemagne les agents conduisant sur les bateaux d'une taille inférieure à 20 mètres d'un certificat de qualification. Pour ceux-ci le certificat d'habilitation de leur autorité supérieure fera office de titre permettant la conduite de ces bateaux.

D'un autre côté, ce règlement fixe trois voies pour obtenir un certificat de conduite sur un bateau de navigation intérieure de plus de 20 mètres de longueur sur le seul condominium germano-luxembourgeois ainsi que les modalités de la formation sur poste (i.e. sur un bateau de service). La formation et l'organisation de l'examen peuvent être également effectués par des examinateurs et organismes de formation externes.

Ce règlement grand-ducal fixe ainsi les conditions d'obtention de la patente de l'administration, le modèle du certificat de qualification ainsi que les modalités d'organisation de la formation et de l'examen pour les bateaux administratifs d'une taille supérieure à 20 mètres.

Le certificat de qualification est délivré par le ministre des transports selon les conditions fixées par le présent règlement grand-ducal.

Ce règlement grand-ducal transpose en outre les dispositions abrogatoires rendues nécessaires par la transposition de la directive 2017/2397 susmentionnée, ainsi que les dispositions modificatives devenues nécessaires pour la transposition de cette directive.

## II. Texte

### **Avant-projet de règlement grand-ducal**

- **portant instauration et détermination des modalités de délivrance des titres de qualification pour les personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés pour les besoins des services publics nationaux ; et**
- **portant modification du règlement grand-ducal du 11 septembre 2020 fixant le programme, la durée et les modalités de contrôle des connaissances de la formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales en matière de navigation fluviale ; et**
- **portant abrogation:**
  - **du règlement grand-ducal du 30 décembre 1992 portant application de la loi N° 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 ;**
  - **du règlement grand-ducal du 17 mars 1998 relatif aux certificats de conduite de bateaux de navigation intérieure**

Vu la directive 2017/2397 du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE ;

Vu les actes délégués et d'exécution de la directive 2017/2397 adoptés par la Commission européenne ;

Vu l'avant-projet de loi relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation ;

Vu l'avis de la Chambre des Fonctionnaires et des Employés publics;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, de Notre Ministre de la Justice, de Notre Ministre des Finances, de Notre Ministre de l'Intérieur et de Notre Ministre de la Fonction publique et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

#### **Arrêtons:**

#### **Art. 1<sup>er</sup>. Champ d'application**

Le présent règlement grand-ducal a pour objet l'instauration et la détermination des modalités de délivrance du certificat de qualification pour les personnes conduisant les bâtiments utilisés pour les besoins des services publics nationaux par les forces armées, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services d'incendie et de secours, les administrations fluviales et celles œuvrant à l'entretien de la voie d'eau, et les autres services d'urgence, ci-après désigné « patente de l'administration ».

Le présent texte ne s'applique pas à la conduite de menues embarcations, c'est-à-dire des bâtiments dont la longueur maximale de la coque, gouvernail et beaupré non compris, est inférieure à 20,00m, sauf s'il s'agit d'un bâtiment autorisé à remorquer, pousser ou mener à couple des bâtiments qui ne sont pas des menues embarcations. Le présent texte ne s'applique non plus à la conduite d'un bâtiment autorisé au transport de plus de 12 passagers, d'un bac, ou d'une barge de poussage.

## **Art. 2. La patente de l'administration**

Sur demande auprès du ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après « le ministre », la patente de l'administration est délivrée lorsque le candidat remplit les conditions de capacité professionnelle, linguistique et médicale fixées aux articles 3, 4 et 5.

Le modèle de la patente de l'administration est fixé à l'annexe I.

## **Art. 3. Capacité professionnelle**

La condition de la capacité professionnelle est établie par le fait que le candidat :

soit :

- a) est titulaire d'un permis de navigation de plaisance de type fluvial conformément au règlement grand-ducal du 8 octobre 2009 relatif à l'exécution de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales et modifiant l'article 8 du règlement grand-ducal du 20 mars 1967 concernant l'exécution de l'article 54, nos 2 et 3 de la loi du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale; et
- b) a 120 heures de temps de navigation sur un bateau de navigation intérieure visé par le présent règlement grand-ducal, documenté par l'administration d'origine ou dans un livret de service; et
- c) a passé avec succès un examen théorique et pratique sur base du programme de formation visé à l'annexe II faisant l'objet d'une évaluation d'aptitude et de contrôle visée à l'article 7;

soit :

- a) est titulaire d'un titre de qualification comme conducteur ou de matelot au titre de la directive 2017/2397 du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE ;et
- b) a 60 heures de temps de navigation sur un bateau de navigation intérieure visé par le présent règlement grand-ducal.

soit est titulaire d'un certificat de qualification équivalent d'un Etat riverain de la Moselle ou d'un Etat rhénan.

## **Art. 4. Capacité médicale.**

La capacité médicale est prouvée sur base d'une attestation délivrée par un médecin agréé par le ministre.

La délivrance de l'attestation médicale et sa validité respective se fait en cohérence avec les normes visées à l'article 18, paragraphe 6, de la loi relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation.

## **Art. 5. Capacité linguistique.**

La capacité linguistique est établie en prouvant un niveau d'expression et de compréhension du vocabulaire nautique en langue allemande et française satisfaisant établi par une attestation délivrée à l'issue d'une procédure d'évaluation transparente et objective conformément à l'article 7 et correspondant aux critères fixés à l'annexe III.

Sont dispensés de la procédure d'évaluation prévue au point précédent les titulaires d'un certificat de radiotéléphonie national ou étranger en vigueur, ainsi que les candidats-fonctionnaires et fonctionnaires ayant trois ans d'expérience dans leur administration d'origine.

#### **Art. 6. Droit de circulation**

La patente de l'administration autorise son titulaire à naviguer dans le cadre des attributions de son service sur la Moselle internationale entre les p.k. 205,87 et p.k. 243.200 et la partie navigable de la Sûre.

Pendant son service, le conducteur porte sa patente de l'administration sur lui.

La patente de l'administration indique le ou les bateaux que le titulaire de la patente de l'administration est habilité à conduire.

La patente de l'administration perd sa validité de plein droit en cas de cession, à quelque titre que ce soit, à un tiers.

Le titulaire de la patente de l'administration est tenu d'informer immédiatement son supérieur hiérarchique ou, en cas d'empêchement, l'agent en service le plus élevé en rang, de toute incapacité l'empêchant d'exercer ses fonctions et d'assurer des services sûrs et de qualité.

#### **Art. 7. Autorisation d'examineur ou d'évaluateur**

Le ministre désigne et autorise en tant qu'examineurs des personnes dûment qualifiées qui font passer en son nom les évaluations d'aptitude et de contrôle visées aux articles 3 et 5.

Les qualifications minimales des examinateurs sont définies ci-après :

- a) être titulaire d'une patente de Rhin, d'un certificat de qualification de l'Union ou d'une patente donnant droit à circuler sur la Moselle internationale depuis au moins 5 ans à compter le jour de l'épreuve pratique;
- b) avoir assuré, pendant une période d'au moins 24 mois précédant immédiatement la demande, des jours de service suffisants afin de prouver qu'il dispose de suffisamment d'expérience en la matière et concernant la qualification pour laquelle la formation est assurée;

L'autorisation d'examineur autorise son titulaire à évaluer les compétences d'un candidat qui souhaite détenir une patente de l'administration.

L'examineur ne doit pas évaluer un candidat auquel il a dispensé lui-même une formation, à moins qu'il n'ait reçu un accord explicite écrit par le ministre.

#### **Art. 8. Validité et conditions de maintien de la patente de l'administration**

La validité de la patente de l'administration est de 13 années ou jusqu'au premier examen des aptitudes médicales prévu à l'article 18 de la loi relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation.

Elle est renouvelée pour la même durée lorsque soit l'agent, soit le service public national d'affectation du candidat, ou les autres services d'urgence pour les besoins desquels un tel titre de qualification a été établi, apporte la preuve que:

a) le candidat a conduit un bateau visé par le présent règlement grand-ducal au moins 8 jours pendant les douze mois précédents; et

b) le candidat possède une attestation médicale valide.

Le nombre minimal de jours de conduite hors tâches d'instruction, exigé pour le renouvellement de la validité de la patente de l'administration peut être réduit pour les candidats au prorata du temps consacré à la formation.

Les titulaires d'une patente de l'administration doivent, afin de maintenir leur qualification, effectuer en moyenne annuelle 8 jours de temps de navigation sur un bateau visé par le présent règlement grand-ducal qui est à attester par l'administration d'origine ou un dans le livret de service.

### **Art. 9. Retrait, refus de renouvellement, suspension**

(1) Le ministre peut retirer ou refuser le renouvellement de la patente de l'administration en cas de faute, de négligence grave ou d'abus.

Il en va notamment ainsi:

- a) si le titulaire ne répond pas ou plus aux conditions légales et réglementaires requises pour la patente de l'administration
- b) si le titulaire refuse de produire un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou à faire inscrire toute limitation éventuelle sur sa patente de l'administration
- c) s'il est constaté que le certificat médical a été obtenu à l'aide de fausses déclarations lors de l'examen médical;
- d) s'il est constaté que la patente de l'administration a été obtenue à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;
- e) à la suite d'une condamnation pénale devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation fluviale.

(2) Le ministre peut suspendre la validité de la patente de l'administration en cas de présence d'éléments ou de signes manifestes permettant de mettre en question la compétence du conducteur.

Il en va notamment ainsi:

- a) dans le cas d'un accident, d'un incident ou d'une maladie qui pourrait affecter ses aptitudes techniques, physiques ou mentales;  
  
s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations
- b) pénales suffisamment graves en relation avec l'exercice de la profession de conducteur pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité fluviale;
- c) si le titulaire échoue à un examen de contrôle des connaissances requis;
- d) s'il est dûment constaté que le titulaire présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses privilèges.

(3) Les limitations ou restrictions éventuelles de la portée quant à la patente de l'administration délivrée en fonction du présent règlement sont inscrites sur celle-ci.

La durée de la suspension est fixée à un maximum de 12 mois et pourra être portée jusqu'à un maximum de 24 mois dans le cas de récurrence dans un délai de trois ans à partir du jour où une première suspension a pris fin.



(4) Les décisions prévues en vertu des paragraphes (1) et (2) de l'article 9 sont prises par le ministre après enquête administrative et sur avis motivé de la commission visée à l'article 14 de la loi relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation.

Contre ces décisions, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.

A cette fin la commission a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre l'intéressé dans ses explications et moyens de défense, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix.

Le ministre adresse quinze jours avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un avocat.

Si l'intéressé ne se présente pas devant la commission malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure sera exécutée par défaut.

(5) Les décisions visées par le paragraphe (1) de l'article 9 prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. La notification par voie postale s'effectue sous pli fermé et recommandé accompagné d'un avis de réception et elle ne sera réputée accomplie qu'en cas d'acceptation ou de refus d'acceptation de la lettre recommandée par le destinataire.

(6) La décision prise par le ministre en vertu du paragraphe (2) de l'article 9 qui suspend la validité de la patente de l'administration est communiquée à l'intéressé sous pli fermé recommandé et accompagné d'un avis de réception.

(7) Si l'intéressé accepte la lettre recommandée, il est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur sa patente de l'administration endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre. La décision devient effective le jour de l'inscription de la mention, ou à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée.

Si l'intéressé refuse d'accepter la lettre recommandée, ou qu'en cas d'absence, il omet de la retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des Postes et Télécommunications, la décision devient effective quinze jours après la date de ce refus ou après la date d'échéance de ce délai.

#### **Art. 10. Dispositions régissant l'homologation des organismes de formation**

(1) Le ministre est l'autorité compétente pour délivrer, de suspendre ou de retirer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant la prestation de formation destinée aux conducteurs de bateaux visés à l'article 1<sup>er</sup>. L'homologation de l'organisme de formation peut comprendre la mise à disposition d'un bateau de service pour les besoins de la formation.

(2) Afin de garantir les niveaux de compétence requis pour les conducteurs de bateaux et l'exécution de leurs tâches conformément à des normes de sécurité élevées, le ministre supervise et contrôle la formation des conducteurs de bateaux. A cette fin il contrôle régulièrement les organismes de formation en vue de garantir un respect effectif des normes fixées par le présent texte. Outre ce contrôle régulier, le ministre peut procéder, sur place, à des inspections pour vérifier la mise en œuvre adéquate des exigences requises pour la formation de conducteurs de bateaux

(3) Le requérant d'une homologation doit établir sa compétence technique et opérationnelle en matière nautique et sa capacité à organiser des cursus de formation. Les formateurs dispensant la formation théorique ou pratique doivent être titulaires d'un permis de navigation valable ou de toute autre qualification correspondant au moins au niveau de formation. Les organismes doivent correspondre aux critères fixés à l'annexe IV.

(4) L'homologation d'un organisme de formation est valable pour une durée de 3 ans et peut être renouvelée si le requérant satisfait aux conditions de renouvellement.

(5) Le ministre peut suspendre, restreindre ou retirer l'homologation visée ci-dessus si le titulaire ne satisfait plus aux conditions d'obtention posées par l'annexe IV.

(6) Toute homologation délivrée dans un autre Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive (CE) n° 2017/2397 du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles

dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE est reconnue d'office au Luxembourg.

#### **Art. 11. Taxes**

La patente de l'administration étant un document personnel, la délivrance et le renouvellement sont en principe soumis à des taxes d'instruction.

Sont exemptés de l'acquit d'une telle taxe d'instruction, les agents d'administrations publiques et les agents de service d'urgence ou l'employeur se substitue à l'employé à l'obligation du paiement desdites taxes.

Il est dû une taxe d'instruction non remboursable pour:

- a) la délivrance d'une patente de l'administration à hauteur de 50 euros ;
- b) le renouvellement d'une patente de l'administration à hauteur de 25 euros;

Les taxes précitées sont prélevées pour le compte de l'Etat et payables à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

#### **Art. 12. Dispositions transitoires**

Les candidats intervenant dans l'exploitation de bâtiments visés à l'article 1<sup>er</sup> utilisés pour les besoins des services publics nationaux par les forces armées, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services d'incendie et de secours, les administrations fluviales et celles œuvrant à l'entretien de la voie d'eau, et les autres services d'urgence et titulaires d'un des titres visés à l'article 3 peuvent, par dérogation à ce même article, obtenir la transcription de leur qualification vers une patente de l'administration sur le seul vu de leur certificat médical visé à l'article 4 s'ils en font la demande pendant une durée maximale d'un an après la date d'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal.

#### **Art. 13. Dispositions modificatives et abrogatoires**

(1) Le règlement grand-ducal du 11 septembre 2020 fixant le programme, la durée et les modalités de contrôle des connaissances de la formation professionnelle spéciale portant sur le recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales en matière de navigation fluviale est modifié comme suit :

A l'article 2, la quatrième partie du programme de formation professionnelle spéciale est complétée par une nouvelle lettre e) libellée comme suit :

- e) les dispositions pénales de l'avant-projet de loi XXX relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation. »

(2) Le règlement grand-ducal du 30 décembre 1992 portant application de la directive N° 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 et le règlement grand-ducal du 17 mars 1998 relatif aux certificats de conduite de bateaux de navigation intérieure sont abrogés à compter du 18 janvier 2022.



#### **Art. 14. Dispositions finales**

Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, Notre Ministre de la Justice, Notre Ministre des Finances, Notre Ministre de l'Intérieur et de Notre Ministre de la Fonction publique, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal Officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

# Patente pour la conduite de bateaux de navigation intérieure sur la Moselle

(85 mm x 54 mm – Fond bleu)

(recto)

Patente de l'administration	
1. xxx	
2. xxx	
3. 1.1.1990 - L – Luxembourg	LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG Ministère de la Mobilité et des Travaux publics Département des transports
4. jj.mm.aaaa	5. Xxxx
7. ###	6. 
8. pk. 205,87 - pk. 243,2 et la partie navigable de la Sûre	
9. 31.3.2010	
10.	

(verso)

## Patente de l'administration

GRAND-DUCHE DU LUXEMBOURG



1. Nom du titulaire
2. Prénom(s)
3. Date, Etat et lieu de naissance
4. Date de délivrance de la patente
5. Numéro de délivrance
6. Photographie du titulaire
7. Signature du titulaire
8. p.k. ... - p.k. ... = secteur de la Moselle
9. Carte valable jusqu'au .....
10. Mention(s)

## ANNEXE II : Programme de formation et d'examen

### ***Programme d'examen pour l'obtention d'une patente de l'administration***

Remarque préalable :

**Connaissances exigées** (colonne 3)

- 1 - Connaissances détaillées
- 2 - Connaissances de base

1	2	3	4
chiffre	Matières examinées		
<b>1.</b>	<b>Connaissance des règlements, guides et manuels</b>		
<b>1.1</b>	<b>Règlement de police pour la navigation de la Moselle</b> (y compris les prescriptions de caractère temporaire)		
	Chapitre 1 à 7	1	x
	Chapitre 9, 10	1	x
	<b>Annexes</b>		
	3. Signalisation des bateaux	1	x
	6. Signaux sonores	1	x
	7. Panneaux de signalisation pour la navigation	1	x
	8. Balisage de la voie navigable	1	x
	10. Carnet de contrôle des huiles usées	1	x
	<b>Guides / manuels</b>		
	Radiotéléphonie	2	x
	Elimination des déchets	2	x

1	2	3	4
chiffre	Matières examinées		D
<b>1.2</b>	<b>Règlement de visite des bateaux du Rhin et du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure</b>		
	Structure et contenu	2	x
	Contenu du certificat de bateau de navigation intérieure	2	x
<b>1.3</b>	<b>Prévention des accidents</b>	2	x
<b>2.</b>	<b>Connaissances professionnelles</b> (capacités nautiques, techniques de l'exploitation du bateau)		
<b>2.1</b>	<b>Conduite du bateau</b>		
	Conduite, manœuvrabilité	2	x
	Fonction des installations de gouverne et propulsion	2	x
	Action du courant, du vent et de la succion	2	x
	Flottabilité, stabilité et leur application pratique	2	x
	Ancrage et amarrage	2	x
<b>2.2</b>	<b>Connaissances des machines</b>		
	Construction, fonctionnement des moteurs, fonction des installations électriques	2	x
	Manipulation, contrôle de fonctionnement	2	x
	Mesures à prendre en cas de dérangement	2	x
<b>2.3</b>	<b>Chargement et déchargement</b>		
	Arrimage de la cargaison	2	x
<b>2.4</b>	<b>Conduite en cas de circonstances particulières</b>		
	Mesures en cas d'avaries, premiers secours, colmatage d'une voie d'eau	2	x
	Utilisation d'appareils de sauvetage	2	x

### **ANNEXE III EXIGENCES EN MATIÈRE DE COMPÉTENCES LINGUISTIQUES**

Les exigences en matière de compétences linguistiques sont applicables autant à l'utilisation des expressions conventionnelles qu'à celle du langage clair. Pour satisfaire aux exigences linguistiques, le candidat à une patente de l'administration ou le titulaire d'une patente de l'administration devra faire l'objet d'une évaluation et prouver qu'il a un niveau au moins équivalent au niveau opérationnel.

Les locuteurs compétents doivent satisfaire aux conditions suivantes:

- a) pouvoir communiquer efficacement dans les échanges en phonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face;
- b) pouvoir s'exprimer avec précision et clarté sur des sujets courants, concrets et professionnels;
- c) pouvoir utiliser des stratégies de communication appropriées pour échanger les messages et pour détecter et résoudre les malentendus (par exemple pour vérifier, confirmer ou clarifier des informations) dans un contexte général ou professionnel;
- d) pouvoir traiter efficacement et assez facilement les difficultés linguistiques induites par des complications ou des événements imprévus survenant dans le cadre d'une situation de travail ordinaire ou d'une tâche de communication qu'ils connaissent bien en temps normal
- e) pouvoir utiliser un dialecte ou un accent compréhensible pour la communauté nautique.

#### **ANNEXE IV Critères pour l'agrément des organismes offrant une formation théorique et/ou pratique**

Les organismes désirant être agréés pour la délivrance de la formation théorique doivent:

- être constitués légalement et pouvoir présenter une copie de leur acte constitutif;
- avoir leur siège social dans un Etat membre de la Communauté européenne;
- détenir une assurance responsabilité civile pour couvrir leurs activités;
- répondre aux normes de sécurité en vigueur à l'endroit de la formation;
- proposer un programme de formation en accord avec l'annexe II;
- présenter une copie du programme de formation, incluant le nombre d'heures et les sujets proposés ;
- permettre à un délégué du ministre dûment mandaté de vérifier leurs équipements et d'évaluer leur enseignement.



### **III. Commentaire des articles :**

#### **Ad Art. 1<sup>er</sup>.**

Par analogie à l'avant-projet de loi transposant la directive UE 2017/2397 qui tâche à harmoniser la qualification professionnelle des équipages commerciaux à bord des bateaux de navigation intérieure, ce premier article établit le cadre réglementaire de la « patente de l'administration », terme repris tel que de la réglementation rhénane, afin de former et certifier le personnel des services publics nationaux des forces armées, des services chargés du maintien de l'ordre public, des services d'incendie et de secours, des administrations fluviales, et des autres services d'urgence afin d'exercer leurs attributions en naviguant sur leurs bateaux de service.

Le second paragraphe dudit article énonce clairement la catégorie des bâtiments pour lesquels l'obtention d'une telle patente de l'administration n'est pas requise. Cette précision vise à éviter d'éventuels conflits en ce qui concerne la conduite de bateaux pour la conduite desquels une formation particulière serait ou ne serait d'application.

La patente de l'administration est un permis de conduite spécifique aux services publics nationaux et aux services d'incendie et de secours et établit pour ces derniers un permis de navigation permettant l'exploitation des attributions respectives à bord des bateaux de service susvisés.

#### **Ad Art. 2.**

Cet article définit les trois conditions d'obtention de la patente de l'administration visée au point 9 de l'article 14 de l'avant-projet de loi relatif à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation et transposant la Directive (UE) 2017/2397.

Le modèles de la patente est fixé à l'annexe et s'inspire du modèle de la patente rhénane.

#### **Ad Art. 3.**

Les dispositions ayant trait aux capacités professionnelles définissent en son article 3 les aptitudes pratiques et théoriques minimales dont les candidats ont besoin pour pouvoir accéder à la patente de l'administration décrite dans l'article précédent.

Il convient de noter que les trois variantes d'obtention de la patente de l'administration constituent un allègement significatif des durées de conduite sur un bateau, en fonction de la qualification antérieure dont dispose l'intéressé.

#### **Ad. Art. 4.**

Les dispositions du présent article et ayant trait aux aptitudes médicales se sont inspirées de l'article 18 de l'avant-projet de loi visant à transposer le directive (UE) 2017/2397 de sorte que les conditions

ne diffèrent pas pour le personnel d'une patente de l'administrative ou d'une patente de droit commun.

#### **Ad. Art. 5.**

L'article 5 fixe les facultés linguistiques minimales à remplir pour obtenir la patente de l'administration selon les critères fixés à l'annexe II requérant un niveau de communication de type « opérationnel ».

Le deuxième paragraphe définit les dispenses concernant la maîtrise des conditions linguistiques en raison d'une expérience antérieure.

#### **Ad Art. 6.**

Le présent article fixe le cadre précis dans lequel les titulaires d'une patente de l'administration peuvent faire valoir les prérogatives et droits issus de la patente de l'administration.

S'agissant d'un titre personnel la patente de l'administration ne peut être cédée.

#### **Ad Art. 7.**

Les dispositions de l'article 7 s'inspirent de dispositions similaires du règlement grand-ducal du 8 novembre 2010 relatif aux qualifications et aux mentions associées aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne, afin de traiter des conditions d'obtention de l'autorisation d'examineur ou d'évaluateur c.à.d. les personnes qui font passer les examens d'aptitude donnant droit à la patente de l'administration.

Si en principe ce seront des agents de l'administration disposant d'un bateau concerné, il pourra aussi s'agir d'externes remplissant les critères qualitatifs établis qui examinent le candidat.

#### **Ad Art. 8.**

Les dispositions réglant la validité et les conditions de maintien de la patente de l'administration sont inspirées de l'article 8 du règlement grand-ducal du 8 novembre 2010 relatif aux qualifications et aux mentions associées aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

#### **Ad Art. 9.**

Les dispositions de cet article concernant les volets de retrait, de refus de renouvellement, voire de suspension d'une patente de l'administration sont inspirées de dispositions similaires prévues aux points 2 et 5 de l'article 7 de la loi du 16 août 2010 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

#### **Ad Art. 10.**

Les dispositions de cet article concernant l'homologation des organismes de formation s'inspirent de l'article 9 de la loi du 16 août 2010 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

#### **Ad Art. 11.**

Les dispositions de cet article concernant les taxes d'instruction s'inspirent de l'article 10 du règlement grand-ducal du 8 novembre 2010 relatif aux qualifications et aux mentions associées aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne

#### **Ad Art. 12.**

Cette disposition transitoire vise à permettre une transcription pour les conducteurs de bateau de service actuels disposant d'un titre de qualification visé à l'article 3 mais sans preuve du temps de navigation y indiqué, à la seule condition supplémentaire d'un certificat médical valable.

Cette disposition transitoire est limitée dans le temps (1 an).

#### **Ad Art. 13.**

La disposition modificative a pour objet de compléter le programme de formation professionnelle spéciale des agents de surveillance du service de la navigation.

La disposition abrogatoire est une conséquence de la transposition de la directive (UE) 2017/2397 qui abroge dans son article 37 les directives 91/672/CEE et 96/50/CE.

La disposition modificative vise à adapter le programme de formation des agents au nouveau cadre légal.

#### **Ad Art. 14.**

Pour mémoire.

### **Annexes**

#### **Ad Annexe I**

Cette annexe s'inspire du modèle de certificat rhénan figurant dans le règlement du personnel pour la navigation sur le Rhin (RPN).

#### **Ad Annexe II**

Cette annexe s'inspire du programme d'examen pour l'obtention de la patente du Rhin figurant dans le règlement du personnel pour la navigation sur le Rhin (RPN).

#### **Ad Annexe III**

Cette annexe s'inspire des compétences linguistiques pour les contrôleurs aériens.

#### **Ad Annexe IV**

Cette annexe s'inspire des critères d'agrément prévus au règlement grand-ducal du 8 octobre 2009 relatif à l'exécution de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance.



## FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

### Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi relatif à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics Département des Transports
Auteur(s) :	Max Nilles – Conseiller
Téléphone :	247-84957
Courriel :	max.nilles@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Transposer la directive 2017/2397 et instaurer la législation nationale en matière de standards de qualification et de formation afin de pouvoir exercer les différents métiers à bord des bateaux de transport de marchandises et de personnes sur les voies de navigation intérieure.
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	Ministère de la Justice & Ministère des Finances
Date :	03/02/2021



## Mieux légiférer

1 Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) :  Oui  Non

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations :

2 Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales :  Oui  Non
- Citoyens :  Oui  Non
- Administrations :  Oui  Non

3 Le principe « Think small first » est-il respecté ?  Oui  Non  N.a. <sup>1</sup>  
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

<sup>1</sup> N.a. : non applicable.

4 Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ?  Oui  Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ?  Oui  Non

Remarques / Observations :

5 Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ?  Oui  Non

Remarques / Observations :



- 6 Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)  Oui  Non

Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total ?  
(nombre de destinataires x  
coût administratif par destinataire)

La charge administrative existait pour les bénéficiaires des titres de qualification déjà avant ce texte, alors que les démarches devaient être engagées à l'étranger en l'absence de régime de certificats de qualification délivrés par le Luxembourg.

<sup>2</sup> Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

<sup>3</sup> Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

- 7 a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

Un échange entre les administrations des différents Etats-membres qui délivrent des certificats de qualification est prévu (afin notamment d'éviter la délivrance de plusieurs titres de qualification).

- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel<sup>4</sup> ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

Etant donné que les autorités nationales compétentes sont obligées de tenir des bases de données spécifiques à la réglementation en question et concernant la délivrance, l'extension ou le retrait des titres de qualification personnels, les dispositions relatives en matière de protection de données à caractère personnel sont de mise.

<sup>4</sup> Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ([www.cnpd.lu](http://www.cnpd.lu))

- 8 Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ?  Oui  Non  N.a.
  - des délais de réponse à respecter par l'administration ?  Oui  Non  N.a.
  - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ?  Oui  Non  N.a.

- 9 Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, laquelle :

- 10 En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?  Oui  Non  N.a.



Sinon, pourquoi ?

Remarque: les cas de dérogation au principe de "toute la directive et rien que la directive" sont expliqués dans l'exposé des motifs et le commentaire des articles. Ils concernent la non-transposition des articles 7, 8 et 9, l'ajout d'un critère de honorabilité des demandeurs de certificats de qualification et les dispositions modificatives de l'article 28.

11

Le projet contribue-t-il en général à une :

a) simplification administrative, et/ou à une

Oui  Non

b) amélioration de la qualité réglementaire ?

Oui  Non

Remarques / Observations :

Un choix supplémentaire de délivrance de certificat de qualification est donné au requérant.

12

Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?

Oui  Non  N.a.

13

Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)

Oui  Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

Comme la directive prévoit l'émission de certificats et la tenue de registres afférents, l'établissement de bases de données nationales et une interconnexion avec des systèmes informatiques de l'Union européenne (European Crew Database) sont à prévoir.

14

Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?

Oui  Non  N.a.

Si oui, lequel ?

Des formations spécifiques afin d'implémenter les bases de données seraient de mise tout comme des formations spécifiques sur les spécificités des qualifications sont à prévoir pour le personnel.

Remarques / Observations :



## Egalité des chances

15

Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez pourquoi :

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

16

Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

## Directive « services »

17

Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>5</sup> ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>5</sup> Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

18

Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup> ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>6</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)





## FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

### Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Avant-projet de règlement grand-ducal portant instauration et détermination des modalités de délivrance des titres de qualification pour les personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés pour les besoins des services publics nationaux ; et portant modification du règlement grand-ducal du 11 septembre 2020 fixant le programme, la durée et les modalités de contrôle des connaissances de la formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales en matière de navigation fluviale ; et portant abrogation: du règlement grand-ducal du 30 décembre 1992 portant application de la Loi N° 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 ; du règlement grand-ducal du 17 mars 1998 relatif aux certificats de conduite de bateaux de navigation intérieure
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics Département des Transports
Auteur(s) :	Max Nilles – Conseiller
Téléphone :	247-84957
Courriel :	max.nilles@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Dans le cadre de la transposition de la directive 2017/2397 visant à instaurer une législation nationale en matière de standards de qualification et de formation, il importe de fixer également un cadre réglementaire pour la conduite des bateaux des services publics et des services de secours sur la Moselle moyennant une patente administrative.
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	Ministère de la Justice & Ministère de la Fonction publique
Date :	03/02/2021



## Mieux légiférer

1 Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) :  Oui  Non

Si oui, laquelle / lesquelles : Ministère de la Fonction publique,  
Service de la navigation fluviale,  
Administration des Ponts et Chaussées,  
CGDIS,  
Police Grand-Ducale.

Remarques / Observations : Il importe de mettre au point un système permettant la conduite des bateaux des administrations et services publics luxembourgeois par une patente de l'administration.

2 Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales :  Oui  Non
- Citoyens :  Oui  Non
- Administrations :  Oui  Non

3 Le principe « Think small first » est-il respecté ?  Oui  Non  N.a. <sup>1</sup>  
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

<sup>1</sup> N.a. : non applicable.

4 Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ?  Oui  Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ?  Oui  Non

Remarques / Observations :

5 Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ?  Oui  Non

Remarques / Observations : Modification du règlement grand-ducal du 11 septembre 2020 fixant le programme, la durée et les modalités de contrôle des connaissances de la formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales en matière de navigation fluviale ;



Abrogation du règlement grand-ducal du 30 décembre 1992 portant application de la Loi N° 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 ; du règlement grand-ducal du 17 mars 1998 relatif aux certificats de conduite de bateaux de navigation intérieure

6

Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)

Oui  Non

Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total ?  
(nombre de destinataires x  
coût administratif par destinataire)

Le présent texte prévoit que l'obtention d'une telle patente administrative constitue un élément de formation professionnelle au même titre qu'une formation dispensée par l'INAP. Ainsi, un coût administratif supplémentaire n'est pas de mise.

<sup>2</sup> Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

<sup>3</sup> Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

7

a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ?

Oui  Non  N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel<sup>4</sup> ?

Oui  Non  N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

<sup>4</sup> Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ([www.cnpd.lu](http://www.cnpd.lu))

8

Le projet prévoit-il :

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ?  Oui  Non  N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ?  Oui  Non  N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ?  Oui  Non  N.a.

9

Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ?

Oui  Non  N.a.

Si oui, laquelle :



10 En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?  Oui  Non  N.a.

Sinon, pourquoi ?

11 Le projet contribue-t-il en général à une :  
a) simplification administrative, et/ou à une  Oui  Non  
b) amélioration de la qualité réglementaire ?  Oui  Non

Remarques / Observations : La formation simplifiée du personnel des administrations concernées est l'élément clé du présent texte.

12 Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?  Oui  Non  N.a.

13 Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)  Oui  Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

14 Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations : La formation simplifiée du personnel des administrations concernées est l'élément clé du présent texte.



## Egalité des chances

15

Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez pourquoi :

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

16

Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

## Directive « services »

17

Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>5</sup> ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>5</sup> Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

18

Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup> ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>6</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

# DIRECTIVES

## DIRECTIVE (UE) 2017/2397 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 12 décembre 2017

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

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

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

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

après consultation du Comité des régions,

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

considérant ce qui suit:

- (1) Les directives du Conseil 91/672/CEE <sup>(3)</sup> et 96/50/CE <sup>(4)</sup> constituent les premières étapes vers l'harmonisation et la reconnaissance des qualifications professionnelles pour les membres d'équipage dans le domaine de la navigation intérieure.
- (2) Les exigences applicables aux membres d'équipage naviguant sur le Rhin ne relèvent pas des directives 91/672/CEE et 96/50/CE et sont établies par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), conformément au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.
- (3) La directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(5)</sup> s'applique aux professions du secteur de la navigation intérieure autres que les conducteurs de bateaux. La reconnaissance mutuelle des diplômes et des certificats prévue par la directive 2005/36/CE n'est cependant pas totalement adaptée aux activités transfrontalières régulières et fréquentes des professions exercées dans le secteur de la navigation intérieure, qui existent notamment sur les voies d'eau intérieures reliées à des voies d'eau intérieures d'un autre État membre.
- (4) Une étude d'évaluation réalisée en 2014 par la Commission a mis en exergue le fait que la limitation du champ d'application des directives 91/672/CEE et 96/50/CE aux conducteurs de bateaux et l'absence de reconnaissance automatique des certificats de conduite délivrés conformément à ces directives en ce qui concerne la navigation sur le Rhin entravent la mobilité des membres d'équipage dans le domaine de la navigation intérieure.
- (5) Pour faciliter la mobilité, assurer la sécurité de la navigation et garantir la protection de la vie humaine et de l'environnement, il est essentiel que les membres d'équipage de pont, et en particulier les personnes chargées des situations d'urgence à bord de bateaux à passagers et les personnes participant à l'avitaillement des bateaux propulsés au gaz naturel liquéfié, soient titulaires de certificats attestant de leurs qualifications. Pour une mise en œuvre efficace, ils devraient être munis de ces certificats lorsqu'ils exercent leur profession. Ces considérations s'appliquent également aux jeunes, dont il importe de protéger la sécurité et la santé sur le lieu de travail conformément à la directive 94/33/CE du Conseil <sup>(6)</sup>.

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

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 14 novembre 2017 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 4 décembre 2017.

<sup>(3)</sup> Directive 91/672/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure (JO L 373 du 31.12.1991, p. 29).

<sup>(4)</sup> Directive 96/50/CE du Conseil du 23 juillet 1996 concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport des marchandises et de personnes dans la Communauté (JO L 235 du 17.9.1996, p. 31).

<sup>(5)</sup> Directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles (JO L 255 du 30.9.2005, p. 22).

<sup>(6)</sup> Directive 94/33/CE du Conseil du 22 juin 1994 relative à la protection des jeunes au travail (JO L 216 du 20.8.1994, p. 12.)

- (6) La navigation sportive ou de plaisance, l'exploitation de bacs qui ne se déplacent pas de façon autonome, ainsi que la navigation par les forces armées ou les services d'urgence sont des activités qui ne requièrent pas de qualifications professionnelles analogues à celles qui sont nécessaires pour le transport de marchandises et de personnes. Dès lors, les personnes qui exercent de telles activités ne devraient pas relever de la présente directive.
- (7) Les conducteurs de bateaux qui naviguent dans des conditions présentant un danger particulier pour la sécurité devraient être titulaires d'autorisations spécifiques, notamment s'ils conduisent de gros convois, s'ils conduisent des bâtiments propulsés au gaz naturel liquéfié, s'ils naviguent dans des conditions de visibilité réduite, s'ils naviguent sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime ou sur des voies d'eau présentant des risques spécifiques pour la navigation. Pour obtenir de telles autorisations, les conducteurs de bateaux devraient être tenus de démontrer des compétences supplémentaires spécifiques.
- (8) Pour garantir la sécurité de la navigation, il convient que les États membres recensent les voies d'eau intérieures à caractère maritime en utilisant des critères harmonisés. Les exigences concernant les compétences requises pour la navigation sur ces voies d'eau devraient être définies au niveau de l'Union. Sans limiter inutilement la mobilité des conducteurs de bateaux, il convient, lorsque cela est nécessaire pour assurer la sécurité de la navigation, et le cas échéant en collaboration avec la commission fluviale européenne compétente, que les États membres aient également la possibilité de recenser les voies d'eau qui présentent des risques spécifiques pour la navigation selon des procédures et des critères harmonisés conformément à la présente directive. En pareils cas, les exigences connexes en matière de compétences devraient être établies au niveau national.
- (9) En vue de contribuer à la mobilité des personnes participant à l'exploitation de bâtiments au sein de l'Union, et considérant que tous les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord délivrés conformément à la présente directive devraient satisfaire aux normes minimales requises, selon des critères harmonisés, les États membres devraient reconnaître les qualifications professionnelles certifiées conformément à la présente directive. Par conséquent, les titulaires de ces qualifications devraient pouvoir exercer leur profession sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union.
- (10) Compte tenu de l'absence d'activités transfrontalières sur certaines voies d'eau intérieures nationales et afin de réduire les coûts, les États membres devraient avoir la possibilité de ne pas rendre obligatoires les certificats de qualification de l'Union sur les voies d'eau intérieures nationales non reliées à une voie d'eau intérieure d'un autre État membre. Cependant, les certificats de l'Union devraient autoriser l'accès aux activités de navigation sur ces voies d'eau intérieures non reliées entre elles.
- (11) La directive 2005/36/CE demeure applicable aux membres d'équipage de pont qui sont dispensés de l'obligation d'être titulaires d'un certificat de qualification de l'Union délivré conformément à la présente directive, et reste également applicable aux qualifications dans le domaine de la navigation intérieure non couvertes par la présente directive.
- (12) Lorsque les États membres accordent des dérogations à l'obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union, ils devraient reconnaître les certificats de qualification de l'Union des personnes qui opèrent sur leurs voies d'eau intérieures nationales non reliées au réseau navigable d'un autre État membre où la dérogation s'applique. En ce qui concerne ces voies d'eau intérieures, lesdits États membres devraient également veiller à ce que les données concernant le temps de navigation et les trajets effectués soient validées dans les livrets de service des personnes titulaires d'un certificat de qualification de l'Union si le membre d'équipage le demande. En outre, en ce qui concerne ces voies d'eau intérieures non reliées entre elles, lesdits États membres devraient adopter et faire appliquer les mesures et les sanctions appropriées pour prévenir la fraude et les autres pratiques illégales concernant les certificats de qualification de l'Union et les livrets de service.
- (13) Les États membres qui appliquent des dérogations à l'obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union devraient avoir la possibilité de suspendre les certificats de qualification de l'Union relatifs aux personnes qui opèrent sur leurs voies d'eau intérieures nationales non reliées au réseau navigable d'un autre État membre où la dérogation s'applique.
- (14) Un État membre dont aucune des voies d'eau intérieures n'est reliée au réseau navigable d'un autre État membre, qui décide de ne pas délivrer de certificats de qualification de l'Union conformément à la présente directive, serait soumis à une obligation disproportionnée et inutile s'il était tenu de transposer et de mettre en œuvre toutes les dispositions de la présente directive. Par conséquent, cet État membre devrait être dispensé de l'obligation de transposer et de mettre en œuvre les dispositions relatives à la certification des qualifications tant qu'il décide de ne pas délivrer de certificats de qualification de l'Union. Cet État membre devrait toutefois être tenu de reconnaître le certificat de qualification de l'Union sur son territoire afin de promouvoir la mobilité des travailleurs au sein de l'Union, de réduire la charge administrative liée à la mobilité de la main d'œuvre et d'augmenter l'attrait de la profession.



- (15) Dans un certain nombre d'États membres, la navigation intérieure est une activité irrégulière qui ne sert que des intérêts locaux ou saisonniers sur des voies d'eau sans lien avec d'autres États membres. Bien que le principe de la reconnaissance des certificats professionnels au titre de la présente directive doit être également respecté dans ces États membres, la charge administrative devrait être proportionnée. Des outils de mise en œuvre tels que des bases de données et des registres créeraient une charge administrative significative sans présenter d'avantage réel, car le flux d'informations entre les États membres peut également être assuré par d'autres moyens de coopération. Il est donc justifié d'autoriser les États membres concernés à transposer uniquement les dispositions minimales nécessaires à la reconnaissance des certificats professionnels délivrés conformément à la présente directive.
- (16) Dans certains États membres, la navigation intérieure est techniquement impossible. Exiger de ces États membres qu'ils transposent la présente directive représenterait dès lors une charge administrative disproportionnée pour eux.
- (17) Il importe que le secteur de la navigation intérieure soit en mesure d'offrir des programmes visant à la fois à éviter le départ des personnes âgées de plus de 50 ans et à améliorer les compétences et l'employabilité des jeunes.
- (18) La Commission devrait assurer des conditions égales pour tous les membres d'équipage exerçant exclusivement et régulièrement leur activité dans l'Union et devrait mettre fin à toute spirale à la baisse des salaires ainsi qu'à toute discrimination fondée sur la nationalité, le lieu de résidence ou le pavillon d'immatriculation.
- (19) Compte tenu de la coopération mise en place depuis 2003 entre l'Union et la CCNR, qui a débouché sur la création d'un Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) sous l'égide de la CCNR, et afin de simplifier les cadres juridiques régissant les qualifications professionnelles en Europe, les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord délivrés conformément au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin qui prévoit des exigences identiques à celles énoncées par la présente directive, devraient être valables sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union. Ces certificats de qualification, livrets de service et livres de bord délivrés par des pays tiers devraient être reconnus au sein de l'Union, sous réserve de réciprocité.
- (20) Il importe que les employeurs appliquent le droit social et le droit du travail de l'État membre dans lequel l'activité est exercée lorsqu'ils emploient dans l'Union des membres d'équipage de pont titulaires de certificats de qualification, de livrets de service et de livres de bords qui ont été délivrés par des pays tiers et reconnus par les autorités compétentes dans l'Union.
- (21) Afin d'aller plus loin dans la suppression des obstacles à la mobilité de la main-d'œuvre et dans la simplification des cadres juridiques régissant les qualifications professionnelles en Europe, tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré par un pays tiers sur la base d'exigences identiques à celles fixées par la présente directive peut aussi être reconnu sur toutes les voies d'eau de l'Union, sous réserve d'une évaluation par la Commission et de la reconnaissance par le pays tiers en question des documents délivrés conformément à la présente directive.
- (22) Les États membres ne devraient délivrer de certificats de qualification qu'aux personnes qui possèdent les niveaux minimaux requis en matière de compétence, d'âge, d'aptitude médicale et de temps de navigation pour l'obtention d'une qualification spécifique.
- (23) Il importe que la Commission et les États membres encouragent les jeunes à acquérir des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et que la Commission et les États membres adoptent des mesures spécifiques afin de soutenir les activités des partenaires sociaux à cet égard.
- (24) Pour garantir la reconnaissance mutuelle des qualifications, il convient que les certificats de qualification soient fondés sur les compétences requises pour l'exploitation de bâtiments. Les États membres devraient vérifier, par une évaluation appropriée, que les personnes auxquelles est délivré un certificat de qualification possèdent les niveaux minimaux de compétence requis. Cette évaluation pourrait prendre la forme d'un examen administratif ou être intégrée à des programmes de formation approuvés et exécutés conformément à des normes communes afin de garantir un niveau minimal de compétence comparable dans tous les États membres pour différentes qualifications.
- (25) Lorsqu'ils naviguent sur les voies d'eau intérieures de l'Union, les conducteurs de bateaux devraient être capables d'appliquer les connaissances relatives aux règles concernant le trafic sur les voies d'eau intérieures, comme le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) ou d'autres réglementations pertinentes en matière de trafic, ainsi que les connaissances relatives aux règles applicables en matière d'équipage de bâtiment, notamment en matière de temps de repos, telles qu'elles sont établies dans la législation de l'Union ou la législation nationale ou encore dans des règlements spécifiques adoptés au niveau régional, tels que le règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.



- (26) En raison de la responsabilité en matière de sécurité qui incombe au conducteur de bateau dans l'exercice de sa profession, lors de la navigation au radar et lors de l'avitaillement de bâtiments propulsés au gaz naturel liquéfié ou de la navigation de bâtiments propulsés au gaz naturel liquéfié, il est nécessaire de vérifier, au moyen d'épreuves pratiques, si le niveau de compétence requis a été atteint. Des simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément pourraient être utilisés aux fins de ces épreuves pratiques afin de rendre l'évaluation des compétences plus aisée.
- (27) L'aptitude à utiliser une radio de bord est essentielle pour garantir la sécurité de la navigation intérieure. Il importe que les États membres encouragent tout membre d'équipage de pont qui pourrait être amené à piloter le bâtiment à suivre une formation et à obtenir une certification portant sur l'utilisation de telles radios. Cette formation et cette certification devraient être obligatoires pour les conducteurs et les timoniers.
- (28) L'approbation des programmes de formation est nécessaire pour vérifier qu'ils sont conformes aux exigences minimales communes en ce qui concerne leur contenu et leur organisation. Une telle conformité permet d'éliminer les entraves inutiles à l'entrée dans la profession en dispensant d'examen supplémentaire inutile ceux qui ont déjà acquis les aptitudes requises dans le cadre de leur formation professionnelle. L'existence de programmes de formation approuvés pourrait également faciliter l'entrée sur le marché professionnel de la navigation intérieure de travailleurs provenant d'autres secteurs et ayant une expérience préalable, car ils pourraient bénéficier de programmes de formation spécifiques prenant en compte les compétences qu'ils ont déjà acquises.
- (29) Pour faciliter encore la mobilité des conducteurs de bateaux, les États membres devraient, sous réserve de l'accord de l'État membre dans lequel se situe un tronçon de la voie d'eau intérieure présentant des risques spécifiques, être autorisés à évaluer les compétences requises pour naviguer sur ce tronçon spécifique de la voie d'eau intérieure.
- (30) Le temps de navigation devrait être vérifié au moyen de mentions validées dans les livrets de service. Pour permettre cette vérification, les États membres devraient délivrer des livrets de service et des livres de bord et s'assurer que ces derniers retracent les voyages des bâtiments. L'aptitude médicale d'un candidat devrait être certifiée par un médecin agréé.
- (31) Lorsque les activités de chargement et de déchargement requièrent des opérations de navigation active, comme le dragage ou des manœuvres entre les points de chargement et de déchargement, les États membres devraient considérer le temps consacré à ces activités comme du temps de navigation et l'enregistrer comme tel.
- (32) Chaque fois que les mesures prévues par la présente directive impliquent le traitement de données à caractère personnel, celui-ci devrait être mis en œuvre dans le respect du droit de l'Union relatif à la protection des données à caractère personnel, en particulier les règlements du Parlement européen et du Conseil (CE) n° 45/2001 <sup>(1)</sup> et (UE) 2016/679 <sup>(2)</sup>.
- (33) Pour contribuer à l'efficacité de l'administration en ce qui concerne les certificats de qualification, il convient que les États membres désignent les autorités compétentes chargées de la mise en œuvre de la présente directive et établissent des registres où consigner les données relatives aux certificats de qualification, aux livrets de service et aux livres de bord. En vue de faciliter l'échange d'informations entre les États membres et avec la Commission aux fins de la mise en œuvre, du contrôle de l'application et de l'évaluation de la présente directive, ainsi qu'à des fins statistiques, pour maintenir la sécurité et faciliter la navigation, les États membres devraient enregistrer ces informations, y compris les données relatives aux certificats de qualification, aux livrets de service et aux livres de bord, en les intégrant dans une base de données gérée par la Commission. La Commission devrait gérer cette base de données dans le strict respect des principes de protection des données à caractère personnel.
- (34) Les autorités, y compris les autorités de pays tiers, qui délivrent des certificats de qualification, des livrets de service et des livres de bord conformément à des règles identiques à celles prévues par la présente directive, traitent des données à caractère personnel. Les autorités participant à la mise en œuvre et au contrôle de l'application de la présente directive et, si nécessaire, les organisations internationales qui ont établi ces règles identiques devraient également avoir accès à la base de données gérée par la Commission aux fins d'évaluer la présente directive, à des fins statistiques, pour maintenir la sécurité, pour garantir une navigation facile et en vue de faciliter l'échange d'informations entre lesdites autorités. Cet accès devrait néanmoins se faire sous réserve d'une protection adéquate des données, en particulier dans le cas des données à caractère personnel et, dans le cas des pays tiers et des organisations internationales, également dans le respect du principe de réciprocité.

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

<sup>(2)</sup> Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

- (35) Pour poursuivre la modernisation du secteur de la navigation intérieure et réduire la charge administrative tout en limitant les risques de falsification des documents, la Commission devrait, en tenant compte du principe «Mieux légiférer», envisager d'examiner la possibilité de remplacer la version papier des certificats de qualification de l'Union, des livrets de service et des livres de bord par des outils électroniques tels que des cartes professionnelles électroniques et des unités embarquées.
- (36) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne son opposition, le cas échéant, à l'adoption prévue par un État membre d'exigences relatives aux compétences liées à des risques spécifiques sur certains tronçons de voies d'eau intérieures. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>.
- (37) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne l'adoption de modèles pour la délivrance de certificats de qualification de l'Union, de certificats d'examen pratique, de livrets de service et de livres de bord et l'adoption des décisions concernant la reconnaissance au titre de l'article 10. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil.
- (38) Afin de prévoir des normes minimales harmonisées pour la certification des qualifications, de faciliter l'échange d'informations entre les États membres et de faciliter la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de la présente directive par la Commission, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'établissement de normes en matière de compétences, d'aptitude médicale, d'épreuves pratiques, d'agrément de simulateurs et de définition des caractéristiques et conditions d'utilisation de la base de données que doit gérer la Commission, laquelle doit héberger une copie des données essentielles relatives aux certificats de qualification de l'Union, aux livrets de services, aux livres de bord et aux documents reconnus. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» <sup>(2)</sup>. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (39) Les mesures transitoires devraient remédier non seulement au problème des certificats délivrés aux conducteurs de bateaux conformément à la directive 96/50/CE, au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ou à certains actes législatifs nationaux, mais aussi au problème des certificats délivrés à d'autres catégories de membres d'équipage de pont qui relèvent de la présente directive. Dans la mesure du possible, ces mesures devraient protéger les droits octroyés précédemment et devraient viser à donner aux membres d'équipage qualifiés un délai raisonnable pour demander un certificat de qualification de l'Union. Ces mesures devraient donc prévoir une période suffisante durant laquelle ces certificats peuvent continuer à être utilisés sur les voies d'eau intérieures de l'Union pour lesquelles ils étaient valables avant l'expiration du délai de transposition. Ces mesures devraient également garantir un système de transition vers les nouvelles règles pour tous ces certificats, en particulier pour ce qui est des trajets dans une zone géographique réduite.
- (40) L'harmonisation de la législation dans le domaine des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure en Europe est facilitée par l'étroite coopération entre l'Union et la CCNR ainsi que par les normes élaborées par le CESNI. Le CESNI, qui est ouvert aux experts de tous les États membres, élabore des normes dans le domaine de la navigation intérieure, y compris des normes en matière de qualifications professionnelles. Les commissions fluviales européennes, les organisations internationales concernées, les partenaires sociaux et les associations professionnelles devraient être pleinement associés à la conception et à la rédaction des normes du CESNI. Dès lors que les conditions énoncées dans la présente directive sont respectées, la Commission devrait se fonder sur les normes du CESNI lorsqu'elle adopte des actes d'exécution et des actes délégués conformément à la présente directive.

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

<sup>(2)</sup> JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

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

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### CHAPITRE 1

### OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

#### *Article premier*

#### **Objet**

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

#### *Article 2*

#### **Champ d'application**

1. La présente directive s'applique aux membres d'équipage de pont, aux experts en matière de gaz naturel liquéfié et aux experts en matière de navigation avec passagers, pour les types de bâtiments suivants sur toute voie d'eau intérieure de l'Union:

- a) les bateaux dont la longueur est supérieure ou égale à 20 mètres;
  - b) les bateaux dont le produit longueur × largeur × tirant d'eau est égal ou supérieur à 100 mètres cubes;
  - c) les remorqueurs et pousseurs destinés à:
    - i) remorquer ou pousser les bateaux visés aux points a) et b);
    - ii) remorquer ou pousser des engins flottants;
    - iii) mener à couple les bateaux visés aux points a) et b) ou des engins flottants;
  - d) les bateaux à passagers;
  - e) les bateaux tenus de posséder un certificat d'agrément conformément à la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>;
  - f) les engins flottants.
2. La présente directive ne s'applique pas aux personnes:
- a) naviguant à des fins sportives ou de plaisance;
  - b) intervenant dans l'exploitation de bacs qui ne se déplacent pas de façon autonome;
  - c) intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par les forces armées, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services de protection civile, les administrations fluviales, les services d'incendie et les autres services d'urgence.

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

3. Sans préjudice de l'article 39, paragraphe 3, la présente directive ne s'applique pas non plus aux personnes naviguant dans des États membres qui ne possèdent pas de voies d'eau intérieures reliées au réseau navigable d'un autre État membre et qui:

- a) effectuent exclusivement des trajets limités dans une zone géographique réduite, lorsque la distance depuis le point de départ n'est jamais supérieure à dix kilomètres; ou
- b) naviguent exclusivement de manière saisonnière.

### Article 3

#### Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «voie d'eau intérieure», toute voie de navigation, autre que la mer, ouverte aux bâtiments visés à l'article 2;
- 2) «bâtiment», un bateau ou un engin flottant;
- 3) «bateau», un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer;
- 4) «remorqueur», un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage;
- 5) «pousseur», un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé;
- 6) «bateau à passagers», un bateau construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers;
- 7) «certificat de qualification de l'Union», un certificat délivré par une autorité compétente attestant qu'une personne respecte les exigences de la présente directive;
- 8) «convention STCW», la convention STCW au sens de l'article 1<sup>er</sup>, point 21), de la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>;
- 9) «membres d'équipage de pont», les personnes qui participent à l'exploitation générale d'un bâtiment naviguant sur les voies d'eau intérieures de l'Union et qui effectuent des tâches diverses telles que des tâches liées à la navigation, au contrôle de l'exploitation du bâtiment, à la manutention de cargaison, à l'arrimage, au transport de passagers, à la mécanique navale, à l'entretien et à la réparation, à la communication, à la santé et à la sécurité, et à la protection de l'environnement, autres que les personnes exclusivement affectées au fonctionnement des moteurs, des grues et des équipements électriques et électroniques;
- 10) «certificat d'opérateur de radiotéléphonie», un certificat national, délivré par un État membre conformément au règlement des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications, autorisant l'exploitation d'une station de radiotéléphonie sur un bâtiment de navigation intérieure;
- 11) «expert en matière de navigation avec passagers», une personne travaillant à bord du bateau qui est qualifiée pour prendre des mesures dans les situations d'urgence à bord de bateaux à passagers;
- 12) «expert en matière de gaz naturel liquéfié», une personne qui est qualifiée pour intervenir dans la procédure d'avitaillement d'un bâtiment propulsé au gaz naturel liquéfié ou pour être le conducteur d'un tel bâtiment;
- 13) «conducteur de bateau» ou «conducteur», un membre d'équipage de pont qui est qualifié pour faire naviguer un bâtiment sur les voies d'eau intérieures des États membres et qui est qualifié pour exercer la pleine responsabilité à bord, y compris en ce qui concerne l'équipage, les passagers et la cargaison;
- 14) «risque spécifique», un danger pour la sécurité en raison de conditions de navigation particulières qui exigent de la part des conducteurs des compétences dépassant le niveau attendu d'après les normes générales de compétence relatives au niveau du commandement;
- 15) «compétence», la capacité avérée d'utiliser les connaissances et aptitudes requises par les normes établies aux fins de la bonne exécution des tâches nécessaires à l'exploitation des bâtiments de navigation intérieure;
- 16) «niveau du commandement», le niveau de responsabilité consistant à travailler comme conducteur de bateau et à veiller à ce que les autres membres d'équipage de pont exécutent correctement l'ensemble des tâches inhérentes à l'exploitation d'un bâtiment;

<sup>(1)</sup> Directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 sur le niveau minimum de formation des gens de mer (JO L 323 du 3.12.2008, p. 33).

- 17) «niveau opérationnel», le niveau de responsabilité consistant à travailler comme matelot, comme maître matelot ou comme timonier et à contrôler en permanence l'accomplissement de l'ensemble des tâches relevant de son domaine de compétence conformément aux procédures appropriées et sous la direction d'une personne exerçant des fonctions au niveau du commandement;
- 18) «gros convoi», un convoi poussé dont le produit longueur totale × largeur totale du bâtiment poussé est égal ou supérieur à 7 000 mètres carrés;
- 19) «livret de service», un registre personnel détaillant les antécédents professionnels d'un membre d'équipage, notamment le temps de navigation et les trajets effectués;
- 20) «livre de bord», un registre officiel des trajets effectués par un bâtiment et son équipage;
- 21) «livret de service actif» ou «livre de bord actif», un livret de service ou un livre de bord ouvert à l'enregistrement de données;
- 22) «temps de navigation», le temps, mesuré en jours, passé à bord par les membres d'équipage de pont au cours d'un trajet effectué sur un bâtiment de navigation intérieure, y compris lors des activités de chargement et de déchargement nécessitant des opérations de navigation active, qui a été validé par l'autorité compétente;
- 23) «engin flottant», une construction flottante portant des installations destinés à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes ou élévateurs;
- 24) «longueur», la longueur maximale de la coque en mètres, gouvernail et beaupré non compris;
- 25) «largeur», la largeur maximale de la coque en mètres, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelet de défense ou analogues, non compris);
- 26) «tirant d'eau», la distance verticale en mètres entre le point le plus bas de la coque, la quille ou d'autres appendices fixes n'étant pas pris en compte, et le plan du plus grand enfoncement du bateau;
- 27) «navigation saisonnière», une activité de navigation qui n'est pas exercée pendant plus de six mois chaque année.

## CHAPITRE 2

### CERTIFICATS DE QUALIFICATION DE L'UNION

#### Article 4

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

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

#### Article 5

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

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

*Article 6***Obligation pour les conducteurs d'être titulaires d'autorisations spécifiques**

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

- a) ils naviguent sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime conformément à l'article 8;
- b) ils naviguent sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques conformément à l'article 9;
- c) ils naviguent au radar;
- d) ils conduisent des bâtiments fonctionnant au gaz naturel liquéfié;
- e) ils conduisent de gros convois.

*Article 7***Exemptions relatives aux voies d'eau intérieures nationales non reliées au réseau navigable d'un autre État membre**

1. Un État membre peut exempter les personnes visées à l'article 4, paragraphe 1, à l'article 5, paragraphe 1, et à l'article 6 qui opèrent exclusivement sur des voies d'eau intérieures nationales non reliées au réseau navigable d'un autre État membre, y compris celles classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime, des obligations énoncées à l'article 4, paragraphes 1 et 2, à l'article 5, paragraphe 1, à l'article 6 et à l'article 22, paragraphe 1, premier alinéa, et paragraphes 3 et 6.

2. Un État membre qui accorde des exemptions conformément au paragraphe 1 peut délivrer des certificats de qualification aux personnes visées audit paragraphe, à des conditions qui diffèrent des conditions générales prévues dans la présente directive, pour autant que ces certificats garantissent un niveau approprié de sécurité. La reconnaissance de ces certificats dans d'autres États membres est régie par la directive 2005/36/CE ou la directive 2005/45/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>, selon le cas.

3. Les États membres informent la Commission des exemptions accordées conformément au paragraphe 1. La Commission rend accessibles au public les informations relatives aux exemptions qui ont été accordées.

*Article 8***Classification des voies d'eau intérieures à caractère maritime**

1. Les États membres classent un tronçon de voie d'eau intérieure situé sur leur territoire comme étant une voie d'eau intérieure à caractère maritime lorsque l'un des critères suivants est rempli:

- a) la Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer est applicable;
- b) les bouées et les signaux sont conformes au système maritime;
- c) une navigation terrestre est nécessaire sur cette voie d'eau intérieure; ou
- d) la navigation sur cette voie d'eau intérieure nécessite un équipement maritime requérant des connaissances particulières pour son utilisation.

2. Les États membres notifient à la Commission le classement de tout tronçon spécifique de voie d'eau intérieure situé sur leur territoire comme étant une voie d'eau intérieure à caractère maritime. La notification à la Commission est accompagnée d'une justification sur la base des critères visés au paragraphe 1. La Commission rend accessible au public, sans retard indu, la liste des voies d'eau intérieures à caractère maritime qui ont été notifiées.

*Article 9***Tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques**

1. Lorsque cela s'avère nécessaire pour assurer la sécurité de la navigation, les États membres peuvent recenser des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques qui traversent leur propre territoire, conformément à la procédure prévue aux paragraphes 2 à 4, lorsque ces risques sont dus à l'une ou plusieurs des raisons suivantes:

- a) des modifications fréquentes des structures des flux et de leur vitesse;
- b) les caractéristiques hydromorphologiques de la voie d'eau intérieure et l'absence, sur la voie d'eau intérieure, de services d'information sur les chenaux adéquats ou de graphiques appropriés;

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



- c) l'existence d'une réglementation spécifique du trafic local justifiée par des caractéristiques hydromorphologiques de la voie d'eau intérieure; ou
- d) une fréquence élevée d'accidents sur un tronçon particulier de la voie d'eau intérieure, attribuée à l'absence d'une compétence qui n'est pas couverte par les normes visées à l'article 17.

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

2. Les États membres notifient à la Commission les mesures qu'ils ont l'intention d'adopter en application du paragraphe 1 du présent article et de l'article 20, ainsi que les motifs sur lesquels elles sont fondées, au moins six mois avant la date d'adoption envisagée de ces mesures.

3. Lorsque les tronçons de voies d'eau intérieures visés au paragraphe 1 sont situés le long de la frontière entre deux États membres ou plus, les États membres concernés se concertent et adressent conjointement une notification à la Commission.

4. Lorsqu'un État membre a l'intention d'adopter une mesure qui n'est pas justifiée au regard des paragraphes 1 et 2 du présent article, la Commission peut, dans un délai de six mois à compter de la notification, adopter des actes d'exécution énonçant sa décision de s'opposer à l'adoption de la mesure. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 33, paragraphe 3.

5. La Commission rend accessibles au public les mesures adoptées par les États membres, ainsi que les motifs visés au paragraphe 2.

#### Article 10

##### Reconnaissance

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

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

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

3. Sans préjudice du paragraphe 2, tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré conformément aux règles nationales d'un pays tiers prévoyant des exigences identiques à celles énoncées par la présente directive est valable sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union, sous réserve de la procédure et des conditions énoncées aux paragraphes 4 et 5.

4. Tout pays tiers peut soumettre à la Commission une demande de reconnaissance des certificats, livrets de service ou livres de bord qui ont été délivrés par ses autorités. Cette demande est accompagnée de toutes les informations nécessaires pour pouvoir établir si la délivrance de ces documents est soumise à des exigences qui sont identiques à celles fixées par la présente directive.

5. Dès réception d'une demande de reconnaissance en vertu du paragraphe 4, la Commission procède à une évaluation des systèmes de certification dans le pays tiers demandeur, afin de déterminer si la délivrance des certificats, livrets de service ou livres de bord mentionnés dans sa requête est soumise à des exigences identiques à celles fixées par la présente directive.

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

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

6. Lorsqu'un État membre estime qu'un pays tiers ne satisfait plus aux exigences du présent article, il en informe immédiatement la Commission, en fournissant des motifs justifiés à l'appui de ses affirmations.

7. Tous les huit ans, la Commission évalue la conformité du système de certification dans le pays tiers visé au paragraphe 5, deuxième alinéa, avec les exigences fixées par la présente directive. Si la Commission établit que les exigences fixées par la présente directive ne sont plus remplies, le paragraphe 8 s'applique.

8. Si la Commission établit que la délivrance des documents visés au paragraphe 2 ou 3 du présent article n'est plus soumise à des exigences identiques à celles fixées par la présente directive, elle adopte des actes d'exécution suspendant la validité, sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union, des certificats de qualification, des livrets de service et des livres de bord délivrés conformément à ces exigences. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 33, paragraphe 3.

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

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

### CHAPITRE 3

#### CERTIFICATION DES QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES

##### PARTIE I

#### *Procédure de délivrance des certificats de qualification de l'Union et des autorisations spécifiques*

##### Article 11

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

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

- a) leur identité;
- b) qu'ils satisfont aux exigences minimales définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation qui correspondent à la qualification qu'ils ont sollicitée;
- c) qu'ils satisfont aux normes d'aptitude médicale conformément à l'article 23, le cas échéant.

2. Les États membres délivrent des certificats de qualification de l'Union après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par les demandeurs et après avoir vérifié qu'un tel certificat, en cours de validité, ne leur a pas déjà été délivré.

3. La Commission adopte des actes d'exécution établissant les modèles de certificats de qualification de l'Union et de documents uniques combinant les certificats de qualification de l'Union et les livrets de service. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 33, paragraphe 2.

4. La validité du certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont expire à la date de la visite médicale suivante requise en vertu de l'article 23.

5. Sans préjudice du délai visé au paragraphe 4, les certificats de qualification de l'Union en tant que conducteurs sont valables pour une durée maximale de treize ans.

6. Les certificats de qualification de l'Union relatifs à des opérations spécifiques sont valables pour une durée maximale de cinq ans.

##### Article 12

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

1. Les États membres veillent à ce que les demandeurs des autorisations spécifiques visées à l'article 6 fournissent des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante:

- a) leur identité;
- b) qu'ils satisfont aux exigences minimales définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation pour l'autorisation spécifique qu'ils ont sollicitée;



c) qu'ils sont titulaires d'un certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 10, paragraphes 2 et 3, ou qu'ils respectent les exigences minimales applicables aux certificats de qualification de l'Union en tant que conducteurs prévues par la présente directive.

2. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, pour les autorisations spécifiques concernant la navigation sur des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques qui sont sollicitées en application de l'article 6, point b), les demandeurs fournissent aux autorités compétentes des États membres visés à l'article 20, paragraphe 3, des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante:

a) leur identité;

b) qu'ils satisfont aux exigences établies conformément à l'article 20 concernant la compétence relative aux risques spécifiques sur le tronçon spécifique de voie d'eau intérieure pour lequel l'autorisation est requise;

c) qu'ils sont titulaires d'un certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 10, paragraphes 2 et 3, ou qu'ils respectent les exigences minimales applicables aux certificats de qualification de l'Union en tant que conducteurs prévues par la présente directive.

3. Les États membres délivrent les autorisations spécifiques visées aux paragraphes 1 et 2 après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par le demandeur.

4. Les États membres veillent à ce que l'autorité compétente qui délivre les certificats de qualification de l'Union relatifs aux conducteurs indique expressément, dans le certificat, toute autorisation spécifique délivrée en vertu de l'article 6, conformément au modèle visé à l'article 11, paragraphe 3. La durée de validité de cette autorisation spécifique prend fin à l'expiration de la durée de validité du certificat de qualification de l'Union.

5. Par dérogation au paragraphe 4 du présent article, l'autorisation spécifique visée à l'article 6, point d), est délivrée sous la forme d'un certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié, conformément au modèle visé à l'article 11, paragraphe 3, dont la durée de validité est déterminée conformément à l'article 11, paragraphe 6.

#### Article 13

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

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

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

b) pour les certificats de qualification de l'Union relatifs à des opérations spécifiques, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 11, paragraphe 1, points a) et b), aient été soumises.

#### Article 14

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

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

2. Tout État membre peut suspendre temporairement un certificat de qualification de l'Union, dès lors qu'il estime que cette suspension est nécessaire pour des raisons de sécurité ou d'ordre public.

3. Les États membres consignent sans retard indu les suspensions et les retraits dans la base de données visée à l'article 25, paragraphe 2.

#### PARTIE II

### **Coopération administrative**

#### Article 15

### **Coopération**

Lorsqu'un État membre visé à l'article 39, paragraphe 3, détermine qu'un certificat de qualification délivré par l'autorité compétente d'un autre État membre ne satisfait pas aux conditions fixées dans la présente directive, ou lorsque des raisons de sécurité ou d'ordre public le justifient, l'autorité compétente demande à l'autorité de délivrance d'envisager la suspension dudit certificat de qualification en application de l'article 14. L'autorité requérante informe la Commission de sa

demande. L'autorité qui a délivré le certificat de qualification en question examine la demande et notifie sa décision à l'autre autorité. Toute autorité compétente peut interdire à des personnes d'opérer sur le territoire relevant de sa compétence en attendant la notification de la décision de l'autorité de délivrance.

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

### PARTIE III

## Compétences

### Article 16

#### Exigences en matière de compétences

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

### Article 17

#### Évaluation des compétences

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

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

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

*Article 18***Examen sous la responsabilité d'une autorité administrative**

1. Les États membres veillent à ce que les examens visés à l'article 17, paragraphe 2, point a), soient organisés sous leur responsabilité. Ils veillent à ce que ces examens soient réalisés par des examinateurs qualifiés pour évaluer les compétences ainsi que les connaissances et aptitudes correspondantes visées à l'article 17, paragraphe 1.
2. Les États membres délivrent un certificat d'examen pratique aux candidats qui ont satisfait à l'épreuve pratique visée à l'article 17, paragraphe 3, lorsque cette épreuve s'est déroulée sur un simulateur conforme à l'article 21 et que le candidat a demandé un tel certificat.
3. La Commission adopte des actes d'exécution établissant des modèles pour les certificats d'examen pratique visés au paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 33, paragraphe 2.
4. Les États membres reconnaissent, sans exigences ni évaluations supplémentaires, les certificats d'examen pratique visés au paragraphe 2 qui sont délivrés par les autorités compétentes d'autres États membres.
5. En cas d'examens écrits ou d'examens sur ordinateur, les examinateurs visés au paragraphe 1 peuvent être remplacés par des superviseurs qualifiés.
6. Les États membres veillent à ce que les examinateurs et les superviseurs qualifiés visés au présent chapitre ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts.

*Article 19***Approbation des programmes de formation**

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

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

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

*Article 20***Évaluation des compétences en matière de risques spécifiques**

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

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

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

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

2. Les États membres visés au paragraphe 1 veillent à la mise en place de procédures permettant d'évaluer la compétence des demandeurs en matière de risques spécifiques, et à ce que des outils soient rendus accessibles au public en vue de faciliter l'acquisition, par les conducteurs, de la compétence requise en matière de risques spécifiques.

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

*Article 21***Utilisation de simulateurs**

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

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 31 afin de compléter la présente directive en fixant des normes relatives à l'agrément des simulateurs et en précisant les exigences fonctionnelles et techniques minimales et les procédures administratives en la matière, l'objectif étant de garantir que les simulateurs utilisés pour évaluer des compétences sont conçus de manière à permettre la vérification des compétences prescrites par les normes relatives aux épreuves pratiques visées à l'article 17, paragraphe 3.

3. Les États membres reconnaissent les simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément de la part des autorités compétentes d'autres États membres conformément au paragraphe 1, sans exigence ni évaluation technique supplémentaire.

4. Les États membres révoquent ou suspendent les agréments qu'ils ont délivrés pour des simulateurs qui ne satisfont plus aux normes visées au paragraphe 2.

5. Les États membres notifient à la Commission la liste des simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément. La Commission rend ces informations accessibles au public.

6. Les États membres veillent à ce que l'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation soit non discriminatoire.

## PARTIE IV

**Temps de navigation et aptitude médicale**

## Article 22

**Livret de service et livre de bord**

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

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

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

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

3. Les États membres veillent à ce que les trajets des bâtiments visés à l'article 2, paragraphe 1, soient consignés dans le livre de bord visé au paragraphe 6 du présent article ou dans un livre de bord reconnu en vertu de l'article 10, paragraphe 2 ou 3.

4. La Commission adopte des actes d'exécution établissant des modèles de livrets de service et de livres de bord en tenant compte des informations requises pour la mise en œuvre de la présente directive en ce qui concerne l'identification des personnes, leur temps de navigation et les trajets effectués. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 33, paragraphe 2.

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

5. La Commission présente au Parlement européen et au Conseil une évaluation portant sur les livrets de service et les livres de bord électroniques infalsifiables ainsi que sur les cartes professionnelles électroniques infalsifiables intégrant les certificats de qualification de l'Union dans le domaine de la navigation intérieure au plus tard le 17 janvier 2026.

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

## Article 23

**Aptitude médicale**

1. Les États membres veillent à ce que les membres d'équipage de pont qui demandent un certificat de qualification de l'Union démontrent leur aptitude médicale en présentant à l'autorité compétente un certificat médical valable délivré par un médecin reconnu par l'autorité compétente, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale.

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

2. Les demandeurs présentent un certificat médical à l'autorité compétente lorsqu'ils demandent:
  - a) leur premier certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont;
  - b) leur certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur;
  - c) le renouvellement de leur certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont lorsque les conditions visées au paragraphe 3 du présent article sont remplies.

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

3. À partir de 60 ans, le titulaire d'un certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1 au moins tous les cinq ans. À partir de 70 ans, le titulaire démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1 tous les deux ans.

4. Les États membres veillent à ce que les employeurs, les conducteurs et les autorités des États membres puissent exiger d'un membre d'équipage de pont qu'il démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1, lorsque des éléments objectifs indiquent que ledit membre d'équipage de pont ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale visées au paragraphe 6.

5. Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée par le demandeur, les États membres peuvent imposer des mesures d'atténuation ou des restrictions assurant une sécurité de navigation équivalente. Dans ce cas, ces mesures d'atténuation et restrictions en lien avec l'aptitude médicale sont mentionnées dans le certificat de qualification de l'Union conformément au modèle visé à l'article 11, paragraphe 3.

6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 31 sur la base des exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale visées à l'annexe III afin de compléter la présente directive en fixant les normes d'aptitude médicale précisant les exigences relatives à l'aptitude médicale, notamment en ce qui concerne les tests que les médecins doivent pratiquer, les critères qu'ils doivent appliquer en vue de déterminer l'aptitude au travail et la liste des restrictions et des mesures d'atténuation.

#### CHAPITRE 4

#### DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

##### Article 24

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

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

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

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

*Article 25***Registres**

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

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

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

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

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

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

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

- a) les instructions pour l'encodage des données dans la base de données;
- b) les droits d'accès des utilisateurs, différenciés le cas échéant selon le type d'utilisateurs, le type d'accès et les fins auxquelles les données sont utilisées;
- c) la durée maximale de conservation de ces données conformément au paragraphe 3 du présent article, 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 du présent article.

3. Les données à caractère personnel figurant dans les registres visés au paragraphe 1 ou dans la base de données visée au paragraphe 2 sont conservées pendant une durée n'excédant pas celle nécessaire aux fins pour lesquelles les données sont collectées ou pour lesquelles elles sont traitées ultérieurement conformément à la présente directive. Une fois que ces informations ne sont plus nécessaires à ces fins, elles sont détruites.

4. La Commission peut donner accès à la base de données à une autorité d'un pays tiers ou à une organisation internationale dans la mesure nécessaire aux fins visées au paragraphe 2 du présent article, sous réserve que:

- a) les exigences de l'article 9 du règlement (CE) n° 45/2001 soient respectées; et
- b) le pays tiers ou l'organisation internationale ne limite pas l'accès des États membres ou de la Commission à sa base de données correspondante.

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



*Article 26***Autorités compétentes**

1. Les États membres désignent, le cas échéant, les autorités compétentes pour:
  - a) organiser et superviser les examens visés à l'article 18;
  - b) approuver les programmes de formation visés à l'article 19;
  - c) délivrer un agrément pour les simulateurs visés à l'article 21;
  - d) délivrer, renouveler, suspendre ou retirer les certificats et délivrer les autorisations spécifiques visés aux articles 4, 5, 6, 11, 12, 13, 14 et 38, ainsi que les livrets de service et les livres de bord visés à l'article 22;
  - e) valider le temps de navigation dans les livrets de service visés à l'article 22;
  - f) déterminer les médecins qui peuvent délivrer des certificats médicaux conformément à l'article 23;
  - g) tenir les registres visés à l'article 25;
  - h) détecter et combattre la fraude et les autres pratiques illégales visées à l'article 29.
2. Les États membres notifient à la Commission toutes les autorités compétentes sur leur territoire qu'ils ont désignées conformément au paragraphe 1. La Commission rend ces informations accessibles au public.

*Article 27***Suivi**

1. Les États membres veillent à ce que toutes les activités exercées par des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux sous leur autorité liées à la formation, aux évaluations de compétences, ainsi qu'à la délivrance et à la mise à jour des certificats de qualification de l'Union, des livrets de service et des livres de bord fassent l'objet d'un suivi continu dans le cadre d'un système de normes de qualité afin de garantir la réalisation des objectifs de la présente directive.
2. Les États membres veillent à ce que les objectifs de formation et les normes de compétence connexes à atteindre soient clairement définis et les niveaux des connaissances et aptitudes à atteindre et à examiner conformément à la présente directive soient clairement identifiés.
3. Les États membres veillent à ce que, compte tenu des politiques, des systèmes, des contrôles et des examens internes d'assurance qualité établis pour assurer la réalisation des objectifs définis, le champ d'application des normes de qualité couvre:
  - a) la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification de l'Union, des livrets de service et des livres de bord;
  - b) tous les cours et programmes de formation;
  - c) les examens et évaluations effectués par chaque État membre ou sous son autorité; et
  - d) les qualifications et l'expérience que doivent posséder les formateurs et les examinateurs.

*Article 28***Évaluation**

1. Les États membres veillent à ce que des organismes indépendants évaluent les activités liées à l'acquisition et l'évaluation des compétences, ainsi qu'à l'administration des certificats de qualification de l'Union, des livrets de service et des livres de bord, au plus tard le 17 janvier 2037, et au moins tous les dix ans par la suite.
2. Les États membres veillent à ce que les résultats des évaluations effectuées par ces organismes indépendants soient dûment étayés et portés à l'attention des autorités compétentes concernées. Si nécessaire, les États membres prennent les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence détectée par l'évaluation indépendante.



*Article 29***Prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales**

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

*Article 30***Sanctions**

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

## CHAPITRE 5

**DISPOSITIONS FINALES***Article 31***Exercice de la délégation**

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 17, paragraphes 1 et 4, à l'article 21, paragraphe 2, à l'article 23, paragraphe 6, et à l'article 25, paragraphes 1 et 2, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 16 janvier 2018. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée au présent article peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu du présent article n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

*Article 32***Normes CESNI et actes délégués**

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

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

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

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

#### Article 33

##### Comité

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

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

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

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

#### Article 34

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

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

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

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

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

#### Article 35

##### Réexamen

1. La Commission évalue la présente directive ainsi que les actes d'exécution et les actes délégués visés dans la présente directive et présente le résultat de cette évaluation au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 17 janvier 2030.

2. Au plus tard le 17 janvier 2028, chaque État membre met à la disposition de la Commission les informations nécessaires pour assurer le suivi de la mise en œuvre et l'évaluation de la présente directive, conformément aux lignes directrices établies par la Commission en concertation avec les États membres en ce qui concerne la collecte, le format et le contenu des informations.

#### Article 36

##### Mise en œuvre progressive

1. La Commission adopte les actes délégués visés à l'article 17, paragraphes 1 et 4, à l'article 21, paragraphe 2, à l'article 23, paragraphe 6, et à l'article 25, paragraphes 1 et 2, au plus tard le 17 janvier 2020.

Au plus tard vingt-quatre mois après l'adoption des actes délégués visés à l'article 25, paragraphe 2, la Commission met en place la base de données prévue à cet article.

2. La Commission adopte les actes d'exécution visés à l'article 11, paragraphe 3, à l'article 18, paragraphe 3, et à l'article 22, paragraphe 4, au plus tard le 17 janvier 2020.

*Article 37***Abrogation**

Les directives 91/672/CEE et 96/50/CE sont abrogées avec effet à compter du 18 janvier 2022.

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

*Article 38***Dispositions transitoires**

1. Les certificats de conduite délivrés conformément à la directive 96/50/CE et les certificats visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 6, de la directive 96/50/CE, ainsi que les patentes de batelier du Rhin visées à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 5, de la directive 96/50/CE, délivrés avant le 18 janvier 2022, demeurent valables sur les voies d'eau intérieures de l'Union sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de dix ans après cette date.

Avant le 18 janvier 2032, l'État membre qui a délivré les certificats visés au premier alinéa délivre, à leur demande, un certificat de qualification de l'Union aux conducteurs titulaires de tels certificats conformément au modèle prescrit par la présente directive, ou un certificat tel qu'il est visé à l'article 10, paragraphe 2, sous réserve que le conducteur ait fourni les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 11, paragraphe 1, points a) et c).

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

3. Les membres d'équipage autres que les conducteurs titulaires d'un certificat de qualification délivré par un État membre avant le 18 janvier 2022, ou titulaires d'une qualification reconnue dans un ou plusieurs États membres, peuvent encore s'appuyer sur ce certificat ou sur cette qualification pendant une durée maximale de dix ans après cette date. Pendant cette période, ces membres d'équipage peuvent continuer à se prévaloir de la directive 2005/36/CE pour obtenir la reconnaissance de leur qualification par les autorités des autres États membres. Avant l'expiration de cette période, ils peuvent solliciter auprès d'une autorité compétente chargée de délivrer de tels certificats un certificat de qualification de l'Union ou un certificat en application de l'article 10, paragraphe 2, sous réserve que les membres d'équipage aient fourni les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 11, paragraphe 1, points a) et c).

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

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

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

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

4. Les livrets de service et les livres de bord qui ont été délivrés avant le 18 janvier 2022 selon des modalités autres que celles prévues par la présente directive peuvent rester actifs pendant une durée maximale de dix ans après le 18 janvier 2022.

5. Par dérogation au paragraphe 3, pour les membres d'équipage opérant sur des bacs qui sont titulaires de certificats nationaux ne relevant pas du champ d'application de la directive 96/50/CE et ayant été délivrés avant le 18 janvier 2022, ces certificats demeurent valables sur les voies d'eau intérieures de l'Union sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de 20 ans après cette date.

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

6. Par dérogation à l'article 4, paragraphe 1, jusqu'au 17 janvier 2038, les États membres peuvent autoriser les conducteurs naviguant sur des navires de mer opérant sur certaines voies d'eau intérieures à être munis d'un brevet d'aptitude de capitaine délivré conformément aux dispositions de la convention STCW, à condition que:

- a) cette activité de navigation intérieure soit effectuée au début ou à la fin d'un trajet de transport maritime; et
- b) l'État membre ait reconnu les certificats visés dans le présent paragraphe pour au moins cinq ans le 16 janvier 2018 sur les voies d'eau intérieures concernées.

#### Article 39

#### Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 17 janvier 2022. Ils en informent immédiatement la Commission.

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

2. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, un État membre dans lequel toutes les personnes visées à l'article 4, paragraphe 1, à l'article 5, paragraphe 1, et à l'article 6 opèrent exclusivement sur des voies d'eau intérieures non reliées au réseau navigable d'un autre État membre est uniquement tenu de mettre en vigueur les mesures nécessaires pour se conformer aux articles 7, 8 et 10 en ce qui concerne la reconnaissance des certificats de qualification et du livret de service, à l'article 14, paragraphes 2 et 3, en ce qui concerne les suspensions, à l'article 22, paragraphe 1, deuxième alinéa, et paragraphe 2, à l'article 26, paragraphe 1, point d), le cas échéant, à l'article 26, paragraphe 1, points e) et h), et paragraphe 2, à l'article 29 en ce qui concerne la prévention de la fraude, à l'article 30 en ce qui concerne les sanctions, et à l'article 38, exception faite du paragraphe 2 dudit article, en ce qui concerne les dispositions transitoires. Cet État membre met ces mesures en vigueur au plus tard le 17 janvier 2022.

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

3. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, un État membre dans lequel toutes les personnes sont exemptées en vertu de l'article 2, paragraphe 3, est tenu de mettre en vigueur les mesures nécessaires pour se conformer à l'article 10, en ce qui concerne la reconnaissance des certificats de qualification et du livret de service, à l'article 38 en ce qui concerne la reconnaissance des certificats valides, ainsi qu'à l'article 15. Cet État membre met ces mesures en vigueur au plus tard le 17 janvier 2022.

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

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

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

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

*Article 40***Entrée en vigueur**

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

*Article 41***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 12 décembre 2017.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

A. TAJANI

*Par le Conseil*

*Le président*

M. MAASIKAS

---

## ANNEXE I

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ou

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

ou

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

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

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

- a) — avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours en étant qualifié pour travailler en tant que matelot;

ou

- b) — avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,  
— avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 270 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé.

## 2.3. Exigences minimales relatives à la certification de timonier

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

- a) — avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours en étant qualifié pour travailler en tant que maître matelot,

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

ou

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

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

ou

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

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

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

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

- a) — être âgé d'au moins 18 ans,

— avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,

— avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours, dans le cadre de ce programme de formation approuvé ou ultérieurement,

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

ou

- b) — être âgé d'au moins 18 ans,

— être titulaire d'un certificat de qualification de l'Union en tant que timonier ou d'un certificat de timonier reconnu en conformité avec l'article 10, paragraphe 2 ou 3,

- avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours,
- avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative telle qu'elle est visée à l'article 18 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
- être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie;

ou

- c) — être âgé d'au moins 18 ans,

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

ou

- d) — avoir un minimum de cinq années d'expérience professionnelle avant l'inscription à un programme de formation approuvé, ou avoir au moins 500 jours d'expérience professionnelle en tant que membre d'équipage de pont d'un navire de mer avant l'inscription à un programme d'entraînement approuvé, ou avoir terminé un programme de formation professionnelle d'au moins trois ans avant l'inscription à un programme d'entraînement approuvé,
- avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins un an et demi, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé et d'au moins 180 jours ultérieurement,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie.

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

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

Tout demandeur doit:

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

#### 3.2.2. Radar

Tout demandeur doit:

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

#### 3.2.3. Gaz naturel liquéfié

Tout demandeur doit:

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

#### 3.2.4. Gros convois

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



#### 4. Qualifications relatives à des opérations spécifiques

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

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

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

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

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

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

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

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

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

###### a) avoir accumulé le temps de navigation suivant à bord d'un bâtiment propulsé au GNL:

- au moins 180 jours au cours des cinq années précédentes, ou
- au moins 90 jours au cours de l'année précédente;

ou

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

—

## ANNEXE II

## EXIGENCES ESSENTIELLES EN MATIÈRE DE COMPÉTENCE

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

## 1.1. Navigation

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

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

## 1.2. Exploitation de bâtiments

Le matelot doit être capable:

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

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

Le matelot doit être capable:

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

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

Le matelot doit être capable:

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

## 1.5. Entretien et réparation

Le matelot doit être capable:

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

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

## 1.6. Communication

Le matelot doit être capable:

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

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

Le matelot doit être capable:

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

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

### 2.0. Supervision

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

### 2.1. Navigation

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

### 2.2. Exploitation de bâtiments

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

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

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de planifier et d'assurer le chargement, l'arrimage, la fixation et le déchargement des cargaisons en toute sécurité, ainsi que leur prise en charge au cours du voyage;

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

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

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

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

#### 2.5. Entretien et réparation

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

#### 2.6. Communication

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

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

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

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

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

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

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

### 3.2. Navigation au radar

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

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

### 4.1. Expert en matière de navigation avec passagers

Tout demandeur doit être capable:

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

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

Tout demandeur doit être capable:

- d'assurer le respect de la législation et des normes applicables aux bâtiments propulsés au GNL, ainsi que des autres réglementations applicables en matière d'hygiène et de sécurité,
  - d'être attentif à certains points spécifiques au GNL, de reconnaître les risques et de les gérer,
  - de faire fonctionner les systèmes spécifiques au GNL en toute sécurité,
  - d'assurer la vérification périodique de l'installation GNL,
  - de savoir comment réaliser les opérations d'avitaillement en GNL en toute sécurité et de manière contrôlée,
  - de préparer l'installation GNL pour l'entretien des bâtiments,
  - de gérer les situations d'urgence liées au GNL.
-

## ANNEXE III

## EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES À L'APTITUDE MÉDICALE

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

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

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

---

## ANNEXE IV

## EXIGENCES APPLICABLES

Tableau A

Objet, article	Exigences de conformité	Entrée en application
Épreuves pratiques, article 17, paragraphe 4	[CESNI ...]	[ ]
Agrément de simulateurs, article 21, paragraphe 2		
Caractéristiques et conditions d'utilisation des registres, article 25, paragraphe 2		

Tableau B

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

Tableau C

Exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale	Exigences de conformité	Entrée en application
Examen de l'aptitude médicale	[CESNI ...]	[ ]

**Fiche financière**  
**jointe à l'avant-projet de loi**  
**relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la**  
**navigation intérieure**

**et à**  
**l'avant-projet de règlement grand-ducal**

- **portant instauration et détermination des modalités de délivrance des titres de qualification pour les personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés pour les besoins des services publics nationaux ; et**
- **portant modification du règlement grand-ducal du 11 septembre 2020 fixant le programme, la durée et les modalités de contrôle des connaissances de la formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales en matière de navigation fluviale ; et**
- **portant abrogation:**
  - **du règlement grand-ducal du 30 décembre 1992 portant application de la Loi N° 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 ;**
  - **du règlement grand-ducal du 17 mars 1998 relatif aux certificats de conduite de bateaux de navigation intérieure**

(art. 79 de la loi du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'État)

L'avant-projet de loi sous rubrique se propose de réformer les qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure en fixant les conditions matérielles et organisationnelles de la délivrance des différents titres en relation avec les qualifications professionnelles.

Grace aux taxes d'instruction, l'impact financier du présent avant-projet de loi est limité.

Au niveau des dépenses l'impact se chiffre en besoins en ressources humaines et en matériel au niveau du Département ministériel des transports.

**A) Besoins en ressources humaines**

En raison du nombre actuel de quelque 4.000 personnes enregistrées auprès de la sécurité sociale sous un code NACE en matière de transport de marchandises (env. 3.800) et de transport de personnes (env. 200) qui sont loïsibles de demander la délivrance de certificats de qualification et d'autorisations spécifiques, ainsi que des inscriptions sur les livrets de service, l'émission des livrets de service etc., la charge administrative sera telle que la Direction de la navigation intérieure et de la logistique devra être étoffée au sein du Département des transports du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics.



Parmi les tâches de ce personnel figurent :

1. assurer les inscriptions dans les livrets de service ;
2. délivrer des attestations de temps de navigation ;
3. délivrer, renouveler, suspendre et assurer le retrait des certificats de qualifications ;
  - a. pour les niveaux de base et opérationnel
  - b. pour les niveaux de commandement
4. délivrer, renouveler, suspendre et assurer le retrait des autorisations spécifiques concernant,
  - a. la navigation sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime
  - b. la navigation sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques;
  - c. la navigation au radar ;
  - d. la conduite de bâtiments fonctionnant au gaz naturel liquéfié;
  - e. la conduite de gros convois.
5. assurer l'évaluation des compétences
  - a. en approuvant les programmes de formations ;
  - b. en organisant l'admission à l'examen et le déroulement de l'examen administratif ;
6. agréer les simulateurs ;
7. assurer l'enregistrement de données de délivrance, renouvellement, suspension et retrait des certificats de qualification et des autorisations dans un registre numérique national et européen et assurer la coopération administrative afférente ;
8. assurer l'agrégation du ou des médecins qui peuvent délivrer des certificats médicaux ;
9. assurer le suivi des activités exercées par les organismes gouvernementaux et non gouvernementaux liées à la formation, aux évaluations de compétences ainsi que la délivrance et la mise à jour des titres (certificats de qualification, livret de service, livre de bord) émis ;
10. participer dans les réunions des comités afférents auprès du CESNI et de la CCNR ;
11. collaborer avec les écoles de formation, les commission d'examen, les autorités des pays voisins tout comme avec les représentants des entreprises fluviales et assurer la supervision selon des normes de qualité ;
12. être l'interlocuteur des différents bénéficiaires des titres.

En raison de la multitude des tâches administratives, et grâce à un réajustement des compétences en interne, seul un agent à temps plein devra être prévu pour se charger des tâches en relation avec la délivrance et du suivi des certificats de qualification et d'autorisations spécifiques ainsi que des tâches de coordination avec l'ensemble des acteurs (Ecole de Huy, *Schifferkolleg* Duisburg, Chambre de commerce, Service de la navigation, CESNI, CCNR....).

Cet agent devrait relever de la carrière de l'employé D.

Par conséquent, l'impact budgétaire peut être chiffré comme suit :

LIBELLE	Crédits supplémentaires (2021/2022)
---------	-------------------------------------

Traitement des salariés	50.424,73 €
-------------------------	-------------

*Détail :*

« Salaire employé (203 / indice 834,76 01/2020) x (19,1075169) x 13= 50.424,73 €/an »

Il convient de noter que comme l'Etat du Luxembourg ne dispose pas d'école de formation afférente ni de bateau de formation, il est prévu de collaborer avec les écoles étrangères comme celui du Binnenschifferkolleg Duisburg, l'école de Mayence ou l'école de Huy en Belgique. Il se peut qu'une participation aux frais de formation et au déroulement des examens soit demandé à l'avenir à l'Etat, à l'instar des frais de formation payés par la Suisse pour ses candidats aux qualifications professionnelles à l'école de Duisburg. Ces coûts ne sont pas budgétisés car il est impossible de les chiffrer à ce stade.

**B) Besoins en matériel**

Des investissements en termes d'équipements et de formation sont nécessaires pour l'agent à recruter en termes de matériel de bureau et de frais de formation.

<b>Matériel</b>	<b>Montant (estimatif en euros)</b>
Frais de bureautique (scanner, imprimantes de titres de qualification, commandes de modèles, ordinateur, licences informatiques...)	11.000€
Frais de formation	3000=3000€
<b>Total :</b>	<b>14.000€</b>

Au niveau des recettes le texte sous examen prévoit l'instauration de recettes sous forme de taxes d'instruction à percevoir en faveur de l'Etat luxembourgeois par l'entremise de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Le montant total approximatif futur des recettes générées à travers le présent texte dépend de la demande pour des certificats de qualification et de l'évolution des autorisations, livrets de service et livre de bord eu égard à la possibilité pour le demandeur de s'adresser à l'administration de son choix.

L'impact au moment de la première année d'entrée en vigueur de la loi peut être estimé comme suit :

<b>Documents concernés</b>	<b>Montant (estimatif en euros)</b>
<i>1)Certificats de qualification</i>	
-Délivrance certificats de conducteur	50*200=10.000 €
-Délivrance certificats de membre d'équipage	50 *100 =5.000€
<i>2)Autorisations spécifiques</i>	
-Délivrance autorisation spécifique	100*100=10.000€
Renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union ou le renouvellement d'une autorisation spécifique	50*50=2.500€
<i>3)Autres démarches</i>	

Homologation d'un livret de service	100*50=5.000€
Validation du temps de navigation dans un livret de service	100*50=5.000€
Délivrance ou homologation d'un livre de bord	10*50=500€
Participation à l'examen sous la responsabilité d'une autorité administrative	10*100=1000€
<b>Total :</b>	<b>38.600€</b>