



Qualifications professionnelles en navigation intérieure - la nouvelle législation européenne

[European IWT Platform](#)

[Social and Education Committee](#)

Ms Andrea Beckschäfer

Table des matières

1	Introduction.....	5
1.1	Bienvenue!.....	5
1.2	Quels sont les enjeux?.....	6
1.3	Finalité de la nouvelle législation	6
1.4	Respecter les exigences de la législation nationale	7
1.5	Qu’entend-on par...? Explication succincte de certains termes.....	7
1.6	Changements importants.....	8
1.7	Champ d’application de la nouvelle législation.....	9
2	Dispositions importantes concernant les certificats de qualification, les documents et l’aptitude médicale	11
2.1	Certificats de qualification et autorisations spécifiques	11
2.2	Tronçons de voies d’eau intérieures présentant des risques spécifiques	12
2.3	Voies d’eau intérieures à caractère maritime	12
2.4	Délivrance, validité et renouvellement des certificats de qualification.....	13
2.5	Qu’advient-il des patentes et autorisations spécifiques existantes?.....	15
2.6	Qu’advient-il des certificats de qualification existants des membres d’équipage de pont autres que le conducteur ?.....	16
2.7	Livres de bord et livrets de service.....	17
2.8	Aptitude médicale	18
3	Obtention des différentes qualifications.....	19
3.1	Comment devient-on homme de pont ou apprenti?.....	19
3.2	Comment devient-on matelot?.....	20
3.3	Comment devient-on maître-matelot ?.....	21
3.4	Comment devient-on timonier?.....	22
3.5	Comment devient-on conducteur?.....	23
4	Programmes de formation, examens, temps de navigation, standards de compétence	25
4.1	Programmes de formation approuvés	25
4.2	Examen par l’autorité compétente	26
4.3	Accumulation de temps de navigation.....	26
4.4	Standards de compétence.....	27
4.5	Standards relatifs aux épreuves pratiques.....	28
5	Annexe.....	29
5.1	Réglementation de l’UE et ES QIN.....	29
5.2	Réglementations nationales portant transposition de la directive et de ses actes délégués	30



5.3	Programmes de formation approuvés	30
5.4	Autorités nationales compétentes visées à l'article 26, paragraphe 2	30
5.5	Liste des voies d'eau à caractère maritime	30
5.6	Liste des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques	30
5.7	Liste des pays tiers visés à l'article 10, paragraphe 9, dont les documents ont été reconnus comme valables, conformément à l'article 10, paragraphes 2 et 3.....	30



1 Introduction

1.1 Bienvenue!

Vous cherchez des informations sur la directive (UE) 2017/2397 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et sur les règles applicables à la navigation rhénane, sur les nouvelles dispositions qui entreront en vigueur et auxquelles vous devrez vous conformer ?

Vous souhaitez acquérir des qualifications professionnelles européennes en navigation intérieure, suivre une formation ou vous reconverter ?

Dans les pages suivantes, nous avons réuni des informations qui devraient vous être utiles

- *si vous travaillez dans le secteur de la navigation intérieure et souhaitez savoir ce qu'il adviendra de vos qualifications et connaître les aspects méritant votre attention,*
- *si vous êtes intéressé(e) par une formation dans le domaine de la navigation intérieure,*
- *si vous souhaitez commencer par acquérir une expérience pratique de la navigation intérieure sans avoir suivi de formation préalable,*
- *si vous souhaitez passer de la navigation maritime ou d'un autre domaine professionnel à la navigation intérieure dans le cadre d'une reconversion.*

Vous y trouverez des informations sur le champ d'application de la directive, sur l'ensemble des qualifications qu'elle régit, y compris en navigation rhénane, sur les différentes manières d'obtenir ces qualifications, sur la validité et l'échange des certificats de qualification existants, sur les documents ou sur l'aptitude médicale.

Dans l'annexe vous trouverez en outre des liens qui vous permettront d'accéder à de plus amples informations, que ce soit, par exemple, aux prescriptions pertinentes, à d'autres sites contenant des informations sur les qualifications professionnelles, aux listes des voies d'eau à caractère maritime et des tronçons de voies d'eau présentant des risques spécifiques, ou à des programmes de formation nationaux.

Bonne lecture!



1.2 Quels sont les enjeux?

En résumé:

Depuis le 18 janvier 2022, les conditions applicables à l'obtention et à la reconnaissance des qualifications professionnelles en navigation intérieure, ainsi qu'aux livrets de service et livres de bord, sont uniformisées. La nouvelle réglementation permet d'harmoniser les qualifications, de favoriser la comparabilité des formations et des examens et d'assurer l'uniformité des documents.

Depuis le 18 janvier 2022, [la directive \(UE\) 2017/2397 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 transposée dans la législation nationale.

La directive a pour objet, comme l'indique son article 1er, de fixer les conditions et procédures relatives à la certification des qualifications et à la reconnaissance de ces qualifications dans les États membres.

1.3 Finalité de la nouvelle législation

Depuis le **18 janvier 2022**, des conditions uniformes s'appliquent à la délivrance et à la reconnaissance des qualifications professionnelles en navigation intérieure, ainsi qu'aux livrets de service et aux livres de bord.

Des standards uniformes garantissent la comparabilité des exigences minimales requises en matière de compétence pour les différentes qualifications dans tous les États membres.

La directive et l'uniformité des exigences en vigueur sur des fleuves tels que le Rhin et le Danube favorisent ainsi la mobilité dans les professions de la navigation intérieure et facilitent l'accès aux marchés du travail, tout en garantissant un niveau de sécurité élevé et une formation de qualité dans toute l'Europe.

La nouvelle législation met notamment fin à une multitude de documents très divers, parfois difficiles à saisir, tant pour les entrepreneurs et les employés de la navigation intérieure que pour les autorités de contrôle.

Tous les certificats de qualification de l'Union, livrets de service et livres de bord sont valables sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union, conformément à l'article 10. Il en est de même pour les certificats de qualification, livrets de service et livres de bord délivrés en vertu du nouveau [Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin \(RPN\)](#), pour autant que celui-ci prévoit des exigences identiques à celles énoncées par la directive.

La reconnaissance est également effective dans les États membres ne possédant pas de voies d'eau reliées à celles d'un autre État membre ou dans lesquels la navigation intérieure n'est possible que de manière limitée.



Les qualifications de l'UE peuvent également être reconnues dans des pays tiers, de même que les qualifications acquises dans des pays tiers, pour autant que ces pays observent les exigences de la directive et reconnaissent les qualifications de l'UE (art. 10).

1.4 Respecter les exigences de la législation nationale

En résumé:

Veillez respecter la législation nationale portant transition de la directive. Elle contient les dispositions obligatoires dans l'État concerné.

Ces informations donnent un aperçu du contenu de [la directive \(UE\) 2017/2397](#) 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 de ses actes délégués, ainsi que de la manière dont la législation correspondante en vigueur sur le Rhin sera, elle aussi, reprise dans les États membres de l'UE qui transposeront cette directive.

Étant donné qu'une directive n'est pas directement applicable dans les États membres, mais qu'elle doit y être transposée, certaines divergences peuvent apparaître. Par exemple, les programmes de formation approuvés, dans le cadre desquels les qualifications peuvent être obtenues, se présenteront de manière différente. De même, chaque pays détermine les équivalences par rapport aux qualifications existantes, conformément aux dispositions de la directive.

C'est pourquoi quiconque souhaitant acquérir une nouvelle qualification professionnelle en navigation intérieure, ou possédant déjà un certificat de qualification et souhaitant l'échanger, devrait avant tout prendre connaissance des réglementations nationales qui lui sont applicables.

Des liens vers les réglementations nationales et de plus amples informations figurent [en annexe](#).

1.5 Qu'entend-on par...? Explication succincte de certains termes

Acte délégué et acte d'exécution

En vertu de l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), la Commission européenne a, sous certaines conditions, compétence pour adopter des actes délégués et des actes d'exécution. Ceux-ci servent à compléter un acte tel que la directive sur les qualifications professionnelles et à définir les modalités de sa transposition.

[La directive \(UE\) 2017/2397](#) a fait l'objet de **deux actes délégués** et **d'un acte d'exécution**.

- [La directive déléguée \(UE\) 2020/12](#) définit des normes relatives aux compétences, aux épreuves pratiques, à l'agrément de simulateurs et à l'aptitude médicale.



- [Le règlement délégué \(UE\) 2020/473](#) définit les caractéristiques et les conditions d'utilisation des bases de données relatives aux certificats de qualification de l'Union, aux livrets de service et aux livres de bord.
- [Le règlement d'exécution \(UE\) 2020/182](#) contient des modèles uniformes de certificats, de certificats d'examen pratique, de livrets de service et de livrets de bord.

CESNI

[Le CESNI](#) est le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure. Il a été créé en 2015 en tant qu'organe de travail commun de la Commission européenne et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin ([CCNR](#)). Il a principalement pour mission d'adopter des standards en ce qui concerne les bâtiments de navigation intérieure, les technologies de l'information et les équipages, ainsi que des standards techniques, auxquels il peut être fait référence notamment dans les réglementations de l'Union européenne et de [la CCNR](#). Le CESNI a élaboré les standards figurant en annexe de la plupart des actes susvisés et mentionnés dans [le RPN](#).

[Le CESNI](#) réunit les experts des États membres de l'Union européenne et de [la CCNR](#), ainsi que les représentants des organisations internationales concernées par la navigation intérieure. [EBU](#) et [ESO](#) font également partie des associations agréées et représentées en son sein.

ES-QIN

[L'ES-QIN 2019](#) contient les standards élaborés par le CESNI, qui ont été repris dans [la directive \(UE\) 2020/12](#) et [le règlement \(UE\) 2020/182](#). L'ES-QIN et les explications relatives aux standards peuvent être consultés à la page www.cesni.eu.

1.6 Changements importants

En résumé:

La nouvelle législation est synonyme de changement pour les réglementations nationales jusqu'à présent applicables et pour le RPN. Certaines dispositions sont inédites pour tout le monde, alors que d'autres étaient déjà intégrées dans les législations nationales, en fonction des exigences requises. Ce qui est familier pour les uns est nouveau pour les autres, et inversement.

Quelques dispositions importantes auxquelles il convient de se conformer depuis le 18 janvier 2022:

- Le certificat de qualification en tant que conducteur est une sorte de « patente de base » qui permet de naviguer sur les voies d'eau intérieures en Europe. Mais, contrairement à la patente du Rhin, par exemple, qui incluait la navigation sur certaines voies d'eau maritimes, la qualification pour la navigation sur les voies d'eau à caractère maritime doit être acquise en tant qu'autorisation spécifique.



- Les conducteurs doivent réussir une épreuve pratique qui peut se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur un simulateur.
- La qualification de matelot est obtenue après avoir réussi un examen au niveau opérationnel. Elle ne peut plus être acquise uniquement sur la base du temps de navigation accumulé. Celui qui ne réussit pas cet examen reste homme de pont.
- Un temps de navigation d'au moins 360 jours doit avoir été accumulé pour obtenir la qualification de matelot. Les personnes en reconversion possédant une expérience professionnelle ou une expérience de la navigation maritime, auront cependant la possibilité d'obtenir plus rapidement la qualification de matelot, à l'issue d'un programme de formation approuvé d'une durée de neuf mois comprenant un temps de navigation d'au moins 90 jours.
- Conformément aux exigences nationales, l'homme de pont doit avoir suivi une formation de base en matière de sécurité pour qu'un livret de service puisse lui être délivré.
- Tous les membres d'équipage de pont qui sont titulaires d'un certificat de qualification doivent présenter un nouveau justificatif attestant leur aptitude médicale, au moins tous les cinq ans à partir de l'âge de 60 ans, et tous les deux ans à partir de l'âge de 70 ans. Selon [le RPN](#), les mêmes exigences valent pour le mécanicien, qui bénéficie toutefois d'allègements en ce qui concerne la vision.
- Les États membres regroupent les données relatives aux certificats de qualification, livrets de service et livres de bord dans deux bases de données gérées par la Commission. Les brevets et les livrets de service sont intégrés dans la base de données européenne (ECDB), et les livres de bord, dans la base de données européenne des bateaux (EHDB).
- Pour les membres d'équipage de pont autres que le conducteur, les certificats de qualification et le livret de service sont réunis dans un document unique.
- Les certificats de qualification en tant que conducteur, expert en gaz naturel liquéfié et expert en navigation à passagers peuvent être délivrés sous forme électronique.
- Les bacs naviguant librement entrent dans le champ d'application de la directive. Le personnel qui travaille à leur bord doit, par conséquent, être titulaire d'un certificat de qualification de l'Union, et le temps de navigation requis pour obtenir les certificats de l'Union peut également y être accumulé.

1.7 Champ d'application de la nouvelle législation

En résumé:

La directive s'applique en principe à tous les membres d'équipage de pont et aux experts, sur toutes les voies d'eau intérieures de l'Union, pour les activités menées à bord de bateaux d'une longueur égale ou supérieure à 20 mètres (hors navigation sportive ou de plaisance).

À qui la nouvelle législation s'applique-t-elle ?

La nouvelle législation s'applique à tous les membres d'équipage de pont travaillant à bord d'un bateau naviguant sur les voies d'eau de l'UE et sur le Rhin :

- apprentis et hommes de pont (niveau de base),



- matelots, maîtres-matelots et timoniers (niveau opérationnel)
- conducteur (niveau de commandement)
- experts en navigation à passagers et experts en gaz naturel liquéfié.

La nouvelle législation s'applique non seulement à ceux qui souhaitent obtenir une nouvelle qualification, mais aussi à ceux qui en possèdent déjà une. Elle contient les dispositions applicables à l'échange d'un certificat de qualification existant contre un nouveau certificat de qualification et les échéances relatives aux dispositions transitoires correspondantes.

Sur le Rhin et le Danube, des prescriptions additionnelles sont applicables aux mécaniciens, secouristes et porteurs d'appareil respiratoire.

À quels bâtiments la nouvelle législation s'applique-t-elle?

Selon l'article 2, paragraphe 1, la directive s'applique à tous les bateaux dont la longueur est égale ou supérieure à 20 m, ou dont le produit longueur x largeur x tirant d'eau est égal ou supérieur à 100 mètres cubes, aux bateaux à passagers, ainsi qu'à d'autres types de bâtiments spécifiques, tels que les remorqueurs, les pousseurs ou les engins flottants. Elle ne s'applique pas à la navigation sportive ou de plaisance, ni, par exemple, aux bâtiments utilisés par les forces armées, les administrations fluviales ou les services d'urgence.

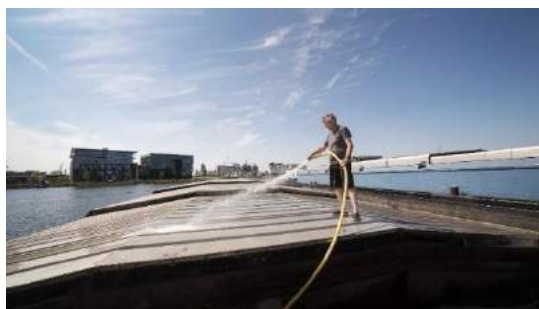
À quelles voies d'eau la nouvelle législation s'applique-t-elle?

La directive s'applique en principe aux activités menées sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union.

Contrairement aux [directives 91/672/CEE](#) et [96/50/CE](#), abrogées avec effet à compter du 18 janvier 2022 en vertu de l'article 37, le Rhin est inclus dans le champ d'application de la nouvelle législation.

En vertu de l'article 2, paragraphe 3, la directive ne s'applique pas aux personnes qui naviguent dans des États membres ne possédant pas de voies d'eau reliées au réseau navigable d'un autre État membre, à condition qu'elles effectuent exclusivement des trajets limités, dans une zone géographique réduite, lorsque la distance depuis le point de départ n'est pas supérieure à 10 km, ou qu'elles naviguent exclusivement de manière saisonnière.

En ce qui concerne les voies d'eau nationales qui ne sont pas reliées au réseau navigable d'un autre État membre, les États membres ont en outre, en vertu de l'article 7, la possibilité d'exempter tous les membres d'équipage de pont, ainsi que les experts en navigation à passagers et en gaz naturel liquéfié, de l'obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union et d'autorisations spécifiques, ainsi que de l'obligation de consigner le temps de navigation et les trajets dans le livret de service ou le livre de bord.



2 Dispositions importantes concernant les certificats de qualification, les documents et l'aptitude médicale

2.1 Certificats de qualification et autorisations spécifiques

En résumé:

La nouvelle législation fait la distinction entre les certificats de qualification en tant que membre d'équipage de pont, les certificats de qualification relatifs à des opérations spécifiques et les autorisations spécifiques, dont le respect de l'obligation d'en être muni ou titulaire est à vérifier par les États membres.

Les États membres doivent veiller à ce que les membres d'équipage de pont soient munis des certificats de qualification de l'Union ou de [la CCNR](#), des certificats relatifs à des opérations spécifiques, délivrés conformément à l'article 11, ou de certificats reconnus de pays tiers, et à ce que le conducteur soit titulaire des autorisations spécifiques requises.

Les certificats de qualification correspondent, pour les membres de l'équipage de pont (art. 4) :

- au niveau opérationnel, aux qualifications consignées dans le livret de service des
 - hommes de pont,
 - apprentis,
 - matelots,
 - maîtres-matelots et
 - timoniers,
- au niveau de commandement, aux certificats de qualification délivrés aux conducteurs par l'Union ou par [la CCNR](#) (patente de l'Union/patente du Rhin).

Les certificats de qualification relatifs à des opérations spécifiques (art. 5) concernent

- les experts en navigation à passagers et
- les experts en gaz naturel liquéfié (GNL),

deux catégories déjà mentionnées dans [le RPN](#).

Les autorisations spécifiques (art. 6) que le conducteur peut obtenir en plus de la patente sont les autorisations pour

- la navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime,
- la navigation sur des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques,
- la navigation au radar,
- la conduite de bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible,
- la conduite de gros convois (dont le produit longueur totale x largeur totale des bâtiments poussés est égal ou supérieur à 7 000 m).



2.2 Tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques

En résumé:

En ce qui concerne les connaissances de secteur, des autorisations spécifiques pour les tronçons de voies d'eau recensés par les États membres comme présentant des risques spécifiques continueront d'être exigées à l'avenir comme elles l'ont été jusqu'à présent.

Le certificat de conducteur permet en principe de naviguer sur toutes les voies d'eau intérieures européennes.

Une exception est faite pour les tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques, pour lesquels une autorisation spécifique est requise en vertu de l'article 6, point b).

De quels tronçons de voies d'eau intérieures s'agit-il ?

L'article 9 dispose que les États membres peuvent recenser des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques. Les éléments ainsi recensés reflètent les connaissances de secteur requises à ce jour sur de nombreux tronçons.

Les États membres doivent notifier les tronçons de voies d'eau intérieures ainsi recensés à la Commission, qui les rendra ensuite publics.

Une liste des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques figure en annexe.

Obtention de l'autorisation spécifique:

Conformément à l'article 20, paragraphe 1, l'État membre concerné détermine les modalités d'évaluation des compétences requises pour obtenir cette autorisation spécifique, ainsi que les exigences à satisfaire. Il peut s'agir d'une épreuve orale, écrite ou pratique, ainsi que de la réalisation de trajets.

Afin de faciliter l'acquisition de cette compétence par les conducteurs, les États membres veillent à ce que les outils nécessaires soient accessibles au public. Si l'État membre responsable du secteur donne son consentement, l'autorisation spécifique peut aussi être obtenue dans un autre État membre.

2.3 Voies d'eau intérieures à caractère maritime

En résumé:

Pour naviguer sur les voies d'eau intérieures à caractère maritime, il est nécessaire d'être titulaire d'une autorisation spécifique en plus de la patente.



Le certificat de conducteur permet en principe de naviguer sur toutes les voies d'eau intérieures européennes.

Parmi les exceptions figurent les tronçons de voies d'eau intérieures à caractère maritime pour lesquels une autorisation spécifique est requise en vertu de l'article 6, point a).

De quelles voies d'eau intérieures s'agit-il?

L'article 8 définit les critères selon lesquels les États membres classent des tronçons de voies d'eau intérieure comme étant des voies d'eau intérieures à caractère maritime. Ces voies d'eau intérieures sont notifiées par les États membres à la Commission, qui rend accessible au public la liste des voies d'eau intérieures à caractère maritime.

Cette liste figure en annexe.

Obtention de l'autorisation spécifique

Les standards de compétence pour la navigation sur les voies d'eau intérieures à caractère maritime sont définis à l'annexe I, sous III, de [la directive déléguée \(UE\) 2020/12](#) et dans [l'ES-QIN](#).

Conformément à l'article 17, paragraphe 2, les connaissances sont démontrées par la réussite d'un examen. Il peut s'agir d'un examen organisé sous la responsabilité d'une autorité administrative ou dans le cadre d'un programme de formation approuvé. Aucun type particulier d'examen n'est prescrit, mais dépendra, le cas échéant, de la réglementation en vigueur dans les États membres.

2.4 Délivrance, validité et renouvellement des certificats de qualification

En résumé:

Les exigences relatives à la délivrance, à la validité et au renouvellement des certificats de qualification sont uniformisées dans la nouvelle législation.

Délivrance

Les mêmes exigences formelles s'appliquent à la délivrance des certificats de qualification en tant que membre d'équipage de pont, des certificats de qualification relatifs à des opérations spécifiques et des autorisations spécifiques.

Le demandeur doit fournir des pièces justificatives établissant son identité, montrant qu'il satisfait aux exigences minimales applicables en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation et, le cas échéant, attestant son aptitude médicale.



En outre, en ce qui concerne la délivrance d'autorisations spécifiques, les demandeurs doivent prouver qu'ils sont titulaires d'un certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur ou d'un certificat de conducteur reconnu dans un pays tiers, ou qu'ils satisfont aux exigences minimales prévues pour les certificats de qualification en tant que conducteur.

Pour obtenir une autorisation spécifique de naviguer sur des voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques, les demandeurs doivent fournir aux autorités compétentes de l'État membre concerné des pièces justificatives établissant leur identité et montrant qu'ils satisfont aux exigences établies par l'État concerné en ce qui concerne les compétences relatives aux risques spécifiques sur le tronçon de voie d'eau intérieure pour lequel l'autorisation est requise.

Il est également fait mention des autorisations spécifiques dans le certificat de qualification délivré aux conducteurs. L'autorisation spécifique pour la conduite de bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible constitue une exception au sens de l'article 12, paragraphe 5. Elle est délivrée sous la forme d'un certificat de qualification en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié.

Validité

Les certificats de qualification en tant que membre d'équipage de pont expirent à la date de la visite médicale requise ou à une date fixée au cas par cas.

Les certificats de qualification en tant que conducteur sont valables pour une durée maximale de treize ans.

Les certificats de qualification relatifs à des opérations spécifiques (experts en navigation à passagers et en gaz naturel liquéfié) sont valables pour une durée maximale de cinq ans.

La validité d'une autorisation spécifique (voies d'eau maritimes, tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques, navigation au radar, conduite de bâtiments fonctionnant au GNL, gros convois) prend fin à l'expiration de la durée de validité du certificat de qualification en tant que conducteur.

Renouvellement

Les certificats de qualification en tant que membre d'équipage de pont sont renouvelés si l'identité et l'aptitude médicale sont attestées.

Il en va de même pour les autorisations spécifiques, à l'exception de celle requise pour les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible.

Le renouvellement des certificats de qualification de l'Union relatifs à des opérations spécifiques est soumis à la présentation de pièces justificatives attestant l'identité et les exigences minimales requises pour le renouvellement de la qualification.



Attention!

Le certificat de qualification requis pour les experts en navigation à passagers sera renouvelé à condition d'avoir réussi un nouvel examen administratif ou suivi un nouveau programme de formation approuvé.

Le certificat de qualification requis pour les experts en GNL sera renouvelé à condition de justifier le temps de navigation requis (180 jours au cours des cinq dernières années ou au moins 90 jours au cours de l'année précédente) ou de satisfaire aux standards de compétence établis pour les experts en GNL.

2.5 Qu'advient-il des patentes et autorisations spécifiques existantes?

En résumé:

La patente doit être échangée à l'expiration de sa durée de validité, soit au plus tard le 18 janvier 2032. En ce qui concerne les autorisations spécifiques, les droits déjà accordés doivent, dans la mesure du possible, être préservés.

Durée de validité et délais de transition

Les patentes existantes délivrées avant le 18 janvier 2022 demeurent valables.

Cette disposition s'appliquera au maximum encore pendant 10 ans après le 18 janvier 2022.

Il faut donc veiller à la durée de validité de la patente existante !

Même si la date de validité initialement indiquée va au-delà du 18 janvier 2032, elle ne dépassera pas cette date. Si la validité expire avant cette date, l'échange devra être effectué plus tôt.

Les patentes auxquelles s'applique ce délai de transition sont:

- Les certificats de conduite visés par la [directive 96/50/CE](#) (patentes délivrées par les États membres conformément à cette directive),
- Les patentes visées à l'article 1er, paragraphe 6, de la [directive 96/50/CE](#) (certificats de conduite nationaux mutuellement reconnus par la [directive 91/672/CEE](#)), et
- Les patentes de batelier du Rhin visées à l'article 1er, paragraphe 5, de la [directive 96/50/CE](#).

Échange

Lors de l'échange, un certificat de conducteur de l'Union ou une patente de batelier du Rhin est délivré(e) aux titulaires des patentes susmentionnées.

L'État membre compétent est celui qui a délivré la patente existante.



Aux fins de l'échange, la nouvelle législation exige que, lors de la délivrance de certificats de qualification, 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.

Il s'agit des autorisations spécifiques requises pour

- la navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime,
- la navigation sur des voies d'eau recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques,
- la navigation au radar,
- la conduite de bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible,
- la conduite de gros convois.

Il n'y a donc pas lieu de craindre de perdre des droits déjà accordés en ce qui concerne les autorisations existantes !

Les connaissances de secteur/patentes acquises avant le 18 janvier 2022 restent valables sur les tronçons de voies d'eau intérieures pour lesquels elles ont été délivrées. Il en sera ainsi jusqu'au 17 janvier 2032 au plus tard. Si le certificat de qualification fait l'objet d'un échange, les connaissances/patentes acquises sont reportées dans le nouveau certificat.

Il en va de même en ce qui concerne l'autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime.

2.6 Qu'advient-il des certificats de qualification existants des membres d'équipage de pont autres que le conducteur ?

En résumé:

Les certificats de qualification existants restent encore valables pendant une durée maximale de 10 ans et, sous certaines conditions, pendant 20 ans pour les membres d'équipage opérant sur des bacs.

Comme pour le conducteur, les autres certificats de qualification en tant que membres d'équipage de pont obtenus avant le 18 janvier 2022 et reconnus par un ou plusieurs États membres peuvent encore être utilisés pendant une durée maximale de 10 ans sur les voies d'eau intérieures de l'Union et sur le Rhin, c'est-à-dire jusqu'au 18 janvier 2032.

Or, même avant cette date, il est possible de solliciter auprès de l'autorité compétente la délivrance d'un certificat de qualification de l'Union ou d'un certificat d'aptitude conformément au [RPN](#), sous réserve que les conditions requises (identité, aptitude médicale) soient remplies.



Régime spécial applicable aux bacs:

Un régime spécial s'applique aux bacs, conformément à l'article 38, paragraphe 5, de la directive.

Dans la mesure où les membres d'équipage opérant sur des bacs 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, soit jusqu'au 18 janvier 2042.

2.7 Livres de bord et livrets de service

En résumé:

Le temps de navigation et les trajets effectués sont consignés dans le livre de bord ou le livret de service. Les livrets de service et les livres de bord existants peuvent continuer à être utilisés pendant une durée maximale de 10 ans.

Dans le livre de bord sont consignés les trajets effectués par un bâtiment et son équipage.

Le livret de service est un registre personnel contenant les antécédents professionnels d'un membre d'équipage, notamment le détail du temps de navigation accumulé et des trajets effectués.

Les États membres doivent veiller à ce que le temps de navigation et les trajets soient consignés dans le livre de bord ou le livret de service.

Le temps de navigation et les trajets consignés dans le livret de service doivent être validés par les autorités compétentes après vérification de l'authenticité et de la validité des entrées. Seuls peuvent être validés le temps de navigation accumulé et les trajets effectués pour une période maximale de quinze mois précédant la demande de validation.

Pour tous les membres d'équipage autres que le conducteur, le certificat de qualification et le livret de service sont combinés dans un document unique. Autrement dit, le certificat de qualification est contenu dans le livret de service.

Les modèles de livret de service et de document combinant certificat de qualification et livret de service, ainsi que les modèles de livre de bord et d'autres documents figurent dans [le règlement d'exécution \(UE\) 2020/182](#) et dans [l'ES-QIN](#), qui contient également les modèles de documents visés par [le RPN](#).

Validité des livrets de service et des livres de bord existants:

Les livrets de service et les livres de bord existants qui n'ont pas encore été délivrés conformément à la nouvelle législation peuvent rester actifs pendant une durée maximale de dix ans après le 18 janvier 2022.



2.8 Aptitude médicale

En résumé:

La délivrance et le renouvellement d'un certificat de qualification sont soumis à la présentation d'un justificatif attestant l'aptitude médicale, à fournir lors de la première délivrance, et ensuite régulièrement à partir de l'âge de 60 ans.

La preuve de l'aptitude médicale est une condition préalable à la délivrance et au renouvellement des certificats de qualification pour tous les membres d'équipage de pont. Cela vaut également pour le mécanicien (conformément au [RPN](#)).

Un certificat médical valable doit être présenté à l'autorité compétente. Il est délivré:

- Par un médecin reconnu par l'autorité compétente,
- Sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale.

Le certificat médical ne doit pas avoir été établi plus de trois mois avant la date de la demande de certificat de qualification de l'Union.

Intervalles auxquels le certificat d'aptitude doit être renouvelé:

Après la première délivrance d'un certificat de qualification, le titulaire doit en principe renouveler l'examen médical lorsqu'il atteint l'âge de 60 ans.

Par la suite, l'aptitude médicale doit être démontrée au moins tous les cinq ans.

À partir de 70 ans, elle doit être démontrée tous les deux ans.

Lorsqu'il existe des raisons objectives de penser qu'un membre de l'équipage de pont ne répondra plus aux exigences d'aptitude médicale avant l'expiration de ces délais, l'employeur, le conducteur ou les autorités des États membres peuvent demander au membre d'équipage de pont de démontrer son aptitude médicale.

Exigences relatives à l'aptitude médicale:

Les exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale sont énoncées à l'annexe III de la directive, sur laquelle reposent également les critères établis par [l'ES-QIN](#).

L'aptitude médicale recouvre l'aptitude physique et l'aptitude psychologique. Il faut être indemne de toute affection et de tout handicap empêchant une personne:

- 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.



Les modalités relatives à l'examen médical à effectuer figurent dans [la directive déléguée \(UE\) 2020/12](#) et dans [l'ES-QIN](#). Les standards relatifs à l'aptitude médicale y sont définis et un grand nombre d'affections médicales susceptibles de survenir y sont énumérées à titre d'exemple, tout comme d'éventuelles mesures d'atténuation et restrictions.



3 Obtention des différentes qualifications

3.1 Comment devient-on homme de pont ou apprenti?

En résumé:

Les qualifications requises au niveau de base sont, elles aussi, soumises à certaines conditions.

L'homme de pont est membre de l'équipage de pont et remplit sa fonction au niveau de base. Cela signifie qu'il ne possède pas (encore) de qualification au niveau opérationnel, n'ayant pas encore accumulé le temps de navigation requis pour la qualification de matelot et/ou n'ayant pas encore passé avec succès une évaluation des compétences au niveau opérationnel.

En navigation intérieure, les apprentis, comme les hommes de pont, font partie de l'équipage de pont relevant du niveau de base.

Pour pouvoir commencer à travailler à bord, ils doivent être titulaires d'un livret de service dans lequel est consignée leur qualification d'homme de pont ou d'apprenti.



Les autres conditions requises pour le niveau de base figurent à l'annexe I de la directive.

Conditions requises pour obtenir la qualification d'**homme de pont** (section 1.1)

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

Conditions requises pour obtenir la qualification d'**apprenti** (section 1.2) :

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

3.2 Comment devient-on matelot?

En résumé:

On peut devenir matelot à l'issue d'un programme de formation et d'une évaluation des compétences au niveau opérationnel, par accumulation de temps de navigation et à l'issue d'une évaluation des compétences au niveau opérationnel, ou, dans le cadre d'une reconversion, à l'issue d'un programme de formation court et d'une évaluation des compétences au niveau opérationnel.

Détail des conditions requises:

Les conditions et les exigences requises en matière de compétences et d'examen pour obtenir la qualification de matelot découlent des articles 17 et 18 et de l'annexe I de [la directive \(UE\) 2017/2397](#), ainsi que de l'annexe I de [la directive déléguée \(UE\) 2020/12](#).

Important!

Il est obligatoire de passer avec succès une évaluation des compétences au niveau opérationnel pour obtenir la qualification de matelot. Quiconque ne passe pas avec succès cette évaluation demeure homme de pont.

Les compétences d'un matelot doivent être conformes aux standards de compétence applicables au niveau opérationnel. Ceux-ci peuvent être consultés à l'annexe I de [la directive déléguée \(UE\) 2020/12](#) ou dans l'ES QIN.

La directive ne précise pas s'il s'agit d'une épreuve théorique ou pratique.

Selon l'annexe I, section 2.1, de [la directive \(UE\) 2017/2397](#), la qualification de matelot peut être obtenue de différentes manières :



À l'issue d'un programme de formation (section 2.1, point a):

- être âgé d'au moins 17 ans,
- avoir terminé un programme de formation d'une durée de deux ans au niveau opérationnel,
- avoir passé avec succès une évaluation des compétences au niveau opérationnel,
- avoir accumulé un temps de navigation de 90 jours dans le cadre du programme de formation approuvé,

Par accumulation de temps de navigation (section 2.1, point b):

- être âgé d'au moins 18 ans,
- avoir passé avec succès une évaluation des compétences au niveau opérationnel,
- avoir accumulé un temps de navigation de 360 jours, ou de 180 jours si le demandeur peut également justifier d'une expérience de 250 jours acquise sur un navire de mer.

Dans le cadre d'une reconversion (section 2.1, point c):

- avoir, comme condition préalable à l'inscription à un programme de formation approuvé, cinq années d'expérience professionnelle ou 500 jours d'expérience acquise à bord d'un navire de mer ou terminé un programme de formation d'au moins trois ans,
- avoir terminé un programme de formation d'une durée de neuf mois au niveau opérationnel et
- avoir accumulé un temps de navigation de 90 jours dans le cadre du programme de formation.

3.3 Comment devient-on maître-matelot ?

En résumé:

On peut devenir maître-matelot à l'issue d'un programme de formation et par accumulation de temps de navigation ou, en étant déjà matelot, simplement par accumulation de temps de navigation.

Selon l'annexe 1, section 2.2, de la directive, la qualification de maître-matelot peut être obtenue de deux manières :

À l'issue d'un programme de formation (section 2.2, point b):

- avoir terminé un programme de formation de trois ans au niveau opérationnel (examen inclus),
- avoir accumulé un temps de navigation de 270 jours dans le cadre de ce programme de formation.

Par accumulation de temps de navigation (section 2.2, point a):

- avoir accumulé un temps de navigation de 180 jours en tant que matelot.



Compétences et examen:

Les conditions et les exigences requises en matière de compétences et d'examen pour obtenir la qualification de maître-matelot reposent sur les articles 17 et 18 et l'annexe I de [la directive \(UE\) 2017/2397](#), ainsi que sur l'annexe I de [la directive déléguée \(UE\) 2020/12](#).

Les compétences d'un maître-matelot doivent correspondre aux standards de compétence requis au niveau opérationnel. Ceux-ci peuvent être consultés à l'annexe I de [la directive déléguée \(UE\) 2020/12](#) ou dans l'ES QIN.

En ce qui concerne l'examen, la directive ne précise pas s'il consiste en une épreuve théorique ou pratique.

3.4 Comment devient-on timonier?

En résumé:

On peut devenir timonier à l'issue d'un programme de formation et d'une évaluation des compétences au niveau opérationnel, par accumulation de temps de navigation ou, dans le cadre d'une reconversion, en ayant déjà été capitaine à bord d'un navire de mer et à l'issue d'une évaluation des compétences au niveau opérationnel.

Détail des conditions requises:

Les conditions et les exigences requises en matière de compétences et d'examen pour obtenir la qualification de timonier reposent sur les articles 17 et 18 et l'annexe I de [la directive \(UE\) 2017/2397](#) ainsi que sur l'annexe I de [la directive déléguée \(UE\) 2020/12](#).

Les compétences d'un timonier doivent être conformes aux standards de compétence applicables au niveau opérationnel. Ceux-ci peuvent être consultés à l'annexe I de [la directive déléguée \(UE\) 2020/12](#) ou dans l'ES QIN.

En ce qui concerne l'examen, la directive ne précise pas s'il consiste en une épreuve théorique ou pratique.

Selon l'annexe 1, section 2.3, de [la directive \(UE\) 2017/2397](#), la qualification de timonier peut être obtenue de différentes manières:

À l'issue d'un programme de formation (section 2.3, point b):

- avoir terminé un programme de formation de trois ans au niveau opérationnel,
- avoir passé avec succès une évaluation des compétences au niveau opérationnel,
- avoir accumulé un temps de navigation de 360 jours dans le cadre du programme de formation approuvé,
- être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie.



Par accumulation de temps de navigation (section 2.3, point a):

- avoir accumulé un temps de navigation de 180 jours en tant que maître-matelot,
- être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie.

Dans le cadre d'une reconversion (section 2.3, point c):

- avoir accumulé un temps de navigation de 500 jours en tant que capitaine à bord d'un navire de mer,
- avoir passé avec succès une évaluation des compétences au niveau opérationnel,
- être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie.

3.5 Comment devient-on conducteur?

En résumé:

On peut devenir conducteur à l'issue d'un programme de formation et d'une évaluation des compétences au niveau de commandement, par accumulation de temps de navigation et à l'issue d'une évaluation des compétences au niveau de commandement ou, dans le cadre d'une reconversion, à l'issue d'un programme de formation court et d'une évaluation des compétences au niveau de commandement.

Détail des conditions requises:

Les conditions et les exigences requises en matière de compétences et d'examens pour obtenir la qualification de conducteur reposent sur les articles 17 et 18 et l'annexe I de [la directive \(UE\) 2017/2397](#) ainsi que sur les annexes I et II de [la directive déléguée \(UE\) 2020/12](#).

Chaque examen de qualification comprend une épreuve théorique et une épreuve pratique.

L'épreuve pratique comprend deux parties, l'une portant sur la planification du voyage et l'autre sur la réalisation du voyage, cette dernière pouvant se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur un simulateur.

Pour les futurs conducteurs qui n'ont ni achevé un programme de formation au niveau opérationnel ni subi une évaluation des compétences au niveau opérationnel par une autorité administrative, un module supplémentaire portant sur les standards de compétence applicables au niveau opérationnel sera inclus dans l'épreuve pratique.

Selon l'annexe 1, section 3.1, de [la directive \(UE\) 2017/2397](#), la qualification de conducteur peut être obtenue de différentes manières.



À l'issue d'un programme de formation (section 3.1, point a):

- être âgé d'au moins 18 ans,
- avoir terminé un programme de formation d'une durée de trois ans au niveau de commandement,
- avoir passé avec succès une évaluation des compétences au niveau de commandement, réalisée par une autorité administrative,
- avoir accumulé un temps de navigation de 360 jours dans le cadre du programme de formation approuvé,
- être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie.

Par accumulation de temps de navigation sur les voies d'eau intérieures (section 3.1, point b):

- être âgé d'au moins 18 ans,
- avoir accumulé un temps de navigation de 180 jours en tant que timonier,
- avoir passé avec succès une évaluation des compétences au niveau de commandement, réalisée par une autorité administrative,
- être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie.

Par accumulation de temps de navigation à bord de bateaux fluviaux et de navires de mer (section 3.1, point c):

- être âgé d'au moins 18 ans,
- avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 540 jours ou de 180 jours sur 500 jours d'expérience acquise en temps de navigation à bord d'un navire de mer.
- avoir passé avec succès une évaluation des compétences au niveau de commandement, réalisée par une autorité administrative,
- être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie.

Dans le cadre d'une reconversion, en ayant déjà été capitaine à bord d'un navire de mer (section 3.1, point d):

- Avoir, comme condition préalable à l'inscription à un programme de formation approuvé, cinq années d'expérience professionnelle ou 500 jours d'expérience à bord d'un navire de mer ou terminé un programme de formation professionnelle d'au moins trois ans,
- avoir terminé un programme de formation d'une durée d'un an et demi au niveau de commandement,
- avoir passé avec succès une évaluation des compétences au niveau de commandement,
- avoir accumulé un temps de navigation de 180 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé et de 180 jours ultérieurement,
- être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie valable.





4 Programmes de formation, examens, temps de navigation, standards de compétence

4.1 Programmes de formation approuvés

En résumé:

La directive permet aux États membres d'approuver des programmes de formation conduisant à l'obtention de l'ensemble des qualifications et autorisations spécifiques.

Pour l'ensemble des qualifications et autorisations spécifiques énoncées aux articles 4, 5 et 6, à savoir

- les certificats de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont (matelot, maître-matelot, timonier, conducteur),
- les certificats de qualification de l'Union relatifs à des opérations spécifiques (experts en matière de navigation avec passagers, experts en matière de gaz naturel liquéfié) et
- les autorisations spécifiques (voies d'eau intérieures à caractère maritime, tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques, navigation au radar, conduite de bâtiments fonctionnant au gaz naturel liquéfié, conduite de gros convois),

Les États membres peuvent mettre en place des programmes de formation conformément à l'article 19, paragraphe 1. Ces programmes de formation doivent être approuvés et remplir à cet effet les conditions visées à l'article 19, paragraphe 2.

L'examen requis pour une qualification donnée peut, le cas échéant, également être organisé dans le cadre d'un programme de formation approuvé.

Les États membres ne sont pas tenus de mettre en place des programmes de formation approuvés. Des programmes de formation approuvés conduisant à l'obtention de l'ensemble des qualifications n'auront donc pas nécessairement été établis dans tous les États membres.

Conformément à l'article 19, paragraphe 5, les États membres notifient à la Commission les programmes de formation approuvés. La Commission en établit la liste et la rend accessible au public.



Cette liste figure en annexe.

4.2 Examen par l'autorité compétente

En résumé:

Un examen peut aussi être organisé sous la responsabilité d'une autorité administrative.

Lorsqu'un examen est requis pour l'obtention d'un standard de compétence, il peut être organisé sous la responsabilité d'une autorité administrative conformément à l'article 17, paragraphe 2, point a), et à l'article 18.

Ces examens sont d'une importance majeure pour ceux qui n'acquièrent pas leurs compétences dans le cadre d'un programme de formation approuvé, mais à travers l'apprentissage pratique, en accumulant du temps de navigation ou en suivant des cours privés.

Les États membres notifient à la Commission les autorités compétentes chargées de l'organisation de ces examens, et celle-ci rend ces informations accessibles au public.

La liste des autorités compétentes et/ou le lien vers la version publiée par la Commission figure en annexe.

4.3 Accumulation de temps de navigation

En résumé :

Pour les membres de l'équipage de pont, l'obtention des qualifications est soumise à l'accumulation d'un temps de navigation donné consigné dans un livret de service. Le temps de navigation peut être partiellement remplacé par une expérience professionnelle acquise sur un navire de mer.

Selon la définition énoncée à l'article 3, paragraphe 22, le «temps de navigation» est

- «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».

Le temps de navigation est consigné dans un livret de service conformément à l'article 22, paragraphe 1. Autrement dit, seul le temps de navigation remplissant ces conditions est pris en compte pour l'obtention d'une qualification.



Validation par l'autorité compétente:

Le temps de navigation consigné dans un livret de service, qui doit être validé par l'autorité compétente, c'est-à-dire confirmé après vérification de l'authenticité et de la validité des données indiquées, ne peut, conformément à l'article 22, paragraphe 2, remonter à plus de quinze mois au moment de la demande.

Conformément à l'article 22, paragraphe 2, il est tenu compte, non seulement du temps de navigation effectué sur toute voie d'eau intérieure des États membres, mais aussi sur des voies d'eau intérieures qui ne sont pas intégralement situées sur le territoire de l'Union, et sur des sections situées à l'extérieur du territoire de l'Union (par exemple sur le Danube).

Le temps de navigation minimum requis pour l'obtention des qualifications de matelot, maître-matelot, timonier et conducteur varie selon que l'on souhaite obtenir la qualification dans le cadre d'un programme de formation approuvé ou, en dehors d'un tel cadre, sur la base de la formation pratique acquise à bord d'un bateau.

Par exemple, pour devenir matelot sans suivre un programme de formation approuvé, il faut, selon l'annexe I, section 2.1, point b), être âgé d'au moins 18 ans, avoir passé avec succès une évaluation des compétences par une autorité administrative et accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours.

Expérience acquise en navigation maritime :

L'expérience professionnelle acquise en navigation maritime est, dans une certaine mesure, également reconnue, tout en étant soumise à des exigences différentes selon les qualifications.

Par exemple, le matelot susmentionné ne devra avoir accumulé que 180 jours de navigation intérieure s'il peut justifier de 250 jours d'expérience professionnelle acquise sur un navire de mer.

4.4 Standards de compétence

En résumé:

Les standards de compétence relatifs à l'ensemble des qualifications, ainsi que le descriptif des connaissances et aptitudes correspondantes, figurent à l'annexe I de la directive déléguée (UE) 2020/12.

L'approche adoptée par la directive est fondée sur les compétences, ce qui signifie que les exigences relatives à chaque compétence sont déterminées par les prescriptions énoncées dans l'annexe II de la directive et par les standards de compétence contenus dans l'annexe I de [la directive déléguée \(UE\) 2020/12](#), sur lesquels reposent spécifiquement les connaissances et aptitudes correspondantes requises.



Les «standards de compétence pour le niveau opérationnel»

figurent à l'annexe I, sous I. Ils comprennent les compétences requises pour l'obtention des qualifications de matelot, de maître-matelot et de timonier. Il s'agit en fait d'un seul et même standard applicable aux trois qualifications. Les compétences professionnelles requises pour l'obtention de ces qualifications se distinguent en outre principalement par la durée du temps de navigation requis.

Les « standards de compétence pour le niveau de commandement »

regroupent les compétences requises pour obtenir la qualification de conducteur. Elles figurent à l'annexe I, sous II.

L'annexe I contient en outre

- les « standards de compétence pour la navigation sur les voies d'eau intérieures à caractère maritime » (III),
- les « standards de compétence pour la navigation au radar » (IV),
- les « standards de compétence pour les experts en navigation à passagers » (V) et
- les « standards de compétence pour les experts en gaz naturel liquéfié » (VI).

4.5 Standards relatifs aux épreuves pratiques

En résumé:

Pour l'ensemble des qualifications, la directive prescrit une épreuve pratique dont les standards sont définis à l'annexe II de la directive déléguée.

Aux fins de l'obtention:

- du certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur (patente de l'Union),
- de l'autorisation spécifique pour la navigation au radar,
- du certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en gaz naturel liquéfié,
- du certificat de qualification de l'Union pour les experts en navigation à passagers,

la directive prescrit une épreuve pratique à l'article 17, paragraphe 3.

Les standards relatifs à ces épreuves pratiques figurent à l'annexe II de [la directive déléguée \(UE\) 2020/12](#).

Épreuve pratique en vue d'obtenir la qualification de conducteur:

L'épreuve pratique à réussir pour obtenir la qualification de conducteur comprend deux parties : une première concernant la planification du voyage et une seconde concernant la réalisation du voyage.

La partie consacrée à la réalisation du voyage peut être effectuée à bord d'un bateau tel que défini à l'article 2 ou sur un simulateur conforme aux standards en matière d'agrément définis à l'annexe III.



L'État membre concerné décide si l'épreuve doit se dérouler sur un bateau ou sur un simulateur, ou s'il est envisageable de permettre aux candidats de choisir.

Pour les candidats qui n'ont ni terminé un programme de formation pour le niveau opérationnel, ni subi une évaluation des compétences par une autorité administrative, est prévu un module supplémentaire servant à évaluer les compétences requises pour donner des instructions et superviser les tâches à exécuter au niveau organisationnel.



5 Annexe

5.1 Réglementation de l'UE et ES QIN

- **Directive (EU) 2017/2397**

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32017L2397>

- **Directive déléguée (EU) 2020/12**

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32020L0012>

- **Règlement d'exécution 2020(182)**

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX%3A32020R0182>

- **Règlement délégué (EU) 2020/473**

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32020R0473>

- **ES-QIN 2019**

https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2020/03/ES-QIN_2019_fr.pdf



5.2 Réglementations nationales portant transposition de la directive et de ses actes délégués

Cliquer sur les liens ci-dessous pour consulter les actes nationaux :

- **Portant transposition de la directive (EU) 2017/2397**

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/NIM/?uri=CELEX%3A32017L2397>

- **Portant transposition de la directive déléguée (UE) 2020/12**

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/NIM/?uri=CELEX:32020L0012>

Cette rubrique sera complétée au fur et à mesure de l'avancement de la transposition dans les États membres.

5.3 Programmes de formation approuvés

Cette rubrique sera complétée au fur et à mesure de l'avancement de la mise en œuvre dans les pays tiers.

5.4 Autorités nationales compétentes visées à l'article 26, paragraphe 2

Cette rubrique sera complétée au fur et à mesure de l'avancement de la mise en œuvre dans les pays tiers.

5.5 Liste des voies d'eau à caractère maritime

Cette rubrique sera complétée au fur et à mesure de l'avancement de la mise en œuvre dans les pays tiers.

5.6 Liste des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques

Cette rubrique sera complétée au fur et à mesure de l'avancement de la mise en œuvre dans les pays tiers.

5.7 Liste des pays tiers visés à l'article 10, paragraphe 9, dont les documents ont été reconnus comme valables, conformément à l'article 10, paragraphes 2 et 3

Cette rubrique sera complétée au fur et à mesure de l'avancement de la mise en œuvre dans les pays tiers.

