

FAQ

QUESTIONS
FREQUENTES

RECUEIL DE QUESTIONS FREQUENTES (FAQ) RELATIVES A L'ADMINISTRATION DES CERTIFICATS

Juin 2023



Comité européen pour l'élaboration
de standards dans le domaine
de la navigation intérieure

Recueil de questions fréquentes (FAQ) relatives à l'administration des certificats

État : Juin 2023

Table des matières

Table des matières	1
Clause de non-responsabilité	7
1 Section I : Compilation des questions et réponses de CESNI/QP	7
1.1 Code-barres 2D dans les certificats de qualification	7
Quel type de code-barres 2D doit être utilisé dans les certificats de qualification pour établir un lien avec la base de données européenne des équipages ?	7
1.2 Photographie dans les modèles de l'ES-QIN	7
La photographie requise dans les modèles de l'ES-QIN doit-elle répondre à des exigences biométriques ?	7
1.3 Numéro de série du livret de service	8
Comme il existe deux modèles de livret de service, le même numéro de série sera-t-il utilisé deux fois, une fois pour chaque modèle ?	8
Le numéro à mentionner sur chaque bas de page du livret de service doit-il tenir compte de la distinction EU et RH ?	8
1.4 Numéro de série du livre de bord	8
Comment doit être renseigné le champ « Numéro de série du livre de bord » sur la première page du livre de bord	8
1.5 Définition du « numéro de document » à quatre chiffres qui fait partie du numéro de série ...	8
Comment est attribué le "numéro de document" à quatre chiffres (SSSS), qui fait partie du numéro de série, pour les livrets de service combinés à des certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord ?	8
Comment est attribué le « numéro de document » à quatre chiffres (SSSS), qui fait partie du numéro de série, pour les certificats de qualification de conducteur, d'expert en GNL et d'expert en navigation à passagers ?	10
1.6 Restrictions et mesures d'atténuation liées à l'aptitude médicale : informations à inscrire en texte libre dans les certificats de qualification	10
En ce qui concerne les restrictions et les mesures d'atténuation liées à l'aptitude médicale, comment les codes à deux chiffres 07 à 09 doivent-ils être renseignés dans le certificat de qualification et dans les livrets de service combinés aux certificats de qualification pour les membres d'équipage autres que le conducteur ?	10
1.7 Page de couverture	10
Quelles indications devraient figurer sur la page de couverture du livret de service ?	10
Quelles indications devraient figurer sur la page de couverture du livre de bord ?	11
1.8 « Page 1 du modèle »	11

À quoi correspond la « page 1 du modèle » pour les modèles de livret de service combiné avec les certificats de qualification et de livret de service ? S'agit-il de la page de couverture ou de la première page intérieure ?	11
À quoi correspond la « page 1 du modèle » pour les modèles de livre de bord ? S'agit-il de la page de couverture ou de la première page intérieure ?	11
1.9 Instructions à l'intention des autorités de délivrance : exemples d'une entrée complétée pour le temps de service et d'une page complétée pour les temps de navigation et les secteurs parcourus	11
Ces pages contenant des exemples peuvent-elles être intégrées dans le livret de service, bien qu'elles ne soient pas marquées comme « page x du modèle » ?	11
1.10 Délivrance d'une autorisation spécifique au titulaire d'un certificat de qualification existant .	12
Dans quel État le titulaire du certificat de qualification peut-il demander la réédition du certificat de qualification ?	12
1.11 Récupération de certificats de qualification délivrés	12
Quelle est la procédure à appliquer lorsqu'un certificat de qualification qui a été édité, payé et qui est disponible, ne peut pas être remis à son titulaire (par exemple lorsque le destinataire est inconnu à l'adresse de livraison indiquée, lorsque le certificat n'est pas retiré sur place, etc.) ?	12
1.12 Validité des livrets de service combinés	12
Le livret de service combiné avec un certificat de qualification expiré peut-il encore être utilisé ou l'expiration du certificat de qualification impacte-t-elle et invalide-t-elle le reste du document ?	12
1.13 Délivrance de livrets de service ultérieurs	13
Que se passe-t-il lorsque toutes les pages du livret de service sont pleines ?	13
Lors du renouvellement d'un livret de service, les qualifications sont-elles enregistrées avec toutes les informations initiales, ou un nouveau numéro et une nouvelle date de délivrance leur sont-ils attribués ?	13
Quelle autorité doit être inscrite dans le nouveau livret de service en tant que « autorité de délivrance » ?	13
L'autorité qui émet un nouveau livret de service peut-elle, avec son cachet, certifier l'enregistrement d'une qualification inscrite par une autre autorité dans le livret de service précédent et enregistrée dans l'ECDB ?	13
1.14 Administration des documents de remplacement en cas de perte, de vol ou de destruction	13
Quelle approche devrait être retenue pour délivrer un document de remplacement en cas de perte, de vol ou de destruction d'un certificat de qualification de conducteur, d'expert en GNL, ou d'expert en navigation à passagers ?	13
Quelle approche devrait être retenue pour délivrer un document de remplacement en cas de perte, de vol ou de destruction d'un livret de service combiné ?	14
Quelle approche doit être retenue pour délivrer un document de remplacement en cas de perte, de vol ou de destruction d'un livre de bord ?	14
Que faire en cas de perte de l'attestation relative à la délivrance d'un livre de bord ?	14
Quelle approche doit être retenue si à la fois l'attestation relative à la délivrance d'un livre de bord et le livre de bord ont été perdus, volés ou détruits ?	14
Quelle approche doit être retenue pour la délivrance d'un livret de service de remplacement en cas de perte, vol ou destruction d'un livret de service non combiné avec un certificat de qualification ?	15
1.15 Echange du livret de service	15

Lors de l'échange d'un ancien livret de service contre un nouveau livret de service combiné avec des certificats de qualification, faut-il inscrire toutes les anciennes qualifications du personnel ou seulement la « plus élevée » ?	15
1.16 Correction de certificats de qualification, livrets de service et livres de bord déjà délivrés ...	15
Quelle approche devrait être retenue lorsqu'un certificat déjà délivré doit être corrigé (par exemple en raison d'erreurs de frappe) ?	15
1.17 Suspension de certificats de qualification.....	15
Quels exemples de motifs de suspension temporaire de la validité d'un certificat de qualification et des durées appliquées peuvent être donnés ?	16
Comment procède l'autorité qui prononce la suspension ?	17
Que se passe-t-il en cas de confiscation physique d'un certificat dont la validité a été temporairement suspendue ?	17
1.18 Retrait de certificats de qualification	19
Comment les autorités devraient-elles coopérer si une autorité autre que l'autorité de délivrance procède au retrait d'un certificat ou à la suspension de la validité d'un certificat ?	19
2 Section II : Compilation des questions et réponses des services de la Commission concernant la directive (UE) 2017/2397	20
2.1 Article 2 - Champ d'application	20
Le champ d'application de la directive inclut les bateaux à passagers, mais qu'en est-il si le service de transport de passagers est effectué gratuitement par un organisme gouvernemental ?	20
2.2 Article 4 - exemptions, équipage	20
Les États membres peuvent-ils exiger un certificat de qualification au niveau opérationnel ou de commandement, c'est-à-dire pas nécessairement le certificat de qualification de conducteur, pour les conducteurs de bateaux relevant du champ d'application de la directive (dans notre cas, des bacs naviguant librement) sur des voies de navigation intérieures nationales reliées au réseau navigable d'un autre État membre ?	20
2.3 Article 7 - notification d'exemptions	21
Pourriez-vous préciser la procédure visée à l'article 7, paragraphe 3 ?	21
2.4 Article 7, paragraphe 3 - notification de voies navigables non reliées	21
Est-il exact que les États membres ne sont pas supposés notifier les différentes voies navigables sur lesquelles ils exemptent les personnes des obligations correspondantes ?	21
2.5 Article 9 - codification des tronçons présentant des risques spécifiques.....	21
Peut-on désigner par un seul code des tronçons successifs de voies de navigation intérieure présentant des risques spécifiques ?	21
2.6 Article 11 - critères supplémentaires	22
Un État membre peut-il limiter dans sa réglementation nationale les catégories de personnes qui demandent des certificats de qualification à un certain groupe de personnes (par exemple à celles qui travaillent sur le territoire de l'État ou pour une société établie dans cet État) ?	22
2.7 Article 11 - Certificats de qualification.....	22
Quel est le statut juridique d'un ancien certificat de qualification de l'Union (par exemple, celui de timonier) si le titulaire se voit délivrer un nouveau certificat de niveau supérieur (par exemple, le certificat de qualification de l'Union pour la fonction de conducteur) ? Peut-on être titulaire de plusieurs certificats de qualification ?	22

2.8	Article 11 - nouveau certificat après un retrait.....	22
	Conformément à l'article 11, paragraphe 2, de la directive (UE) 2017/2397, si une personne est déjà titulaire d'un certificat de qualification de l'Union, un autre État ne peut pas lui délivrer un certificat du même type. Un autre État peut-il délivrer un nouveau certificat après le retrait du certificat initial ? ...	22
2.9	Article 11 - nouveau certificat après suspension.....	23
	Est-il correct de supposer qu'aucun autre certificat du même type ne pourra être délivré pendant la durée de la suspension, même lorsque les exigences de la directive sont respectées ?	23
2.10	Article 11, paragraphe 1, et annexe I - conformité administrative.....	23
	Un État membre peut-il fixer des exigences de conformité administrative supplémentaires par rapport à celles prévues à l'annexe I ?	23
2.11	Article 12 - Autorisations spécifiques.....	23
	L'État A délivre un certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur pour lequel le titulaire acquiert une autorisation spécifique dans l'État B à une date ultérieure. Conformément à la législation européenne, l'autorisation spécifique doit être inscrite sur le certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur de bateau (par exemple avec un "R" pour l'autorisation spécifique de navigation à l'aide d'un radar). Est-il exact que le titulaire de la (nouvelle) autorisation spécifique doit disposer d'un nouveau certificat de qualification de l'Union sur lequel l'autorisation doit ensuite être inscrite ?	23
2.12	Article 14 - qui peut suspendre quoi	24
	La directive s'adresse uniquement aux États membres de l'UE. Un État membre de la CCNR ou un pays tiers dont les documents sont reconnus en vertu de l'article 10, paragraphe 3, peut-il également suspendre la validité d'un certificat délivré par un État de l'UE et vice versa ?	24
	Suspension de certificats de l'Union :	24
	Suspension des certificats reconnus en vertu de l'article 10, paragraphes 2 ou 3	24
2.13	Article 14 - retrait.....	24
	Le retrait peut-il être limité dans le temps ?	24
2.14	Article 14 - nouveau certificat après un retrait.....	24
	Le certificat pourrait, par exemple, être retiré pour des raisons liées à l'aptitude médicale. Comment procéder si le titulaire remplit à nouveau les conditions d'aptitude médicale ? L'ancien certificat doit-il être restitué et le statut dans l'ECDB rétabli ? Ou faut-il délivrer un nouveau certificat avec un nouveau numéro ? Est-il correct de supposer qu'il n'est pas nécessaire de répéter l'examen de compétence dans ce cas ?	24
2.15	Article 14 - suspension.....	25
	L'État B peut constater qu'il existe une suspicion que le titulaire d'un certificat délivré par l'État A ne satisfait plus aux exigences de l'article 11. L'État B ne peut pas retirer le certificat mais peut en suspendre la validité pour des raisons de sécurité. Il incombe alors à l'État A de prendre une décision concernant le retrait.	25
	Dans ce cas, l'État B doit-il fixer une date d'expiration de la suspension ou peut-il en laisser la décision à l'État de délivrance ?	25
	Qu'advient-il de la suspension si l'État A constate que les soupçons n'étaient pas fondés et ne retire pas le certificat ? La suspension est-elle néanmoins maintenue ? Ou l'État A peut-il modifier la date de fin de la suspension inscrite par l'État B ?	25
	L'État A pourrait-il, en vertu de sa réglementation nationale, prolonger ou raccourcir la période de suspension fixée par l'État B ?	25
2.16	Article 14 - la suspension et son effet.....	25

Un État membre peut-il établir des critères de suspension des certificats pour des raisons de sécurité (par exemple, taux d'alcoolémie, nombre ou gravité des accidents) et cette suspension a-t-elle un effet dans d'autres États membres susceptibles d'appliquer des critères différents ? Est-il possible de prononcer des suspensions et des retraits locaux ?	25
2.17 Article 14 - alcool.....	26
Lors d'un contrôle de police à bord, le conducteur du bateau s'est révélé être dans un état d'ébriété avancé. En l'absence de dépendance à l'alcool, les conditions d'aptitude médicale continuent d'être remplies. Le certificat de conducteur peut-il être retiré au motif que la condition de "conformité aux dispositions administratives" prévue à l'article 11, paragraphe 1, lettre b), n'est plus remplie, ou sa validité ne peut-elle être suspendue que pour des raisons de sécurité ou d'ordre public ? Si la conduite d'un bateau en état d'ébriété est considérée comme un manquement à la conformité administrative requise, cette exigence n'est-elle alors plus satisfaite pour une période indéterminée ?	26
2.18 Article 15, paragraphe 2 - Article 39, paragraphe 3 - coopération	26
Quelles sont les autorités compétentes des autres États membres visées à l'article 15, paragraphe 2 ? Les États qui délivrent le livret de service ?	26
2.19 Article 17 - frais pour l'examen	26
Est-il possible de faire payer des frais pour les examens pratiques ?	26
2.20 Article 17 - Programmes de formation approuvés	27
Comment procéder pour les étudiants qui ont suivi des programmes approuvés après le 18/01/2022 ?	27
2.21 Article 21, paragraphe 6 - simulateurs.....	27
Comment devons-nous interpréter l'article 21, paragraphe 6 : « Les États membres veillent à ce que l'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation soit non discriminatoire. » ?	27
2.22 Article 22, paragraphe 6 - un livret de service actif	27
À quels livrets de service s'applique l'obligation visée à l'article 22 paragraphe 6 ?	27
2.23 Article 25 - base de données pour les États membres non connectés.....	28
Les États membres qui peuvent appliquer l'article 39, paragraphe 2, sont-ils tenus d'échanger les informations contenues dans la base de données de la Commission ?	28
2.24 Article 25 - registre	28
L'article 25, paragraphe 1, dispose que les États membres doivent tenir des registres pour les certificats de qualification de l'Union, les livrets de service et les livres de bord. Ces données alimenteront les bases de données de l'UE relatives aux équipages et aux bateaux. Les bases de données de l'UE doivent-elles être alimentées par une base de données nationale unique ou peuvent-elles être alimentées par des bases de données régionales ?	28
2.25 Article 26 - Autorités compétentes.....	28
Qu'entend-on par « autorité compétente » ?	28
2.26 Article 38 - restrictions issues de la directive 96/50	28
Comment procéder en ce qui concerne les restrictions telles que les tonnes ou les kW, lorsqu'un certificat de conducteur conforme à la directive 96/50/CE doit être remplacé par un certificat de qualification de l'Union ?	28
2.27 Article 38 - échange de certificats.....	29
Pouvez-vous préciser les exigences relatives aux jours de temps de navigation (respectivement 540, 900 et 1080) visées à l'article 38, paragraphe 3. S'il s'avère que les exigences nationales actuelles pour	

les matelots sont <i>légèrement</i> inférieures à celles introduites par la directive, cela signifie-t-il que le matelot devra d'abord prouver avoir effectué 540 jours de navigation ?.....	29
2.28 Article 38 - échange du livret de service.....	30
Quelle autorité peut échanger un livret de service actuel contre un nouveau livret en vertu de la directive ?	30
2.29 Règlement d'exécution de la Commission (UE) 2020/182 - modèles.....	30
Les modèles prévus par ce règlement doivent-ils être considérés comme uniformes pour tous les États membres ou peuvent-ils être adaptés au niveau graphique avec une spécificité nationale (par exemple, hologramme, impression UV) ?	30
Le règlement prévoit un modèle de document combinant les certificats de qualification de l'Union et les livrets de service. Y aura-t-il des imprimeurs reconnus au niveau européen ? Comment le code QR sera-t-il attribué et comment sera-t-il placé sur la première page du document imprimé ?	30
2.30 Manquement, infraction, suspension	30
Quelles sont les possibilités de signaler à la Commission d'éventuels manquements dans la transposition par d'autres États membres ? Par exemple, s'il s'avère que des certificats ont été accordés de manière trop généreuse ou si est constatée une discrimination à l'encontre des matelots.	30
2.31 Listes et codes pour l'échange de données avec l'ECDB et leur intégration dans l'ERDMS 31	
Quels sont les listes et codes ERDMS pris en compte pour l'échange de données dans l'ECDB ?	31
Quelle méthodologie peut être appliquée pour l'attribution des numéros de série ?	31

Clause de non-responsabilité

Le présent document de questions fréquentes (ci-après « FAQ ») reflète l'interprétation du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) concernant les standards de l'ES-QIN, ainsi que les échanges au sein du CESNI concernant les bonnes pratiques en matière d'administration des certificats. Le document comprend également les questions et réponses qui ont été discutées au sein du groupe d'experts de la Commission européenne sur les questions sociales en navigation intérieure ou qui ont fait l'objet d'un échange bilatéral écrit et transmis aux membres du groupe.

Ce document de questions fréquentes reflète le point de vue du CESNI ou des services de la Commission européenne et ne porte pas préjudice à l'interprétation de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE) ou de toute autre juridiction compétente.

L'interprétation du CESNI constitue une clarification et non une modification des standards.

Ce document de questions fréquentes est évolutif ; son contenu est susceptible d'être modifié ou actualisé et le CESNI, en fonction des mises à jour de la réglementation et en fonction des enseignements acquis par le CESNI dans ce domaine.

Le CESNI, et par conséquent la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR), déclinent toute responsabilité quant aux recommandations, avis, déclarations et conclusions exprimés ou implicites dans ce document de questions fréquentes et n'apportent aucune garantie, représentation ou assurance en ce qui concerne leur exactitude ou leur validité.

1 Section I : Compilation des questions et réponses de CESNI/QP

1.1 Code-barres 2D dans les certificats de qualification

Quel type de code-barres 2D doit être utilisé dans les certificats de qualification pour établir un lien avec la base de données européenne des équipages ?

(voir le document CESNI/QP (20) 92 rev. 1)

Un code QR contenant un lien vers la base de données européenne des équipages et le numéro d'identification du titulaire doit être utilisé sur le certificat de qualification de conducteur, d'expert en GNL, d'expert en navigation à passagers et sur le livret de service combiné aux certificats de qualification.

1.2 Photographie dans les modèles de l'ES-QIN

La photographie requise dans les modèles de l'ES-QIN doit-elle répondre à des exigences biométriques ?

(voir le document CESNI/QP (20) 95)

Si possible, une photographie biométrique devrait être utilisée sur les documents relatifs aux équipages, car elle garantit que la personne est correctement représentée et donc identifiable dans le document de son titulaire. Une photo de passeport est biométrique si elle répond à certaines exigences qui contribuent à faciliter la reconnaissance faciale.

Au niveau international, les réglementations varient considérablement, mais les exigences sont généralement les suivantes :

- Photo prise de face,
- Position définie de la tête sur la photo,
- Fond non structuré,
- Expression neutre du visage,
- Bon éclairage sans reflets ni ombres sur le visage et l'arrière-plan.

1.3 Numéro de série du livret de service

Comme il existe deux modèles de livret de service, le même numéro de série sera-t-il utilisé deux fois, une fois pour chaque modèle ?

(voir le document CESNI/QP (21)m 112)

En principe, un code distinct devrait être attribué à ces deux documents (notamment pour les quatre derniers chiffres), bien que la probabilité qu'une personne possède deux documents portant le même numéro de série soit très faible. Dans tous les cas, le numéro d'identification du titulaire sera combiné avec le numéro du document sur la première page.

Le numéro à mentionner sur chaque bas de page du livret de service doit-il tenir compte de la distinction EU et RH ?

(voir le document CESNI/QP (21)m 112)

Le règlement d'application (UE) 2020/182 dispose que le numéro de série doit faire référence au code ERDMS qui comprend également les mentions « RH » ou « UE ». La distinction « RH » et « EU » doit par conséquent figurer dans le numéro de série complet et donc sur la première page du livret de service et dans l'ECDB.

Le numéro à mentionner sur chaque page du livret de service devrait également prendre en compte la distinction « RH » et UE ».

1.4 Numéro de série du livre de bord

Comment doit être renseigné le champ « Numéro de série du livre de bord » sur la première page du livre de bord

(voir le document CESNI/QP (22) 50 rev.1)

Dans le passé, les autorités renseignaient non seulement le numéro de série abstrait du livre de bord, mais ajoutaient aussi le numéro de série individuel du livre de bord pour le bâtiment concerné (par exemple 1, 2 ou 3). Cette manière de compléter le livre de bord présentait une valeur ajoutée : une information supplémentaire était fournie.

Afin d'en tenir compte, le long numéro de série de la page 1 du livre de bord peut être combiné avec le numéro individuel dans le champ « Numéro de série du livre de bord », les deux numéros étant séparés par un trait d'union, par exemple LBKDE020137-2.

N.B. : dans l'EHDB, le numéro supplémentaire ne peut pas être ajouté après le tiret.

1.5 Définition du « numéro de document » à quatre chiffres qui fait partie du numéro de série

Comment est attribué le "numéro de document" à quatre chiffres (SSSS), qui fait partie du numéro de série, pour les livrets de service combinés à des certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord ?

(voir le document CESNI/QP (20) 81 rev. 2)

Pour les livrets de service combinés à des certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord, le « numéro de document » à quatre chiffres est un numéro de série pour le type de document concerné, délivré par l'autorité de délivrance concernée. Le numéro est attribué indépendamment du titulaire du document ou du bateau auquel est délivré le livret de service ou le livre de bord.

Exemple : le premier livret de service délivré par l'autorité X porte le numéro 0001, le deuxième porte le numéro 0002, qu'il soit ou non destiné à la même personne :

- 1) L'autorité compétente autrichienne délivre le premier livret de service pour la personne X. Le document porte le numéro de série suivant : 12345678SRBEUAT010001.
- 2) La même autorité compétente autrichienne délivre le deuxième livret de service à une autre personne Y. Le document porte le numéro de série suivant : 78945612SRBEUAT010002.
- 3) L'autorité compétente autrichienne pourrait donc délivrer à la personne X son deuxième livret de service, qui pourrait par exemple porter le numéro 12345678SRBEUAT010152.

Comment est attribué le « numéro de document » à quatre chiffres (SSSS), qui fait partie du numéro de série, pour les certificats de qualification de conducteur, d'expert en GNL et d'expert en navigation à passagers ?

(voir le document CESNI/QP (20) 81 rev. 2)

Pour les certificats de qualification (y compris ceux figurant dans le modèle de livret de service combiné avec des certificats de qualification), le « numéro de document » à quatre chiffres est un numéro de série pour le type de document concerné de la personne concernée. Il est indépendant de l'autorité de délivrance.

Exemple : le premier certificat de qualification de conducteur délivré par l'autorité X à la personne A porte le numéro 0001 et le deuxième certificat de qualification de conducteur délivré à la personne A porte le numéro 0002, qu'il soit délivré par l'autorité X ou par toute autre autorité :

- 1) L'autorité compétente néerlandaise n° 1 délivre le premier certificat de qualification de conducteur à la personne A. Le certificat porte le numéro de série suivant : 87654321QRH01NL010001.
- 2) La même autorité compétente néerlandaise pourrait délivrer en même temps à la personne A son premier certificat pour la conduite au radar. Le certificat porte le numéro de série suivant : 87654321SPRNL010001.
- 3) Plus tard, l'autorité compétente française n° 1 délivre son deuxième certificat de qualification de conducteur à la personne A. Le certificat porte le numéro de série suivant : 87654321QRH01FR010002.

1.6 Restrictions et mesures d'atténuation liées à l'aptitude médicale : informations à inscrire en texte libre dans les certificats de qualification

En ce qui concerne les restrictions et les mesures d'atténuation liées à l'aptitude médicale, comment les codes à deux chiffres 07 à 09 doivent-ils être renseignés dans le certificat de qualification et dans les livrets de service combinés aux certificats de qualification pour les membres d'équipage autres que le conducteur ?

(voir le document CESNI/QP (21) 52 rev. 1)

Les codes à deux chiffres doivent être inscrits, directement suivis du texte libre, sans répéter la description de la restriction telle que prévue par les codes 07 à 09.

En tant que texte libre pour la rubrique 07 doit être indiqué le numéro ENI. En l'absence de numéro ENI doit être indiqué le nom du bateau.

En tant que texte libre pour les rubriques 08 et 09, doivent être indiquées la désignation du secteur du bateau et de la tâche à effectuer, dans la langue dans laquelle a été délivré le certificat. L'autorité compétente peut décider de répéter le secteur/ la tâche dans une langue étrangère couramment comprise en Europe (anglais ou allemand).

1.7 Page de couverture

Quelles indications devraient figurer sur la page de couverture du livret de service ?

(voir le document CESNI/QP (20) 39 final)

La page de couverture (couleur bleu clair : Pantone 290C) peut porter l'inscription « Livret de service » ou « Livret de service combiné avec les certificats de qualification » (dans la langue correspondante) afin de faciliter l'identification du document. En outre, la page de couverture peut porter le nom et le drapeau du pays, comme sur la page 1.

Quelles indications devraient figurer sur la page de couverture du livre de bord ?

(voir le document CESNI/QP (20) 39 final)

La page de couverture (couleur rouge : Pantone 187) peut porter l'inscription « Livre de bord » (dans la langue correspondante) afin de faciliter l'identification du document. En outre, la page de couverture peut porter le nom et le drapeau du pays, comme sur la page 1.

1.8 « Page 1 du modèle »

À quoi correspond la « page 1 du modèle » pour les modèles de livret de service combiné avec les certificats de qualification et de livret de service ? S'agit-il de la page de couverture ou de la première page intérieure ?

(voir le document CESNI/QP (20) 39 final)

La « page 1 du modèle » contient des informations relatives au titulaire et à la délivrance du document. Selon les caractéristiques physiques du document, la couleur Pantone bleu clair 290C doit être choisie pour la page de couverture, la couleur de fond étant blanche pour les pages intérieures.

La page de couverture n'est pas la page 1, il s'agit d'une page supplémentaire du modèle. La « page 1 du modèle » est la première page intérieure qui comporte les informations relatives au titulaire et à la délivrance du document, conformément au modèle. Les pages 1 et suivantes ont un fond de couleur blanche.

À quoi correspond la « page 1 du modèle » pour les modèles de livre de bord ? S'agit-il de la page de couverture ou de la première page intérieure ?

(voir le document CESNI/QP (20) 39 final)

La « page 1 du modèle » contient des informations relatives à la délivrance du document. Selon les caractéristiques physiques du document, le Pantone 187C rouge doit être choisi pour la page de couverture, la couleur de fond étant blanche pour les pages intérieures.

La page de couverture n'est pas la page 1, il s'agit d'une page supplémentaire du modèle. La « page 1 du modèle » est la première page intérieure qui comporte les informations relatives au titulaire et à la délivrance du document, conformément au modèle. Les pages 1 et suivantes ont un fond de couleur blanche.

1.9 Instructions à l'intention des autorités de délivrance : exemples d'une entrée complétée pour le temps de service et d'une page complétée pour les temps de navigation et les secteurs parcourus

Ces pages contenant des exemples peuvent-elles être intégrées dans le livret de service, bien qu'elles ne soient pas marquées comme « page x du modèle » ?

(voir le document CESNI/QP (20) 39 final)

Les pages « Instructions à l'intention des autorités de délivrance » peuvent être intégrées dans le document délivré aux usagers, mais seulement tout à la fin, en tant que pages supplémentaires du document délivré. Fournir un exemple est utile aux usagers et contribue à ce que les documents soient complétés correctement.

Ces pages ne peuvent pas être insérées dans le modèle car cela constituerait une modification du modèle (avec un impact sur la numérotation et le contenu des pages).

1.10 Délivrance d'une autorisation spécifique au titulaire d'un certificat de qualification existant

Dans quel État le titulaire du certificat de qualification peut-il demander la réédition du certificat de qualification ?

(voir le document CESNI/QP (21) 44 rev. 2)

Un titulaire d'un certificat de qualification délivré par un État A, obtient une autorisation spécifique dans un autre État B. Ce dernier informe l'État A via l'ECDB que le titulaire a obtenu une nouvelle autorisation spécifique. Le titulaire reçoit un nouveau certificat de qualification comprenant la nouvelle autorisation spécifique.

Il n'existe aucun moyen automatique pour un État de rééditer un certificat sur la base de la seule mise à jour de l'ECDB. Le titulaire doit déposer une demande de réédition du certificat. Le nouveau certificat de qualification comprenant la nouvelle autorisation spécifique est toujours délivré par l'autorité qui a délivré le certificat de qualification initial. Le titulaire doit par conséquent déposer la demande de réédition du certificat uniquement dans l'État A, qui détient toutes les informations nécessaires à la réédition du certificat.

1.11 Récupération de certificats de qualification délivrés

Quelle est la procédure à appliquer lorsqu'un certificat de qualification qui a été édité, payé et qui est disponible, ne peut pas être remis à son titulaire (par exemple lorsque le destinataire est inconnu à l'adresse de livraison indiquée, lorsque le certificat n'est pas retiré sur place, etc.) ?

(voir le document CESNI/QP (21) 44 rev. 2)

L'autorité de délivrance doit accorder un délai suffisant pour que le titulaire puisse récupérer le certificat. Si un certificat de qualification qui a été édité, payé et qui est disponible et marqué comme actif, n'est pas récupéré par son titulaire avant la date limite fixée par l'autorité de délivrance, l'ensemble de données du certificat doit être marqué comme détruit.

Si le certificat n'est pas récupéré, ou s'il est retourné à l'autorité de délivrance, en raison du décès de son titulaire, l'ensemble de données doit être supprimé.

1.12 Validité des livrets de service combinés

Le livret de service combiné avec un certificat de qualification expiré peut-il encore être utilisé ou l'expiration du certificat de qualification impacte-t-elle et invalide-t-elle le reste du document ?

(voir le document CESNI/QP (21) 04)

Le livret de service et les certificats de qualification sont combinés en un seul modèle. Ils sont néanmoins considérés comme deux documents différents. Un certificat de qualification expiré n'a aucune incidence sur le livret de service, qui reste valable et peut continuer à être utilisé.

1.13 Délivrance de livrets de service ultérieurs

Que se passe-t-il lorsque toutes les pages du livret de service sont pleines ?

(voir le document CESNI/QP (20) 101)

Lorsque toutes les pages du livret de service sont remplies, le titulaire reçoit un nouveau livret, auquel correspond un nouveau numéro de série. Les qualifications inscrites dans l'ancien livret de service seront reportées dans le nouveau, qui peut être délivré par une autorité différente de celle qui a délivré les qualifications initiales.

Lors du renouvellement d'un livret de service, les qualifications sont-elles enregistrées avec toutes les informations initiales, ou un nouveau numéro et une nouvelle date de délivrance leur sont-ils attribués ?

(voir le document CESNI/QP (20) 101)

En cas de renouvellement du livret de service, les qualifications restent inchangées, toutes les informations sont copiées dans le nouveau livret. La date de délivrance initiale des qualifications devrait être inscrite dans le nouveau livret de service et le numéro de série initial devrait être conservé.

Quelle autorité doit être inscrite dans le nouveau livret de service en tant que « autorité de délivrance » ?

(voir le document CESNI/QP (20) 101)

Sous « Autorité de délivrance » doit toujours être indiquée l'autorité qui a délivré la qualification, telle que mentionnée dans l'ECDB.

L'autorité qui émet un nouveau livret de service peut-elle, avec son cachet, certifier l'enregistrement d'une qualification inscrite par une autre autorité dans le livret de service précédent et enregistrée dans l'ECDB ?

(voir le document CESNI/QP (20) 101)

L'inscription de la qualification dans le nouveau livret de service n'est qu'une copie, qui peut également être délivrée par une autre autorité. La délivrance de la copie est validée par le cachet et la signature de l'autorité de délivrance de cette inscription, même si elle n'a pas enregistré la qualification initiale dans le précédent livret de service.

1.14 Administration des documents de remplacement en cas de perte, de vol ou de destruction

Quelle approche devrait être retenue pour délivrer un document de remplacement en cas de perte, de vol ou de destruction d'un certificat de qualification de conducteur, d'expert en GNL, ou d'expert en navigation à passagers ?

(voir le document CESNI/QP (21) 29 rev. 2)

En cas de perte, de vol ou de destruction d'un certificat de qualification de conducteur, d'expert en gaz naturel liquéfié (GNL) ou d'expert en navigation à passagers, un nouveau certificat doit être délivré.

Le nouveau certificat doit

- être délivré par l'autorité de délivrance qui a délivré le document perdu, volé ou détruit ;
- recevoir un nouveau numéro de série et une nouvelle date de délivrance ;
- reprendre toutes les autres données antérieures contenues dans le document perdu, volé ou détruit, y compris la date d'expiration initiale.

Sur demande, et si toutes les conditions sont réunies pour la délivrance d'un nouveau certificat, un nouveau certificat avec une nouvelle date d'expiration peut être délivré. Il appartient à l'autorité compétente d'évaluer ces aspects.

Quelle approche devrait être retenue pour délivrer un document de remplacement en cas de perte, de vol ou de destruction d'un livret de service combiné ?

(voir le document CESNI/QP (21) 29 rev. 2)

En cas de perte, de vol ou de destruction d'un document unique combinant le livret de service et les certificats de qualification enregistrés dans l'ECDB, un nouveau livret de service combiné peut être délivré par toute autorité avec un nouveau numéro de série et une nouvelle date de délivrance.

Les certificats de qualification de matelot léger, d'homme de pont, de matelot, de maître-matelot ou de timonier qu'ils contiennent sont copiés/insérés dans le nouveau livret de service. Les informations relatives à la qualification restent inchangées, à savoir le numéro de série, la date de délivrance et l'autorité de délivrance. Seuls le cachet et la signature de l'autorité qui a délivré le nouveau livret de service (combiné) sont insérés. Dans les registres et l'ECDB, rien ne change en ce qui concerne les qualifications (perdus).

Quelle approche doit être retenue pour délivrer un document de remplacement en cas de perte, de vol ou de destruction d'un livre de bord ?

(voir le document CESNI/QP (22) 19)

Si seul le livre de bord a été perdu, volé ou détruit, le livre de bord de remplacement peut être délivré par toute autorité compétente sur présentation de l'attestation relative à la délivrance d'un livre de bord. Le nouveau livre de bord devrait porter un nouveau numéro de série et une nouvelle date de délivrance.

Que faire en cas de perte de l'attestation relative à la délivrance d'un livre de bord ?

(voir le document CESNI/QP (22) 19)

Si seule l'attestation a été perdue, volée ou détruite, elle ne peut être remplacée que par l'autorité qui a délivré ladite attestation. En effet, cette autorité collecte également les « attestations successives » (entrées des livres de bord successifs). Par conséquent, seule cette autorité dispose de toutes les données permettant de vérifier si un document de remplacement peut être délivré. L'attestation de remplacement contient alors déjà la liste de tous les livres de bord délivrés successivement.

Quelle approche doit être retenue si à la fois l'attestation relative à la délivrance d'un livre de bord et le livre de bord ont été perdus, volés ou détruits ?

(voir le document CESNI/QP (22) 19)

Si à la fois l'attestation relative à la délivrance d'un livre de bord et le livre de bord ont été perdus, volés ou détruits, la nouvelle attestation ne peut être délivrée par l'autorité qui délivre un livre de bord de remplacement. En effet, elle ne dispose pas des données relatives aux livres de bord précédemment délivrés.

Dans ce cas, l'autorité qui a délivré l'attestation relative à la délivrance d'un livre de bord délivre une attestation de remplacement contenant les dernières informations connues. Sur présentation de cette attestation de remplacement, une autorité compétente pour la délivrance de livres de bord délivre alors un livre de bord de remplacement. Le nouveau livre de bord devrait porter un nouveau numéro de série et une nouvelle date de délivrance.

Quelle approche doit être retenue pour la délivrance d'un livret de service de remplacement en cas de perte, vol ou destruction d'un livret de service non combiné avec un certificat de qualification ?

(voir le document CESNI/QP (22) 19)

Afin de garantir l'inscription des temps de navigation, le livret de service de remplacement peut être délivré par toute autorité compétente, sur présentation par le conducteur de son certificat de qualification de conducteur. Le nouveau livret de service devrait porter un nouveau numéro de série et une nouvelle date de délivrance. L'autorité qui délivre le livret de service de remplacement modifie en conséquence le statut du livret perdu, volé ou détruit dans la base de données.

1.15 Echange du livret de service

Le modèle de livret de service combiné avec les certificats de qualification comporte aux pages 2 et 3 des espaces destinés à l'inscription des certificats de qualification (de l'Union et/ou du Rhin) de matelot léger, d'homme de pont, de matelot, de maître-matelot et de timonier, ainsi que d'autres certificats concernant les qualifications pertinentes pour la navigation intérieure.

Lors de l'échange d'un ancien livret de service contre un nouveau livret de service combiné avec des certificats de qualification, faut-il inscrire toutes les anciennes qualifications du personnel ou seulement la « plus élevée » ?

(voir document CESNI/QP/QM (23) 01 rev.1)

En principe, pour des raisons pratiques, la qualification la plus élevée au niveau opérationnel est ajoutée dans le livret de service combiné avec des certificats de qualification, car l'espace est limité dans le document. Par exemple, si les qualifications de matelot, de maître-matelot et de timonier ont été inscrites dans l'ancien livret de service, seule la qualification de timonier doit être inscrite dans le nouveau livret de service lors de l'échange.

En outre, conformément au modèle de la page 3 du document, il est possible d'inscrire les certificats concernant les qualifications de personnel qui n'est pas couvert par la directive, tel que le personnel affecté aux moteurs. La qualification du matelot léger doit également être inscrite, étant donné que cette qualification n'est valable que pendant la durée du programme de formation.

1.16 Correction de certificats de qualification, livrets de service et livres de bord déjà délivrés

Quelle approche devrait être retenue lorsqu'un certificat déjà délivré doit être corrigé (par exemple en raison d'erreurs de frappe) ?

(voir le document CESNI/QP (21) 39 rev. 2)

En cas de détection d'erreurs dans un certificat déjà délivré, celui-ci doit être remplacé par un certificat corrigé établi par la même autorité de délivrance.

Le statut de l'ensemble de données contenant les éléments erronés devra être marqué comme « détruit ».

Le nouveau certificat portera un nouveau numéro de série et une nouvelle date de délivrance. La date de délivrance du certificat corrigé doit être la date de destruction du certificat erroné.

1.17 Suspension de certificats de qualification

Quels exemples de motifs de suspension temporaire de la validité d'un certificat de qualification et des durées appliquées peuvent être donnés ?

(voir le document CESNI/QP (21) 55)

La validité d'un certificat de qualification peut être temporairement suspendue par tout État membre s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité ou d'ordre public (article 14, paragraphe 2, de la directive (UE) 2017/2397). L'État membre qui suspend la validité d'un certificat doit fixer une date de fin de l'application de sa décision.

Les exemples suivants peuvent être pris en considération par les autorités compétentes en ce qui concerne les motifs et durées de la suspension :

	Motifs de suspension	Durée de suspension
<i>Allemagne Pays-Bas Suisse</i>	Conduite d'un bâtiment sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants, y compris en cas d'accident de navigation.	DE: Souvent environ 6 mois. NL: la durée n'est pas fixée et dépend du cas particulier.
	État de santé incertain, par exemple épilepsie, maladie cardiaque, maladie neurologique.	En cas de doute concernant l'aptitude : - La suspension prend fin dès que l'aptitude est démontrée, - La suspension aboutit au retrait du certificat de qualification si l'aptitude n'est pas démontrée.
<i>Suisse</i>	La confiscation/suspension du certificat peut également intervenir en cas de suspicion de falsification du certificat et/ou si le titulaire a acquis le certificat frauduleusement (par exemple lors d'un examen).	La durée de la suspension est fixée en fonction des faits.
	En outre, le certificat de compétence peut être confisqué/suspendu en cas de manquement répété à l'observation des prescriptions nationales et de l'administration.	
<i>Autriche</i>	Les exigences en matière de capacité (par exemple, l'aptitude médicale) ne sont manifestement plus remplies.	À fixer dans la procédure et devrait couvrir la période nécessaire pour la procédure de retrait
	Infractions flagrantes et répétées aux prescriptions en matière de navigation	À fixer dans la procédure
	Altération des facultés due à l'alcool (au moins 0,5 pour mille) ou à d'autres substances addictives lors de la conduite, de l'utilisation ou de la tentative d'utilisation d'un bâtiment. S'applique également en cas de refus du test d'alcoolémie, si les facultés sont manifestement altérées.	6 mois, 1 an à la première récidive, 2 ans à la deuxième récidive.
	Le ou la titulaire du certificat s'est vu retirer le certificat de qualification qui lui avait été délivré en vertu de la réglementation applicable au transport ferroviaire, à l'aviation ou aux usagers de véhicules/bâtiments motorisés pour avoir conduit un véhicule ou bâtiment au sens de ces dispositions en état d'ébriété ou sous l'effet de stupéfiants.	Pour la durée du retrait
	Altération des facultés due à une excitation ou une fatigue exceptionnelle lors de la conduite, de l'utilisation ou de la tentative d'utilisation d'un bâtiment.	Jusqu'au rétablissement d'une pleine maîtrise physique et psychique

	Motifs de suspension	Durée de suspension
<i>Bulgarie</i>	Tout membre d'équipage de bateau, qui exerce ses fonctions officielles avec plus de 0.25 mg/l d'alcool dans l'air expiré ou avec un taux d'alcoolémie excédant 0.5 ‰ ou sous l'emprise d'autres substances toxiques, est passible de la suspension de l'exercice de l'activité à l'occasion de laquelle l'infraction a été commise, pendant une période de six mois et d'une amende. En cas d'infraction répétée, la sanction doit être la suspension de l'exercice de l'activité à l'occasion de laquelle l'infraction a été commise, pendant une période d'un an et une amende.	
	Tout conducteur de bateau, pilote ou membre d'équipage qui, dans l'exercice de ses fonctions officielles, provoque de façon coupable une avarie du bateau ou à bord du bateau, est passible, à moins que l'acte ne constitue une infraction pénale, de la suspension de l'exercice de l'activité à l'occasion de laquelle l'infraction a été commise, pour une durée de six mois ou plus mais n'excédant pas deux ans, et d'une amende.	
	Tout conducteur ou membre d'équipage dont une action ou omission coupable a pour conséquence que son bateau navigue en infraction aux prescriptions de sécurité et de protection de l'environnement contre la pollution ou qu'il soit immobilisé en vertu de la procédure de contrôle des bateaux dans les ports, est passible d'une amende et d'une suspension, pour une durée de deux mois ou plus, mais d'un an au maximum, de l'exercice de la fonction dans le cadre de laquelle a été commise ladite infraction. La récidive est sanctionnée par une amende et par la suspension, pour une durée de deux ans, de l'exercice de la fonction dans le cadre de laquelle l'infraction a été commise.	
	Toute personne qui établit ou utilise un faux document officiel ou qui falsifie le contenu d'un document officiel relatif à l'obtention d'une compétence en vertu du code de la marine marchande, à moins que l'acte ne constitue une infraction pénale, est passible d'une amende et de la suspension de l'exercice d'une fonction à bord d'un bateau pendant une période de cinq ans.	
	Tout conducteur de bateau qui a permis à une personne d'exercer une fonction à bord d'un bateau sans avoir la capacité juridique requise pour cette fonction est passible d'une suspension de l'exercice d'une fonction à bord d'un bateau pendant une période de deux ans, sauf si l'acte constitue une infraction pénale.	
	Cas litigieux ou peu clairs en matière de certification et de re-certification médicale.	en cas de doute concernant l'aptitude : - La suspension prend fin dès que l'aptitude est démontrée, - La suspension aboutit au retrait du certificat de qualification si l'aptitude n'est pas démontrée.

Comment procède l'autorité qui prononce la suspension ?

(voir le document CESNI/QP (21) 38 rev. 1)

L'autorité qui procède à la suspension fixe une date de fin de la suspension et enregistre l'information dans l'ECDB. L'autorité de délivrance en est informée et inscrit également la suspension dans son registre national.

Que se passe-t-il en cas de confiscation physique d'un certificat dont la validité a été temporairement suspendue ?

(voir le document CESNI/QP (21) 38 rev. 1)

Sur la base de sa réglementation nationale, un État membre peut décider de confisquer physiquement un certificat dont la validité a temporairement été suspendue.

Exemple : L'État A a délivré un certificat. L'État B suspend ce certificat et en informe l'État A qui l'a délivré.

Si, sur la base de sa réglementation nationale, l'État B décide de confisquer le certificat suspendu, le format physique du certificat est conservé dans l'État B, qui doit

- le restituer au titulaire à la fin de la suspension, si le certificat n'a pas été retiré entre-temps ;

- l'adresser au l'État de délivrance si le certificat a été retiré entre-temps.

L'État qui confisque un certificat devrait donc toujours demander au titulaire une adresse postale pour la restitution du certificat. Cette adresse devrait être transmise avec le certificat, si ce dernier est envoyé à l'autorité de délivrance.

1.18 Retrait de certificats de qualification

Comment les autorités devraient-elles coopérer si une autorité autre que l'autorité de délivrance procède au retrait d'un certificat ou à la suspension de la validité d'un certificat ?

(voir le document CESNI/QP (21) 38 rev. 1)

Si le certificat est retiré et si la validité du certificat a été suspendue par une autorité autre que l'autorité de délivrance, l'autorité qui a pris la décision d'en suspendre la validité doit adresser le document confisqué à l'autorité de délivrance.

2 Section II : Compilation des questions et réponses des services de la Commission concernant la directive (UE) 2017/2397

Ces points de vue ont été exprimés par les services de la Commission au sein du groupe d'experts de la Commission sur les questions sociales dans la navigation intérieure (25 février 2021) et/ou lors d'échanges bilatéraux entre les services de la Commission et les États membres.

2.1 Article 2 - Champ d'application

Le champ d'application de la directive inclut les bateaux à passagers, mais qu'en est-il si le service de transport de passagers est effectué gratuitement par un organisme gouvernemental ?

Conformément à l'article 2, paragraphe 1, lettre d) de la directive (UE) 2017/2397, les équipages et les experts exploitant des bateaux à passagers (y compris les bacs) sont inclus dans le champ d'application. Cela, indépendamment du statut de son propriétaire/autorité de gestion (privé ou public) et du fait que le service de transport soit payant ou non.

2.2 Article 4 - exemptions, équipage

Les États membres peuvent-ils exiger un certificat de qualification au niveau opérationnel ou de commandement, c'est-à-dire pas nécessairement le certificat de qualification de conducteur, pour les conducteurs de bateaux relevant du champ d'application de la directive (dans notre cas, des bacs naviguant librement) sur des voies de navigation intérieures nationales reliées au réseau navigable d'un autre État membre ?

La directive (UE) 2017/2397 établit notamment les conditions et les procédures de certification des qualifications des personnes participant à l'exploitation des bateaux naviguant sur les voies de navigation intérieure de l'Union qui entrent dans le champ d'application de la directive. Son article 4 impose aux États membres de veiller à ce que les membres de l'équipage de pont qui naviguent sur les voies de navigation intérieure de l'Union soient porteurs soit d'un certificat de qualification de l'Union en tant que membre de l'équipage de pont délivré conformément à son article 11, soit d'un certificat reconnu conformément à son article 10, paragraphe 2 ou 3.

Tout membre d'équipage doit par conséquent être titulaire d'un certificat de l'Union ou d'un certificat reconnu. La directive ne permet pas aux États membres de délivrer d'autres certificats de qualification qui attesteraient qu'une personne remplit les exigences minimales de qualification fixées par la directive. La directive (dans son article 7) donne seulement la possibilité aux États membres d'accorder des dérogations à certaines exigences de la directive aux personnes opérant exclusivement sur des voies de navigation intérieure nationales qui ne sont pas reliées au réseau navigable d'un autre État membre. Il convient de souligner que la directive régit les conditions de reconnaissance des qualifications et ne vise pas à harmoniser les exigences en matière de sécurité des équipages. Il appartient par conséquent aux États membres, dans le respect du droit de l'Union, de fixer de telles exigences, le cas échéant, afin d'assurer la sécurité de la navigation.

Si la réglementation nationale d'un État membre exige la présence d'un conducteur à bord, celui-ci doit être titulaire d'un certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur (ou d'un certificat équivalent reconnu conformément à l'article 10, paragraphes 2 ou 3), sauf si la personne opère exclusivement sur des voies de navigation intérieure nationales « non reliée au réseau » et que l'État membre a accordé une exemption en vertu de l'article 7.

Nous attirons l'attention sur le fait que la directive prévoit également, dans son article 38, paragraphe 5, des mesures transitoires pour les membres d'équipage travaillant sur des bacs, y compris les conducteurs.

2.3 Article 7 - notification d'exemptions

Pourriez-vous préciser la procédure visée à l'article 7, paragraphe 3 ?

Conformément à l'article 7, paragraphe 1, les États membres doivent informer la Commission des dérogations concernant :

- l'obligation de détenir un certificat de qualification délivré conformément à la directive pour les membres de l'équipage de pont, les experts en navigation passagers et les experts en GNL ;
- l'obligation pour les conducteurs d'être titulaires d'autorisations spécifiques ;
- l'obligation de compléter et/ou de conserver un livret de service et un livre de bord.

Ces exemptions ne peuvent s'appliquer qu'aux personnes qui opèrent exclusivement sur des voies de navigation intérieure nationales qui ne sont pas reliées au réseau navigable d'un autre État membre.

Si un État membre accorde de telles exemptions, il est suggéré qu'il en informe la Commission par lettre adressée au directeur général de la DG MOVE ou au directeur des transports par voie d'eau, afin que ces informations puissent être rendues publiques. La lettre devrait indiquer clairement quelles exemptions sont accordées à qui et sur quelles voies de navigation intérieure à l'intérieur de son territoire.

2.4 Article 7, paragraphe 3 - notification de voies navigables non reliées

Est-il exact que les États membres ne sont pas supposés notifier les différentes voies navigables sur lesquelles ils exemptent les personnes des obligations correspondantes ?

L'objectif de l'article 7, paragraphe 3, de la directive 2017/2397 est de savoir si un État membre fait usage de la possibilité d'accorder des exemptions et, dans l'affirmative, si l'exemption s'applique à toutes les personnes visées à l'article 4, paragraphe 1, à l'article 5, paragraphe 1, et à l'article 6, qui exercent leurs activités exclusivement sur des voies de navigation intérieure nationales qui ne sont pas reliées au réseau navigable d'un autre État membre.

Si un État membre décide d'appliquer l'exemption pour toutes ces personnes sur toutes les voies de navigation intérieure nationales qui ne sont pas reliées au réseau navigable d'un autre État membre, une telle déclaration est suffisante. Si le champ d'application de l'exemption est limité à certaines catégories de personnes ou à certaines voies de navigation intérieure non reliées au réseau, il convient de le préciser (par exemple, en énumérant toutes les voies de navigation intérieure sur lesquelles s'applique l'exemption et en précisant à qui, ou en indiquant qu'elle ne s'applique qu'aux personnes naviguant sur les lacs, ou qu'elle ne s'applique qu'aux membres d'équipage autres que les conducteurs sur toutes les voies de navigation non reliées au réseau, ou à toutes ces personnes sur toutes les voies de navigation non reliées au réseau, à l'exception du fleuve appelé).

2.5 Article 9 - codification des tronçons présentant des risques spécifiques

Peut-on désigner par un seul code des tronçons successifs de voies de navigation intérieure présentant des risques spécifiques ?

Étant donné que nous avons accepté qu'il y ait un champ libre pour inscrire manuellement un tronçon présentant des risques spécifiques, le champ libre pourrait également être utilisé pour écrire une combinaison de tronçons sur la même voie navigable. Ainsi, dans le cas que vous avez évoqué, les

trois tronçons présentant des risques spécifiques pourraient être sélectionnés « D-1880-1920 D--2001-2036 D-2074-2081 » ou « D-1880-2081 » pourrait être inscrit par l'autorité compétente.

2.6 Article 11 - critères supplémentaires

Un État membre peut-il limiter dans sa réglementation nationale les catégories de personnes qui demandent des certificats de qualification à un certain groupe de personnes (par exemple à celles qui travaillent sur le territoire de l'État ou pour une société établie dans cet État) ?

L'article 11, paragraphe 2, dispose que les États membres délivrent les certificats de qualification de l'Union après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par les demandeurs et s'être assurés qu'un tel certificat valide ne leur a pas déjà été délivré. Les justificatifs requis portent sur les conditions énumérées au premier paragraphe de l'article 11. À l'instar de la directive 96/50/CE, la directive (UE) 2017/2397 n'établit en effet pas de critère de rattachement pour les demandeurs. Les « critères » ou « conditions » pour la délivrance sont donc harmonisés. Ils sont établis par l'article 11, paragraphe 1. Par conséquent, pour la délivrance d'un certificat de qualification couvert par la directive, un État membre ne peut pas établir de critères supplémentaires tels que, par exemple, l'exigence d'un rattachement professionnel avec l'État membre concerné.

2.7 Article 11 - Certificats de qualification

Quel est le statut juridique d'un ancien certificat de qualification de l'Union (par exemple, celui de timonier) si le titulaire se voit délivrer un nouveau certificat de niveau supérieur (par exemple, le certificat de qualification de l'Union pour la fonction de conducteur) ? Peut-on être titulaire de plusieurs certificats de qualification ?

L'article 11, paragraphe 2, dispose que les États membres délivrent les certificats de qualification de l'Union après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par les demandeurs et s'être assurés qu'un tel certificat de qualification de l'Union en cours de validité ne leur a pas déjà été délivré.

Cependant, la directive ne contient pas de dispositions prévoyant explicitement que la délivrance d'un certificat de qualification (supérieur) affecte la validité d'un certificat de qualification (inférieur). Il en résulte que, dans la pratique, un membre d'équipage peut être titulaire de plusieurs certificats de qualification. Dans ce cas, lorsque les autorités compétentes envisagent la suspension ou le retrait de certificats, cette suspension ou ce retrait nécessite de considérer séparément chacun des certificats détenus par un membre d'équipage.

2.8 Article 11 - nouveau certificat après un retrait

Conformément à l'article 11, paragraphe 2, de la directive (UE) 2017/2397, si une personne est déjà titulaire d'un certificat de qualification de l'Union, un autre État ne peut pas lui délivrer un certificat du même type. Un autre État peut-il délivrer un nouveau certificat après le retrait du certificat initial ?

MOVE - avis préliminaires

Un État membre B est en principe compétent pour délivrer un nouveau certificat à un membre d'équipage après le retrait du certificat initial dans l'État membre A, dès lors que le demandeur remplit les conditions de l'article 11.

Toutefois, conformément à l'article 11, paragraphe 2, l'État membre B devra vérifier si le demandeur ne s'est pas déjà vu délivrer un certificat de qualification de l'Union en cours de validité, et saura donc que le certificat du demandeur a été retiré par un autre État membre. En conséquence, l'État membre B doit tenir compte du fait et des raisons du retrait, dans la mesure où cela peut être nécessaire pour évaluer

de manière appropriée dans quelle mesure le demandeur remplit les conditions de l'article 11 et de l'annexe I.

2.9 Article 11 - nouveau certificat après suspension

Est-il correct de supposer qu'aucun autre certificat du même type ne pourra être délivré pendant la durée de la suspension, même lorsque les exigences de la directive sont respectées ?

MOVE - avis préliminaires

Notre interprétation de l'article 11, paragraphe 2, est qu'un nouveau certificat ne peut être délivré, puisque la personne détient toujours un certificat valide (mais suspendu).

2.10 Article 11, paragraphe 1, et annexe I - conformité administrative

Un État membre peut-il fixer des exigences de conformité administrative supplémentaires par rapport à celles prévues à l'annexe I ?

MOVE - avis préliminaires

L'article 11, paragraphe 1, lettre b), renvoie aux exigences minimales fixées à l'annexe I. Cette disposition devrait être considérée comme une liste exhaustive/complète d'exigences minimales (avec des seuils minimums, par exemple un âge minimum, une formation d'une durée minimum). Par conséquent, les États membres ne peuvent pas fixer des exigences supplémentaires comme conditions pour la délivrance des certificats de l'Union en vertu de l'article 11, mais, le cas échéant, ils peuvent décider d'appliquer un seuil plus élevé.

2.11 Article 12 - Autorisations spécifiques

L'État A délivre un certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur pour lequel le titulaire acquiert une autorisation spécifique dans l'État B à une date ultérieure. Conformément à la législation européenne, l'autorisation spécifique doit être inscrite sur le certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur de bateau (par exemple avec un "R" pour l'autorisation spécifique de navigation à l'aide d'un radar). Est-il exact que le titulaire de la (nouvelle) autorisation spécifique doit disposer d'un nouveau certificat de qualification de l'Union sur lequel l'autorisation doit ensuite être inscrite ?

L'article 12, paragraphe 4, dispose que « 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. ».

Par conséquent, il appartient en principe à l'autorité qui a délivré le certificat de qualification de l'Union (par exemple dans l'État A) d'inscrire toute autorisation spécifique sur le certificat, y compris lorsque l'autorisation spécifique a été délivrée par une autre autorité compétente (par exemple dans l'État B). Cette opération n'a aucun effet sur la validité du certificat de qualification de l'Union (le numéro de série et la date de validité restent inchangés). L'autorisation spécifique a son propre numéro de série et sa date de validité est alignée sur celle du certificat de qualification de l'Union.

2.12 Article 14 - qui peut suspendre quoi

La directive s'adresse uniquement aux États membres de l'UE. Un État membre de la CCNR ou un pays tiers dont les documents sont reconnus en vertu de l'article 10, paragraphe 3, peut-il également suspendre la validité d'un certificat délivré par un État de l'UE et vice versa ?

Suspension de certificats de l'Union :

a) Les États membres de l'UE, qu'ils soient ou non État membre de la CCNR, ne peuvent suspendre un certificat de l'Union que sur la base de l'article 14, paragraphe 2, de la directive et conformément à cet article. Les certificats de l'Union ne peuvent pas être suspendus par les États membres de l'UE sur la base de la réglementation rhénane.

b) La directive ne régit pas la possibilité pour les pays tiers de suspendre des certificats de l'Union. Par conséquent, les autorités des pays tiers ne peuvent pas suspendre la validité des certificats de l'Union sur la base de l'article 14, paragraphe 2, de la directive (que les certificats qu'elles délivrent soient reconnus ou non conformément à l'article 10, paragraphe 2 ou 3, de la directive). Les pays tiers pourraient éventuellement suspendre les certificats de l'Union sur leur propre territoire, à condition que cela soit compatible avec leurs obligations internationales.

Suspension des certificats reconnus en vertu de l'article 10, paragraphes 2 ou 3

Il peut être déduit de l'article 14, paragraphe 2, de la directive que tout État membre de l'UE peut suspendre temporairement, en ce qui concerne le territoire de l'Union, les certificats rhénans ou les certificats de pays tiers respectivement reconnus conformément à l'article 10, paragraphes 2 et 3, de la directive, lorsque cette suspension est nécessaire pour des raisons de sécurité ou d'ordre public.

2.13 Article 14 - retrait

Le retrait peut-il être limité dans le temps ?

Conformément à l'article 14, paragraphe 2, de la directive, tout État membre, y compris l'État membre qui a délivré le certificat de l'Union, peut suspendre temporairement le certificat lorsque cela est nécessaire pour des raisons de sécurité ou d'ordre public. Par conséquent, si la raison est temporaire, l'État membre qui a délivré le certificat de l'Union peut suspendre temporairement ledit certificat, sans nécessairement le retirer.

2.14 Article 14 - nouveau certificat après un retrait

Le certificat pourrait, par exemple, être retiré pour des raisons liées à l'aptitude médicale. Comment procéder si le titulaire remplit à nouveau les conditions d'aptitude médicale ? L'ancien certificat doit-il être restitué et le statut dans l'ECDB rétabli ? Ou faut-il délivrer un nouveau certificat avec un nouveau numéro ? Est-il correct de supposer qu'il n'est pas nécessaire de répéter l'examen de compétence dans ce cas ?

En cas de retrait d'un certificat, un nouveau certificat (avec un nouveau numéro) peut être délivré si toutes les conditions de l'article 11 de la directive sont remplies, ce qui relève de l'appréciation de l'autorité compétente nationale.

2.15 Article 14 - suspension

L'État B peut constater qu'il existe une suspicion que le titulaire d'un certificat délivré par l'État A ne satisfait plus aux exigences de l'article 11. L'État B ne peut pas retirer le certificat mais peut en suspendre la validité pour des raisons de sécurité. Il incombe alors à l'État A de prendre une décision concernant le retrait.

Dans ce cas, l'État B doit-il fixer une date d'expiration de la suspension ou peut-il en laisser la décision à l'État de délivrance ?

L'État B doit fixer une date d'expiration, étant donné qu'il est précisé à l'article 14, paragraphe 2, que la suspension est temporaire.

Qu'advient-il de la suspension si l'État A constate que les soupçons n'étaient pas fondés et ne retire pas le certificat ? La suspension est-elle néanmoins maintenue ? Ou l'État A peut-il modifier la date de fin de la suspension inscrite par l'État B ?

La décision de suspension ne peut être modifiée ou retirée que par l'État B. Une manière appropriée d'aborder cette situation serait que l'État A informe l'État B de son évaluation et que l'État B décide de modifier ou de lever la suspension si cela est justifié.

L'État A pourrait-il, en vertu de sa réglementation nationale, prolonger ou raccourcir la période de suspension fixée par l'État B ?

L'État A ne peut pas modifier la décision de suspension prise par l'État B. Si le certificat est retiré par l'État membre qui l'a délivré, la suspension perd son effet.

2.16 Article 14 - la suspension et son effet

Un État membre peut-il établir des critères de suspension des certificats pour des raisons de sécurité (par exemple, taux d'alcoolémie, nombre ou gravité des accidents) et cette suspension a-t-elle un effet dans d'autres États membres susceptibles d'appliquer des critères différents ? Est-il possible de prononcer des suspensions et des retraits locaux ?

MOVE - avis préliminaires

Conformément aux principes généraux de la législation européenne (par exemple, les principes de proportionnalité, d'égalité de traitement, le droit à une protection juridique effective), il appartient normalement à chaque État membre de faire valoir les raisons de sécurité ou d'ordre public qui justifient la suspension temporaire d'un certificat de l'Union en vertu de l'article 14, paragraphe 2. Ce faisant, les États membres doivent tenir compte des objectifs de la directive et ne pas nuire à son efficacité.

Nous tendrions à dire que les suspensions et retraits prévus par l'article 14, paragraphe 2, ont un effet uniforme dans toute l'Union.

2.17 Article 14 - alcool

Lors d'un contrôle de police à bord, le conducteur du bateau s'est révélé être dans un état d'ébriété avancé. En l'absence de dépendance à l'alcool, les conditions d'aptitude médicale continuent d'être remplies. Le certificat de conducteur peut-il être retiré au motif que la condition de "conformité aux dispositions administratives" prévue à l'article 11, paragraphe 1, lettre b), n'est plus remplie, ou sa validité ne peut-elle être suspendue que pour des raisons de sécurité ou d'ordre public ? Si la conduite d'un bateau en état d'ébriété est considérée comme un manquement à la conformité administrative requise, cette exigence n'est-elle alors plus satisfaite pour une période indéterminée ?

L'article 11, paragraphe 1, lettre b), de la directive renvoie aux exigences minimales fixées à l'annexe I. L'exigence de « conformité aux dispositions administratives » doit être interprétée en combinaison avec l'annexe I, qui ne contient aucune exigence en rapport avec les problèmes d'abus d'alcool soulevés par la question.

L'abus d'alcool ou de drogues pourrait potentiellement conduire à l'établissement d'une inaptitude médicale conformément à l'article 23 de la directive et à l'annexe III. En outre, conformément à l'article 14, paragraphe 2, de la directive, tout État membre peut suspendre temporairement un certificat de qualification de l'Union pour des raisons de sécurité ou d'ordre public. Ces raisons pourraient en effet être associées aux infractions liées à l'abus d'alcool.

2.18 Article 15, paragraphe 2 - Article 39, paragraphe 3 - coopération

Quelles sont les autorités compétentes des autres États membres visées à l'article 15, paragraphe 2 ? Les États qui délivrent le livret de service ?

Si un État membre visé à l'article 39, paragraphe 3, n'a désigné aucune autorité dans le cadre de son système national pour assurer l'enregistrement et la validation du temps de navigation demandés par un membre d'équipage, il incombe à cet État membre d'établir une coopération avec un autre État membre pour faire en sorte que les droits du membre d'équipage puissent être respectés. L'article 15 n'indique pas précisément quel mécanisme de coopération doit être mis en place, ni avec qui, pour concrétiser les droits et obligations visés dans cet article.

2.19 Article 17 - frais pour l'examen

Est-il possible de faire payer des frais pour les examens pratiques ?

La directive n'empêche pas les États membres d'instaurer des frais d'examen raisonnables et proportionnés, en rapport avec le coût des procédures et des formalités.

2.20 Article 17 - Programmes de formation approuvés

Comment procéder pour les étudiants qui ont suivi des programmes approuvés après le 18/01/2022 ?

L'article 17 dispose qu'un candidat doit démontrer qu'il satisfait aux standards de compétence visés au paragraphe 1 en passant un examen qui a été organisé soit sous la responsabilité d'une autorité ou dans le cadre d'un programme de formation approuvé conformément à l'article 19. L'article 19 fixe un certain nombre de conditions pour l'approbation des programmes de formation. Si le candidat n'a pas suivi un programme de formation répondant à ces conditions, il doit passer un examen sous la responsabilité d'une autorité administrative visée à l'article 18. En d'autres termes, la date de début des études et la date d'approbation du programme de formation ne constituent pas des critères. Ce qui importe, est que l'étudiant ait suivi avec succès un programme de formation approuvé qui couvrirait tous les standards de compétence pour le niveau concerné.

Dans la pratique, si un programme de formation n'a pas été approuvé, il peut rester en place, mais l'étudiant devra prouver ultérieurement qu'il maîtrise toutes les compétences requises par la directive en passant un examen organisé par une autorité administrative.

Cependant, si un programme de formation est mis à niveau par rapport aux exigences de la directive après qu'un étudiant ait commencé le programme, un module supplémentaire organisé par l'institut de formation pourrait combler les lacunes afin que son programme de formation puisse également être approuvé par l'autorité. Dans ce cas, les étudiants pourraient alors avoir accès à un certificat de qualification sans examen administratif et être considérés comme ayant suivi une formation approuvée. En l'absence d'un tel module supplémentaire, ces étudiants ne peuvent pas être considérés comme ayant suivi une formation approuvée couvrant toutes les exigences de compétence.

2.21 Article 21, paragraphe 6 - simulateurs

Comment devons-nous interpréter l'article 21, paragraphe 6 : « Les États membres veillent à ce que l'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation soit non discriminatoire. » ?

Le principe de non-discrimination inscrit dans la loi doit permettre à tout individu d'avoir un accès d'égal à égal aux opportunités offertes par la société (dans ce cas précis, les examens pratiques sur simulateurs pour les cas prévus par la directive). Cela signifie que des individus ou des groupes d'individus se trouvant dans des situations comparables ne doivent pas être traités de manière moins favorable simplement en raison d'une caractéristique particulière, telle que le sexe, l'origine raciale ou ethnique, la religion ou les convictions, le handicap, l'âge ou l'orientation sexuelle. Le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) interdit toute discrimination fondée sur la nationalité.

2.22 Article 22, paragraphe 6 - un livret de service actif

À quels livrets de service s'applique l'obligation visée à l'article 22 paragraphe 6 ?

L'article 22, paragraphe 6, dispose que les États membres doivent veiller à ce que les membres d'équipage soient titulaires d'un seul livret de service actif et à ce que le bâtiment possède un seul livre de bord actif. Toutefois, l'article 38, paragraphe 4, comporte une disposition transitoire spécifique selon laquelle les livrets de service et livrets de bord délivrés avant le 18 janvier 2022 en vertu de dispositions autres que celles fixées par la directive peuvent rester actifs pendant une période maximale de dix ans après le 18 janvier 2022. L'article 38, paragraphe 4, permet donc de maintenir actifs, pendant la période transitoire, les livrets de service et les livrets de bord délivrés avant le 18 janvier 2022, y compris dans les situations où un membre d'équipage détient plus d'un livret de service délivré avant le 18 janvier 2022.

2.23 Article 25 - base de données pour les États membres non connectés

Les États membres qui peuvent appliquer l'article 39, paragraphe 2, sont-ils tenus d'échanger les informations contenues dans la base de données de la Commission ?

Les États membres qui ne sont pas tenus d'établir les registres nationaux visés à l'article 25, paragraphe 1, ont toutefois l'obligation, conformément à l'article 39, paragraphe 2, d'échanger des informations avec les autres États membres, notamment en ce qui concerne la suspension des certificats de qualification. Cela doit se faire par le biais de la base de données visée à l'article 25, paragraphe 2, comme prévu à l'article 14, paragraphes 2 et 3.

2.24 Article 25 - registre

L'article 25, paragraphe 1, dispose que les États membres doivent tenir des registres pour les certificats de qualification de l'Union, les livrets de service et les livres de bord. Ces données alimenteront les bases de données de l'UE relatives aux équipages et aux bateaux. Les bases de données de l'UE doivent-elles être alimentées par une base de données nationale unique ou peuvent-elles être alimentées par des bases de données régionales ?

Il n'existe aucune exigence concernant le nombre de registres par État membre à partir desquels les données seront mises à la disposition des bases de données de l'Union. Conformément au règlement délégué (UE) 2020/473 de la Commission, la Commission reste en contact avec les États membres par l'intermédiaire d'un point de contact unique désigné par chaque État membre parmi les autorités compétentes visées à l'article 26, lettre g), de la directive (UE) 2017/2397.

2.25 Article 26 - Autorités compétentes

Qu'entend-on par « autorité compétente » ?

Les autorités compétentes sont celles qui sont désignées par les États membres sur leur territoire pour exercer les fonctions énumérées à l'article 26 de la directive (UE) 2017/2397. Il peut s'agir de n'importe quel organisme qui dispose de l'autorité légalement déléguée ou attribuée pour exercer la fonction désignée.

2.26 Article 38 - restrictions issues de la directive 96/50

Comment procéder en ce qui concerne les restrictions telles que les tonnes ou les kW, lorsqu'un certificat de conducteur conforme à la directive 96/50/CE doit être remplacé par un certificat de qualification de l'Union ?

Nous comprenons qu'il s'agit principalement de certificats contenant des restrictions résultant de l'application de l'article 7, paragraphe 4, de la directive 96/50/CE.

Nous sommes d'avis que, même s'ils sont délivrés « conformément à la directive 96/50 » et qu'ils relèvent en conséquence de l'article 38 de la directive (UE) 2017/2397, la situation de ces certificats est néanmoins objectivement différente de celle des autres certificats délivrés en vertu de la directive 96/50/CE (qui ne contiennent pas de restrictions - hormis celles liées à l'aptitude médicale).

En l'absence d'une solution claire dans le texte de l'article 38, nous interpréterions cette disposition transitoire comme exigeant que les restrictions fondées sur l'article 7, paragraphe 4, de la directive

96/50 se reflètent également dans les certificats de qualification de l'Union délivrés en vertu de l'article 38. Cela semble approprié, car :

- les dispositions transitoires doivent recevoir une interprétation stricte, et leur but est de sauvegarder les droits existants (voir également le considérant 39 de la directive 2017/2397). Toute amélioration des droits par rapport à ceux accordés par la directive 96/50/CE devrait être explicitement prévue dans le texte,
- il découle de la chronologie législative de l'article 7, paragraphe 4, de la directive 96/50/CE que les restrictions étaient destinées à être permanentes - il semblerait donc logique qu'elles soient maintenues après la conversion ;
- l'on pourrait également établir une comparaison avec les restrictions liées à l'aptitude médicale, qui seront consignées dans le nouveau certificat.

Nous sommes d'avis que les dispositions du règlement (UE) 2020/182 ne s'opposent pas à la prise en compte de ces restrictions au point 11 du modèle.

Si votre question concernait également des restrictions « autres » : si un certificat de conducteur n'a pas été délivré conformément aux exigences minimales prévues par la directive 96/50 ou s'il s'agit d'un certificat national délivré sur la base de son article 3, paragraphe 2, alors il n'est pas couvert par l'article 38 de la directive 2017/2397.

2.27 Article 38 - échange de certificats

Pouvez-vous préciser les exigences relatives aux jours de temps de navigation (respectivement 540, 900 et 1080) visées à l'article 38, paragraphe 3. S'il s'avère que les exigences nationales actuelles pour les matelots sont *légèrement* inférieures à celles introduites par la directive, cela signifie-t-il que le matelot devra d'abord prouver avoir effectué 540 jours de navigation ?

Conformément à l'article 38, paragraphe 3, lorsque les membres d'équipage demandent un certificat de l'Union, les États membres doivent veiller à ce que soit délivré un certificat de qualification pour lequel les exigences de compétence sont similaires ou inférieures à celles du certificat à remplacer. Les mesures transitoires visent à préserver autant que possible les droits accordés précédemment. Elles ne sont applicables qu'aux personnes qui ne demandent pas de certificat de qualification de l'Union conformément à l'article 11.

Il appartient à chaque État membre de déterminer, pour chaque type de qualification qu'il a délivré avant le 18 janvier 2022, si les nouvelles exigences fixées par la directive sont similaires aux exigences précédentes fixées au niveau national. Le résultat de cette évaluation pourrait par exemple être reflété dans un tableau de correspondance. Ainsi, dès lors que les exigences de compétence antérieures fixées par un État membre pour l'obtention de la qualification de matelot étaient similaires à celles de la directive, le matelot peut demander l'échange de son certificat national contre un certificat de qualification de l'Union.

Un certificat de l'Union dont les exigences sont plus élevées que celles du certificat à remplacer ne peut être délivré que sous réserve de la preuve de l'expérience de navigation correspondante.

2.28 Article 38 - échange du livret de service

Quelle autorité peut échanger un livret de service actuel contre un nouveau livret en vertu de la directive ?

La directive n'indique pas spécifiquement quelle autorité procède à l'échange d'un livret de service contre un livret de service délivré conformément à la directive. Toutefois, selon l'article 4, paragraphe 2, pour les membres d'équipage autres que les conducteurs, les certificats de qualification et le livret de service doivent être présentés en un seul document. Par conséquent, l'autorité compétente qui échange un certificat de qualification (celle qui l'a initialement délivré) délivrera également le nouveau livret de service dans ces situations.

2.29 Règlement d'exécution de la Commission (UE) 2020/182 - modèles

Les modèles prévus par ce règlement doivent-ils être considérés comme uniformes pour tous les États membres ou peuvent-ils être adaptés au niveau graphique avec une spécificité nationale (par exemple, hologramme, impression UV) ?

Les exigences en matière de caractéristiques physiques sont celles spécifiées dans le règlement, dans la section dédiée à chaque modèle. Lorsque cela est nécessaire pour des raisons techniques, l'État membre peut ajouter quelques variantes techniques limitées, à condition que le certificat soit délivré conformément au modèle.

Le règlement prévoit un modèle de document combinant les certificats de qualification de l'Union et les livrets de service. Y aura-t-il des imprimeurs reconnus au niveau européen ? Comment le code QR sera-t-il attribué et comment sera-t-il placé sur la première page du document imprimé ?

Il n'y aura pas d'imprimeurs reconnus au niveau de l'UE. Le QR code sera attribué par l'ECDB en même temps que le numéro d'identification du membre d'équipage. Il appartient aux États membres de déterminer comment insérer techniquement le QR code dans les documents.

2.30 Manquement, infraction, suspension

Quelles sont les possibilités de signaler à la Commission d'éventuels manquements dans la transposition par d'autres États membres ? Par exemple, s'il s'avère que des certificats ont été accordés de manière trop généreuse ou si est constatée une discrimination à l'encontre des matelots.

En général, la Commission identifie les éventuelles infractions au droit communautaire sur la base de ses propres enquêtes ou à la suite de plaintes de citoyens, d'entreprises ou d'autres parties intéressées. La Commission peut engager une procédure formelle d'infraction lorsque le pays de l'UE concerné ne remédie pas à la violation présumée du droit communautaire. En outre, en ce qui concerne la délivrance des documents visés à l'article 10, paragraphes 2 ou 3, de la directive, si la Commission établit que cette délivrance n'est plus soumise à des exigences identiques à celles prévues par la directive, elle adopte des actes d'exécution qui suspendent la validité, sur toutes les voies de navigation intérieure de l'Union, des certificats de qualification, des livrets de service et des livres de bord délivrés conformément à ces exigences.

2.31 Listes et codes pour l'échange de données avec l'ECDB et leur intégration dans l'ERDMS

Quels sont les listes et codes ERDMS pris en compte pour l'échange de données dans l'ECDB ?

(voir le document CESNI/QP (21) 61 rev. 1)

1. Type de documents
2. Types de qualification
3. Autorisations spécifiques
4. Sections à risques spécifiques notifiées
5. Autorités compétentes
6. Pays
7. Limitations et restrictions liées à la condition physique.

Quelle méthodologie peut être appliquée pour l'attribution des numéros de série ?

(voir le document CESNI/QP (21) 61 rev. 1)

1. Une personne X avec CID=87654321 (8 chiffres) reçoit son premier certificat européen de conducteur de l'autorité compétente néerlandaise numéro 1. Sera attribué au certificat le **numéro de série à 21 chiffres** 87654321**QEU01NL010001**. (CID+codetypedoc+codequa+codeissuer+ numéro spécifique à quatre chiffres qui est incrémentiel et basé sur le type de certificat pour ce titulaire¹) ;
2. Ultérieurement, cette même personne reçoit son deuxième certificat de conducteur de l'autorité compétente autrichienne numéro 2. Sera attribué au certificat le **numéro de série à 21 chiffres** 87654321**QEU01AT020002**.
3. En parallèle, le premier certificat radar de cette personne lui sera délivré par la même autorité compétente autrichienne. Sera attribué à l'autorisation spécifique le **numéro de série à 18 chiffres** 87654321**SPRAT02001**. (CID+codetypedoc+codeAuthType+codeissuer+ numéro spécifique à trois chiffres qui est incrémentiel et basé sur toutes les autorisations spécifiques pour ce titulaire).
4. Si cette personne obtient pour la première fois de l'autorité de délivrance hongroise n°2 une autorisation de naviguer sur une section à risques spécifiques (sur le Danube ou ailleurs), sera attribué à cette autorisation le numéro de série à 18 chiffres 87654321**SPSHU02001**.
5. Si cette personne obtient de l'autorité de délivrance roumaine n°3 une deuxième autorisation pour naviguer sur une autre section à risques spécifiques, sera attribué à cette autorisation le **numéro de série à 18 chiffres** 87654321**SPSRO03002**.
6. Une personne Y avec le CID=12345678 reçoit son deuxième certificat de conducteur de la CCNR par l'autorité compétente allemande n°3. Sera attribué au certificat le numéro de série à 21 chiffres 12345678**QRH01DE030002**.
7. Cette même personne Y recevra son certificat GNL de la même autorité. Sera attribué au certificat le numéro de série à 21 chiffres 12345678**QRH50DE030001**.
8. Cette même personne Y recevra son premier livret de service de l'autorité néerlandaise n°1. Sera attribué au livret de service le **numéro à 21 chiffres** 12345678**SRBRHNL010587** (CID+code doc+émetteur+ **numéro incrémental à quatre chiffres** du livret de service délivré par cette autorité).

Voir les pages suivantes pour les informations supplémentaires.

¹ Il serait possible de réserver le numéro "0000" pour la version électronique du document indépendamment de son autorité de délivrance et/ou de son sous-type. Cette version du document demeurerait toujours "0000" (ou vierge/vide) et les différentes versions papier ou pdf de ce document seront incrémentielles, par exemple "0001", "0002", etc.

S. No.	Liste	Encodage ERDMS requis	Titre du tableau dans l'ERDMS	Listes, codes ou méthode de codage, selon le cas	Commentaires																																	
1	Types de documents	OUI Règlement (UE) 2020/182 (annexe I)	CODE-TYPE-DOC	<table><thead><tr><th>code</th><th>Nom</th><th>Type de</th></tr></thead><tbody><tr><td>Q--</td><td>Certificat de qualification</td><td></td></tr><tr><td>SRB--</td><td>Livret de service</td><td></td></tr><tr><td>LBK--</td><td>Livre de bord</td><td></td></tr><tr><td>QEU</td><td>Certificat de qualification de l'UE</td><td>(Q--)</td></tr><tr><td>QRH</td><td>Certificat de qualification de la CCNR</td><td>(Q--)</td></tr><tr><td>SP</td><td>Autorisations spécifiques</td><td>(SP)</td></tr><tr><td>SRBEU</td><td>Livret de service de l'UE</td><td>(SRB--)</td></tr><tr><td>SRBRH</td><td>Livret de service de la CCNR</td><td>(SRB--)</td></tr><tr><td>LBKEU</td><td>Livre de bord de l'UE</td><td>(LBK--)</td></tr><tr><td>LBKRH</td><td>Livre de bord de la CCNR</td><td>(LBK--)</td></tr></tbody></table> Les documents de même type sont décrits par le même nombre de lettres. Q--, SRB-- et LBK-- sont proposés pour une utilisation éventuelle, pour des certificats nationaux hors ECDB ou pour des documents d'États tiers. Dans ces cas, deux traits d'union remplacent "EU" ou "RH" afin que le code du type de document contienne le même nombre de chiffres ;	code	Nom	Type de	Q--	Certificat de qualification		SRB--	Livret de service		LBK--	Livre de bord		QEU	Certificat de qualification de l'UE	(Q--)	QRH	Certificat de qualification de la CCNR	(Q--)	SP	Autorisations spécifiques	(SP)	SRBEU	Livret de service de l'UE	(SRB--)	SRBRH	Livret de service de la CCNR	(SRB--)	LBKEU	Livre de bord de l'UE	(LBK--)	LBKRH	Livre de bord de la CCNR	(LBK--)	Code tel qu'il sera utilisé dans le numéro de série (voir les exemples ci-dessous). Il suivra le numéro d'identification du membre d'équipage (hormis pour les livres de bord).
code	Nom	Type de																																				
Q--	Certificat de qualification																																					
SRB--	Livret de service																																					
LBK--	Livre de bord																																					
QEU	Certificat de qualification de l'UE	(Q--)																																				
QRH	Certificat de qualification de la CCNR	(Q--)																																				
SP	Autorisations spécifiques	(SP)																																				
SRBEU	Livret de service de l'UE	(SRB--)																																				
SRBRH	Livret de service de la CCNR	(SRB--)																																				
LBKEU	Livre de bord de l'UE	(LBK--)																																				
LBKRH	Livre de bord de la CCNR	(LBK--)																																				
2	Types de qualification	OUI Règlement (UE) 2020/182 (annexe I) complément au type de documents pour plus de spécificité	CODE-CERT-TYPE	Code qualification : numéro à deux chiffres. <table><thead><tr><th>Code</th><th>nom</th></tr></thead><tbody><tr><td>01</td><td>Conducteur</td></tr><tr><td>02</td><td>Timonier</td></tr><tr><td>03</td><td>Maître-matelot</td></tr><tr><td>04</td><td>Matelot</td></tr><tr><td>05</td><td>Homme de pont</td></tr><tr><td>06</td><td>Matelot léger</td></tr><tr><td>50</td><td>Expert en GNL</td></tr><tr><td>51</td><td>Expert en navigation à passagers</td></tr></tbody></table>	Code	nom	01	Conducteur	02	Timonier	03	Maître-matelot	04	Matelot	05	Homme de pont	06	Matelot léger	50	Expert en GNL	51	Expert en navigation à passagers	Ces codes seront utilisés dans le numéro de série des certificats de qualification à la suite du code du type de document (voir les exemples ci-dessous) et sont basés sur la liste code_crew_role. Dans la mesure du possible, ils sont établis selon les codes définis pour les rôles/fonctions en vertu du règlement (UE) 2020/182 pour remplir les livrets de service et les livres de bord. C'est également la raison pour laquelle les codes 07, 08, 09 et les suivants n'ont pas été utilisés, car ils pourraient l'être pour les registres nationaux et/ou les futures applications de l'ECDB.															
Code	nom																																					
01	Conducteur																																					
02	Timonier																																					
03	Maître-matelot																																					
04	Matelot																																					
05	Homme de pont																																					
06	Matelot léger																																					
50	Expert en GNL																																					
51	Expert en navigation à passagers																																					

3	Types d'autorisations spécifiques	OUI Règlement 2020/182 (annexe I)	CODE-AUTH-TYPE	<table><tr><th>code</th><th>nom</th></tr><tr><td>R</td><td>pour la navigation au radar</td></tr><tr><td>M</td><td>pour la navigation sur des voies de navigation intérieures à caractère maritime</td></tr><tr><td>C</td><td>pour la conduite de grands convois</td></tr><tr><td>S</td><td>pour les sections à risques spécifiques</td></tr></table> Les codes « R », « M » et « C » sont spécifiés dans le Règlement 2020/182	code	nom	R	pour la navigation au radar	M	pour la navigation sur des voies de navigation intérieures à caractère maritime	C	pour la conduite de grands convois	S	pour les sections à risques spécifiques	Ces codes seront utilisés dans le numéro de série pour les autorisations spécifiques à la suite du code du type de document (voir les exemples ci-dessous)
code	nom														
R	pour la navigation au radar														
M	pour la navigation sur des voies de navigation intérieures à caractère maritime														
C	pour la conduite de grands convois														
S	pour les sections à risques spécifiques														
4	Sections de voies de navigation intérieure à risques spécifiques	OUI Règlement (UE) 2020/182 (annexe I)	LIST-STRETCH	Combinaison du code de voie de navigation intérieure (3 lettres), du point kilométrique de départ (nombre à 4 chiffres) et du point kilométrique d'arrivée (nombre à 4 chiffres) de la section, séparés par un tiret « - ». Exemple : RH-0498-0592 pour le Rhin, ou D--2249-2322 pour le Danube. La liste des codes des voies de navigation intérieure sera établie par la Commission. Seront utilisés les codes des voies de navigation intérieure listés à la section 2 bis du règlement d'exécution 2018/1973 lorsqu'ils comportent trois chiffres et seront complétés les codes à un ou deux chiffres par respectivement "- " ou "-". Les points kilométriques des sections notifiées seront également attribués par la Commission sur la base des informations communiquées par les États membres.	Ces codes ne seront PAS utilisés dans le numéro de série pour les autorisations spécifiques mais sur les certificats et dans les registres/ECDB pour désigner les sections de la voie de navigation intérieure présentant des risques spécifiques pour lesquels des autorisations spécifiques ont été accordées. Une autorisation peut être accordée pour une sous-partie de ces sections de voies navigables notifiées, par ex. RH-0500-0530. Dans ce cas, la sous-section devra être saisie manuellement dans les registres (champ de texte libre), étant donné qu'elle n'existe pas en tant que telle dans la liste des sections à risques spécifiques notifiées. La même méthodologie devrait être suivie pour encoder la section.										
5	Autorités compétentes	OUI Règlement (UE) 2020/182 (annexe I)	CODE-ACTOR	Le code de l'autorité compétente se compose de deux lettres (État) et d'un code alphanumérique à 2 chiffres. Par exemple, AT01, AT02 et AT03 sont trois codes pour l'Autriche dont la valeur du code-actor est respectivement 01, 02 et 03. Un code-actor est unique pour chaque paire ACTOR-ID/country-ID, mais le même code doit être utilisé pour toutes les authorization-ID de cette paire. Ce code peut être utilisé pour désigner une autorité compétente chargée de délivrer des certificats de qualifications dans un État. Par exemple, le code AT01 pourrait être « Ministère fédéral de la protection du climat, de l'environnement, de l'énergie, de la mobilité, de l'innovation et de la technologie » et le même code devrait être utilisé lors de	Ce tableau comprend le nom officiel de l'autorité compétente, dans la langue nationale et en langue anglaise, ainsi que son code.										

				la délivrance de certificats et de livrets de service, si ces deux compétences ont été attribuées au « Ministère fédéral de la protection du climat, de l'environnement, de l'énergie, de la mobilité, de l'innovation et de la technologie ».																					
6	États	Nécessaire pour le codage des autorités	CODE-COUNTRY	Pour les États en tant que tels est utilisé le code de l'État à deux lettres de la norme ISO 3166. Si besoin, peuvent être utilisés EU pour l'Union européenne et RH pour la CCNR, car EU et RH ne sont pas employés dans la norme ISO-3166.																					
7	Limitations	OUI Directive déléguée 2020/12	CODE-CERT-LIMITATIONS	<table><tr><th>code</th><th>nom</th></tr><tr><td>01</td><td>Correction de la vue (lunettes et/ou lentilles de contact) requise</td></tr><tr><td>02</td><td>Aide auditive requise</td></tr><tr><td>03</td><td>Prothèse de membre requise</td></tr><tr><td>04</td><td>Aucune tâche à accomplir seul dans la timonerie</td></tr><tr><td>05</td><td>Uniquement lorsqu'il fait jour</td></tr><tr><td>06</td><td>Aucune tâche navigationnelle autorisée</td></tr><tr><td>07</td><td>Limitation au bâtiment suivant ...</td></tr><tr><td>08</td><td>Limitation au secteur suivant ...</td></tr><tr><td>09</td><td>Limitation à la tâche suivante ...</td></tr></table>	code	nom	01	Correction de la vue (lunettes et/ou lentilles de contact) requise	02	Aide auditive requise	03	Prothèse de membre requise	04	Aucune tâche à accomplir seul dans la timonerie	05	Uniquement lorsqu'il fait jour	06	Aucune tâche navigationnelle autorisée	07	Limitation au bâtiment suivant ...	08	Limitation au secteur suivant ...	09	Limitation à la tâche suivante ...	
code	nom																								
01	Correction de la vue (lunettes et/ou lentilles de contact) requise																								
02	Aide auditive requise																								
03	Prothèse de membre requise																								
04	Aucune tâche à accomplir seul dans la timonerie																								
05	Uniquement lorsqu'il fait jour																								
06	Aucune tâche navigationnelle autorisée																								
07	Limitation au bâtiment suivant ...																								
08	Limitation au secteur suivant ...																								
09	Limitation à la tâche suivante ...																								
8	Statut du certificat	Codage non requis mais liste de statuts établie par le règlement 2020/473 requise et à inclure dans l'ERDMS	LIST_CERT_STATUT	<table><tr><th>code</th><th>nom</th></tr><tr><td>1</td><td>Actif</td></tr><tr><td>10</td><td>Expiré</td></tr><tr><td>11</td><td>Suspendu</td></tr><tr><td>12</td><td>Retiré</td></tr><tr><td>90</td><td>Perdu</td></tr><tr><td>91</td><td>Volé</td></tr><tr><td>92</td><td>Détruit</td></tr></table>	code	nom	1	Actif	10	Expiré	11	Suspendu	12	Retiré	90	Perdu	91	Volé	92	Détruit	À ce stade, ces codes éventuels ne sont indiqués qu'à titre d'exemple				
code	nom																								
1	Actif																								
10	Expiré																								
11	Suspendu																								
12	Retiré																								
90	Perdu																								
91	Volé																								
92	Détruit																								
