



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 18.10.1995  
COM(95) 474 final

94/0196 (SYN)

Proposition modifiée de

**DIRECTIVE DU CONSEIL**

**concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté**

(présentée par la Commission conformément à l'article 189 A,  
paragraphe 2 du traité CE)



**Proposition modifiée de**  
**DIRECTIVE DU CONSEIL**

**concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté**

**EXPOSE DES MOTIFS**

Lors de sa session plénière du 2 mars 1995, le Parlement européen a approuvé, moyennant un certain nombre d'amendements, la proposition de directive du Conseil<sup>(1)</sup>, présentée par la Commission, concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté.

La Commission a accepté la totalité des amendements car ceux-ci contribuent à renforcer ou à clarifier le texte original. Ces amendements concernent le deuxième considérant, le troisième considérant, le cinquième considérant, l'article 3 paragraphe 1, l'article 5, l'article 7 paragraphe 2, l'article 7 paragraphe 3 point c), l'article 8 paragraphe 2, l'article 9, l'article 10 et l'article 10 bis nouveau, l'annexe II chapitre A point 2 bis d) nouveau, l'annexe II chapitre A point 3 bis d) nouveau, l'annexe II chapitre A point 4 bis b) nouveau, l'annexe II chapitre A point 5 bis c) nouveau et l'annexe II chapitre B point a).

En conséquence, la Commission modifie sa position comme suit :

Proposition initiale

Proposition modifiée

**Deuxième considérant**

considérant que la diversité des législations nationales concernant les conditions d'obtention des certificats de conduite de bateaux de navigation intérieure est susceptible de créer des distorsions de concurrence entre les transporteurs par navigation intérieure des différents Etats membres; qu'il convient d'éliminer ces distorsions par la mise en place au plan communautaire de dispositions communes en la matière;

considérant que par suite de la diversité des législations nationales concernant les conditions d'obtention des certificats de conduite de bateaux de navigation intérieure et de la nécessité de renforcer progressivement dans le secteur de la navigation intérieure les exigences en matière de sécurité, il convient, pour parer à d'éventuelles distorsions de concurrence, d'arrêter des règles communautaires pour la délivrance de ces certificats;

---

<sup>(1)</sup> JO C280 du 6.10.1994, p.5

### Troisième considérant

considérant que, vu le principe de la subsidiarité et afin de garantir l'uniformité et la transparence requises, il est opportun que la Communauté définisse un modèle de certificat national unique de conduite de bateau, reconnu mutuellement par les Etats membres sans obligation d'échange, en laissant aux Etats membres la responsabilité de sa délivrance;

considérant qu'afin de garantir l'uniformité et la transparence requises, il est opportun que la Communauté définisse un modèle de certificat national unique de conduite de bateau, reconnu mutuellement par les Etats membres sans obligation d'échange, en laissant, vu le principe de subsidiarité, aux Etats membres la responsabilité de sa délivrance;

### Cinquième considérant

considérant que ces dispositions communes doivent surtout avoir pour objet d'accroître la sécurité de la navigation et la protection de la vie humaine; que, à cet effet, il se révèle indispensable qu'elles établissent des exigences minimales auxquelles le postulant doit satisfaire pour obtenir le certificat de conduite d'un bateau de navigation intérieure;

considérant que ces dispositions communes doivent surtout avoir pour objet d'accroître la sécurité de la navigation et la protection de la vie humaine; que, à cet effet, il se révèle indispensable qu'elles établissent des exigences minimales auxquelles le postulant doit satisfaire pour obtenir le certificat de conduite d'un bateau de navigation intérieure; qu'il faut faire en sorte que l'examen des connaissances et aptitudes par les Etats membres soit organisé selon des critères équivalents;

### Article 3 paragraphe 1

1. La présente directive s'applique à tout conducteur de bateau de navigation intérieure : automoteur, remorqueur, pousseur, chaland, convoi poussé ou de formation à couple, affecté au transport de marchandises ou de personnes.

1. La présente directive s'applique à tout conducteur de bateau de navigation intérieure : automoteur, remorqueur, pousseur, chaland, bateau remorqué, barge poussée, convoi poussé ou de formation à couple, affecté au transport de marchandises ou de personnes.

### Article 5

Pour obtenir un certificat, le postulant doit être âgé de 21 ans au minimum. Toutefois, un certificat délivré dans un Etat membre à partir de l'âge de 18 ans sera reconnu par les autres Etats membres qui imposent l'âge minimal de 21 ans sur leur territoire, à partir du moment où le conducteur de bateau aura atteint l'âge de 21 ans.

Pour obtenir un certificat, le postulant doit être âgé de 21 ans au minimum. Toutefois, les Etats membres conservent la faculté de délivrer un certificat de conduite à partir de l'âge de 18 ans. Ce certificat ne sera reconnu par les autres Etats membres qui imposent l'âge minimal de 21 ans sur leur territoire, qu'à partir du moment où le conducteur de bateau aura atteint l'âge de 21 ans.

### Article 7 paragraphe 2

2. Pour pouvoir être prise en considération, l'expérience professionnelle doit être validée par l'autorité compétente de l'Etat membre en ayant été inscrite sur un carnet de bord personnel. Elle peut avoir été acquise sur toutes les voies navigables des Etats membres. En ce qui concerne les voies navigables ayant leurs cours de part et d'autre du territoire communautaire tels que le Danube, l'Elbe et l'Oder, l'expérience professionnelle acquise sur toutes les sections de ces voies navigables sera prise en considération.

2. Pour pouvoir être prise en considération, l'expérience professionnelle doit être validée par l'autorité compétente de l'Etat membre en ayant été inscrite sur un carnet de service personnel. Elle peut avoir été acquise sur toutes les voies navigables des Etats membres. En ce qui concerne les voies navigables ayant leurs cours de part et d'autre du territoire communautaire tels que le Danube, l'Elbe et l'Oder, l'expérience professionnelle acquise sur toutes les sections de ces voies navigables sera prise en considération.

### Article 7 paragraphe 3, point c)

c) lorsque le postulant a passé un examen pratique de conduite d'un bateau ayant des caractéristiques nautiques similaires à celui qu'il se destine à conduire; dans ce cas, l'autorité compétente indique sur le certificat de conduite la restriction de validité jusqu'à ce que le titulaire ait atteint une expérience professionnelle de quatre ans.

c) lorsque le postulant a passé un examen pratique de conduite d'un bateau ayant des caractéristiques nautiques similaires à celui qu'il se destine à conduire; dans ce cas, l'autorité compétente indique sur le certificat de conduite que sa validité est limitée à la catégorie de bateau concernée jusqu'à ce que le titulaire ait atteint une expérience professionnelle de quatre ans.

### Article 8 paragraphe 2

2. Sous réserve de l'accord de la Commission, un Etat membre peut exiger que, pour la navigation sur certaines voies navigables, à l'exception des voies navigables à caractère maritime visées à l'annexe II de la directive n° 91/672/CEE du Conseil, le conducteur de bateau satisfasse à des exigences complémentaires concernant la connaissance de la situation locale.

Sous la même réserve, un Etat membre peut exiger que le conducteur d'un bateau pour passagers, sur certains espaces de transport limités, ait une connaissance professionnelle plus approfondie concernant les dispositions spécifiques quant à la sécurité des passagers et plus particulièrement en cas d'accident, d'incendie et de naufrage.

2. Sous réserve de l'accord de la Commission, un Etat membre peut exiger que, pour la navigation sur certaines voies navigables, à l'exception des voies navigables à caractère maritime visées à l'annexe II de la directive n° 91/672/CEE du Conseil, le conducteur de bateau satisfasse à des exigences complémentaires concernant la connaissance de la situation locale.

Sous la même réserve, un Etat membre peut exiger que le conducteur d'un bateau pour passagers, sur certains espaces de transport limités, ait une connaissance professionnelle plus approfondie concernant les dispositions spécifiques quant à la sécurité des passagers et plus particulièrement en cas d'accident, d'incendie et de naufrage.

Les certificats d'aptitude en la matière sont conservés avec le certificat de conduite.

### Article 9

1. Pour être admis à conduire un bateau transportant des matières dangereuses sur les voies navigables des Etats membres, le conducteur de bateau, tout en étant en possession du certificat, doit avoir réussi l'examen portant sur les connaissances professionnelles des matières visées au chapitre "B" de l'annexe II.

Les Etats membres reconnaissent l'attestation délivrée selon les prescriptions du marginal 10170 de l'ADNR comme preuve de ses connaissances.

2. Si le postulant satisfait aux conditions énoncées au paragraphe 1, l'autorité compétente atteste par une mention sur le certificat l'aptitude à la conduite d'un bateau transportant des matières dangereuses.

1. Pour le transport de matières dangereuses sur les voies navigables des Etats membres, il faut non seulement que le conducteur de bateau soit en possession du certificat mais aussi que ledit conducteur ou un autre membre de l'équipage ait réussi l'examen portant sur les connaissances professionnelles des matières visées au chapitre "B" de l'annexe II ou soit titulaire de l'attestation délivrée selon les prescriptions des marginaux 10315 et 210315 de l'ADNR.

2. Si le conducteur de bateau satisfait aux conditions énoncées au paragraphe 1, l'autorité compétente atteste par une mention sur le certificat l'aptitude à la conduite d'un bateau transportant des matières dangereuses.

### Article 10

1. Pour être admis à conduire un bateau au radar, le conducteur de bateau, tout en étant en possession du certificat, doit avoir réussi l'examen portant sur les connaissances professionnelles des matières visées au chapitre "C" de l'annexe II.

2. Si le postulant satisfait aux conditions énoncées au paragraphe 1, l'autorité compétente atteste par une mention sur le certificat l'aptitude à la conduite par radar.

1. Pour être admis à conduire un bateau au radar, le conducteur de bateau, tout en étant en possession du certificat, doit également être titulaire du certificat de navigation au radar sur le Rhin, qui, au même titre que la patente de batelier du Rhin (article premier, paragraphe 5) est valable pour toutes les voies d'eau de la Communauté, ou bien avoir réussi l'examen portant sur les connaissances professionnelles des matières mentionnées visées au chapitre "C" de l'annexe II pour la navigation au radar sur le reste du réseau des voies d'eau européennes.

2. Si le postulant satisfait aux conditions énoncées au paragraphe 1, l'autorité compétente atteste par une mention sur le certificat l'aptitude à la conduite par radar.

### Article 10 bis (nouveau)

Aux fins d'harmoniser la matière et les critères des examens, la Commission fait en sorte que les autorités compétentes des Etats membres concernés se concertent au moins une fois l'an sur le programme et le règlement des examens.

### ANNEXE II

#### Chapitre A, point 2 bis d) (nouveau)

2 bis. d) exécution des manoeuvres d'entrée et de sortie dans un port où la marée se fait sentir;

### ANNEXE II

#### Chapitre A, point 3 bis d) (nouveau)

3 bis. d) connaissance des cordages, câbles, chaînes et dispositifs de fermeture (notamment contrainte et résistance).

**ANNEXE II****Chapitre A, point 4 bis b) (nouveau)**

4 bis. b) connaissance des mécanismes de commande (hydraulique/pneumatique).

**ANNEXE II****Chapitre A, point 5 bis c) (nouveau)**

5 bis. c) mesures de sécurité à respecter.

**ANNEXE II****Chapitre B, point a)**

CHAPITRE B - MATIERES COMPLEMENTAIRES OBLIGATOIRES POUR LE TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES

a) Connaissance des règlements et recommandations internationaux relatifs au transport de matières dangereuses par voie navigable;

CHAPITRE B - MATIERES COMPLEMENTAIRES OBLIGATOIRES POUR LE TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES

a) Connaissance des règlements et recommandations internationaux relatifs au transport de matières dangereuses par voie navigable, le niveau de cette connaissance devant être comparable à celui qui est exigé pour la navigation internationale sur le Rhin;



8

ISSN 0254-1491

COM(95) 474 final

# DOCUMENTS

FR

07

---

N° de catalogue : CB-CO-95-514-FR-C

ISBN 92-77-94260-6

---

Office des publications officielles des Communautés européennes

L-2985 Luxembourg