

Bruxelles, 18 febbraio 2016
(OR. en)

6285/16

**Fascicolo interistituzionale:
2016/0050 (COD)**

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

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	18 febbraio 2016
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2016) 82 final
Oggetto:	Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna e che abroga la direttiva 96/50/CE del Consiglio e la direttiva 91/672/CEE del Consiglio

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2016) 82 final.

All.: COM(2016) 82 final



Bruxelles, 18.2.2016
COM(2016) 82 final

2016/0050 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna e che abroga la direttiva 96/50/CE del Consiglio e la direttiva 91/672/CEE del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2016) 35 final}

{SWD(2016) 36 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

1.1. Motivi e obiettivi della proposta

L'obiettivo dell'iniziativa è agevolare la mobilità dei lavoratori nel settore del trasporto per vie navigabili interne garantendo che le qualifiche dei lavoratori qualificati siano riconosciute in tutta l'Unione. L'iniziativa si basa su più di 19 anni di esperienza nell'applicazione delle direttive 96/50/CE¹ e 91/672/CEE², che sono tuttavia limitate al riconoscimento reciproco dei conduttori di nave che operano su vie navigabili interne dell'UE diverse dal Reno.

Il trasporto per vie navigabili interne (TVN) è un metodo di trasporto economicamente conveniente ed efficiente dal punto di vista energetico che potrebbe essere impiegato più efficacemente a sostegno degli obiettivi dell'Unione europea negli ambiti dell'efficienza energetica, della crescita e dello sviluppo industriale. Il suo contributo è tuttavia ostacolato da difficoltà legate alla mobilità dei lavoratori, alla persistente mancata copertura dei posti disponibili e agli squilibri tra domanda e offerta di competenze, che perdurano nonostante i tentativi del settore di affrontare i problemi a livello bilaterale e multilaterale. Il variare dei requisiti minimi per le qualifiche professionali nei vari Stati membri non fornisce ai singoli paesi garanzie sufficienti relativamente al riconoscimento delle qualifiche professionali dei membri d'equipaggio provenienti da altri Stati membri, soprattutto in quanto ciò incide anche sulla sicurezza della navigazione.

La presente iniziativa propone pertanto di estendere l'ambito del riconoscimento delle qualifiche professionali oltre il livello di conduttore di nave a tutti i membri d'equipaggio che partecipano alla conduzione delle navi, comprese quelle sul Reno. Per creare la debita fiducia che costituisce un presupposto per tale riconoscimento, l'iniziativa propone di basare il riconoscimento delle qualifiche professionali sulle competenze necessarie alla conduzione delle navi e di bilanciare tale riconoscimento con garanzie che introducono norme relative alla valutazione delle competenze, all'approvazione dei programmi di formazione e al monitoraggio e alla valutazione della certificazione e della formazione.

L'iniziativa risponde alle richieste, da tempo avanzate dal settore e dagli Stati membri, di rivedere l'obsoleto quadro giuridico attuale e di sostituirlo con un quadro moderno, basato sulle competenze, in linea con l'approccio in materia di riconoscimento delle qualifiche adottato per gli altri modi di trasporto.

1.2. Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato

La direttiva 91/672/CEE e la direttiva 96/50/CE disciplinano il riconoscimento reciproco dei certificati di conduzione di navi e fissano presupposti minimi per il conseguimento di tali certificati. L'iniziativa si basa su questi atti giuridici ed estende le prescrizioni al fine di

¹ Direttiva 96/50/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, riguardante l'armonizzazione dei requisiti per il conseguimento dei certificati nazionali di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nella Comunità nel settore della navigazione interna (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 31).

² Direttiva 91/672/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991, sul riconoscimento reciproco dei certificati nazionali di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nel settore della navigazione interna (GU L 373 del 31.12.1991, pag. 29).

includere tutti i membri d'equipaggio che operano su vie navigabili interne nell'UE, Reno incluso.

Per quanto riguarda i lavoratori al di sotto del livello di conduttore di nave, data la mancanza di una legislazione settoriale a livello UE per il riconoscimento delle loro qualifiche professionali, si applica la direttiva generale 2005/36/CE relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali. Poiché in pratica la direttiva non offre però una soluzione efficace per gli operatori che effettuano attività transfrontaliere frequenti e regolari nel TVN, i lavoratori del settore hanno raramente usufruito delle possibilità offerte da tale quadro generale.

La proposta è stata elaborata nell'ambito del quadro strategico della Commissione a sostegno del trasporto per vie navigabili interne, NAIADES II³, che comporta il riesame del quadro relativo all'armonizzazione e all'aggiornamento delle qualifiche professionali del settore. Nel quadro del nuovo approccio alla governance del TVN, la Commissione ha potenziato la collaborazione con varie commissioni fluviali, in particolare la Commissione centrale per la navigazione del Reno (CCNR). Tale collaborazione ha consentito, tra l'altro, di istituire un nuovo organismo aperto a esperti di tutti gli Stati membri dell'UE, noto con l'acronimo francese CESNI⁴, il cui compito è elaborare norme tecniche per il settore della navigazione interna. Le sue competenze possono essere utilizzate dall'UE anche nell'ambito delle qualifiche professionali in questo settore. Lo sviluppo di norme minime basate sulle competenze che l'UE, la CCNR, altri organismi internazionali e i paesi terzi possono utilizzare all'interno dei rispettivi quadri giuridici rappresenta un importante passo avanti verso il riconoscimento reciproco delle qualifiche per la navigazione interna in tutta l'UE.

1.3. Coerenza con le altre normative dell'Unione

La presente iniziativa è coerente con le strategie relative al mercato interno, alle quali contribuisce in quanto aiuta a superare gli ostacoli che impediscono di realizzarne appieno potenziale. Essa può aiutare le imprese ad accedere ai servizi di trasporto per vie navigabili interne che offrono i migliori prezzi, la migliore qualità o i migliori servizi disponibili, e aiutare i professionisti ad offrire servizi in tutta l'UE in modo rapido e agevole. L'iniziativa contribuisce agli obiettivi strategici 2014-2019 della Commissione per promuovere "un mercato interno più profondo e più equo con una base industriale più solida", "un nuovo impulso all'occupazione, alla crescita e agli investimenti", "l'Unione dell'energia" e "un ruolo più incisivo a livello mondiale" per l'UE.

In particolare l'iniziativa è coerente con il programma di lavoro della Commissione per il 2016, in cui si sottolinea l'importanza di sostenere la mobilità dei lavoratori combattendo al tempo stesso gli abusi e di promuovere lo sviluppo delle abilità, compreso il riconoscimento reciproco delle qualifiche. L'iniziativa presenta un approccio equilibrato alla mobilità dei lavoratori per un mercato interno più profondo e più equo, in quanto affronta questioni legate alla persistente mancata copertura dei posti disponibili nel settore del trasporto per vie navigabili interne e apre la strada a misure volte a combattere gli abusi e le richieste fraudolente di prestazioni. Allo stesso tempo, facendo delle competenze la pietra angolare del riconoscimento reciproco delle qualifiche, l'iniziativa mira a dare impulso all'occupazione e alle carriere.

³ Comunicazione: Verso la qualità del trasporto per vie navigabili – NAIADES II, COM (2013) 623 final.

⁴ Comité Européen pour l'élaboration des standards pour la navigation intérieure.

Questo ulteriore contributo al mercato interno del TVN è fondamentale per migliorare l'efficienza energetica dei trasporti e contribuisce, con l'istituzione di nuove norme comuni in tutta l'UE, a dare all'Unione "un ruolo più incisivo a livello mondiale".

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

2.1. Base giuridica

La proposta si basa sull'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, che costituisce la base giuridica per l'adozione di misure dell'Unione relative al trasporto per vie navigabili interne.

2.2. Sussidiarietà

L'iniziativa è giustificata in quanto gli obiettivi dell'azione prevista non possono essere conseguiti in misura sufficiente dall'azione dei soli Stati membri. Tutti gli aspetti del trasporto di merci sulla rete TVN sono generalmente di natura transnazionale. Le differenze tra le legislazioni nazionali degli Stati membri compromettono il funzionamento del mercato interno delle merci e dei lavoratori. Senza l'intervento dell'UE il completamento e l'uso efficiente della rete transeuropea di trasporto verrebbero compromessi e gli investimenti di fondi UE nella rete TVN non darebbero risultati ottimali. Le differenze concernenti le qualifiche professionali del TVN nei regimi giuridici⁵ dell'UE non possono essere completamente eliminate dai singoli Stati membri o nel quadro di convenzioni internazionali, né dal settore stesso. Ciò vale per le misure applicabili ai conduttori di nave e alle altre categorie di membri d'equipaggio. L'estensione del campo di applicazione per includere il Reno apporta un valore aggiunto rispetto all'attuale quadro giuridico, in quanto le norme comuni previste sono una componente necessaria del mercato interno per i lavoratori qualificati nel TVN a livello dell'UE.

2.3. Proporzionalità

In linea con le misure prese per altri modi di trasporto, sono previsti requisiti minimi a livello UE basati sulle competenze, verificate mediante esami, solo per i membri qualificati dell'equipaggio, ossia battellieri e conduttori di nave. Per i membri non qualificati dell'equipaggio, come i mozzi, vengono proposti solo requisiti minimi relativi all'età e all'idoneità medica.

La misura volta a certificare i programmi di formazione è proporzionata ai suoi obiettivi, in quanto non interferisce con i piani di studio nazionali relativi alle discipline generali, ma riguarda le competenze e le abilità necessarie per garantire la sicurezza della navigazione e la salvaguardia delle vite umane e non richiede che coloro che hanno già completato con successo un programma di formazione riconosciuto nell'UE superino ulteriori esami amministrativi nelle stesse discipline già contemplate dal loro programma di formazione.

L'introduzione di criteri comuni per le competenze relative a rischi specifici è necessaria in quanto tali requisiti dovrebbero essere giustificati per motivi di sicurezza e le conoscenze richieste dovrebbero essere commisurate al rischio in questione.

⁵ Il Consiglio dell'Unione europea, nelle conclusioni del 16 giugno 2011, ha sottolineato la complessità dell'attuale struttura organizzativa del settore.

L'inserimento delle informazioni relative alle qualifiche certificate in una base di dati gestita dalla Commissione o da un organismo designato è necessario per agevolare lo scambio di informazioni tra gli Stati membri e garantire l'attuazione efficiente dell'iniziativa.

Per infondere negli Stati membri la necessaria fiducia nel meccanismo di riconoscimento reciproco, sono considerate proporzionate anche le disposizioni relative alle norme di qualità in materia di valutazione delle competenze e abilità, riconoscimento dei programmi di formazione e monitoraggio dell'intero sistema di certificazione.

Una serie di misure, quali ad esempio l'estensione dei requisiti ai membri d'equipaggio che lavorano su vie navigabili interne non collegate alla rete navigabile di un altro Stato membro, è stata scartata per motivi di proporzionalità. Gli Stati membri aventi vie navigabili interne non collegate devono nondimeno riconoscere le qualifiche certificate dei membri d'equipaggio provenienti da altri Stati membri.

La misura proposta è quindi proporzionata ai suoi obiettivi.

2.4. Scelta dell'atto giuridico

Ai fini dell'istituzione di un sistema armonizzato ed efficiente di riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna e del rispetto del principio di proporzionalità, l'atto giuridico più idoneo è una direttiva. La presente proposta non modifica il tipo di atto giuridico utilizzato in precedenza. Una direttiva consentirà agli Stati membri di adottare le misure necessarie per rispettare gli obblighi previsti nella presente direttiva tenendo conto anche delle specificità nazionali. A condizione di riconoscere le qualifiche certificate da altri Stati membri, uno Stato membro può anche applicare condizioni più severe per la certificazione delle qualifiche sul proprio territorio.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

3.1. Valutazioni ex-post/vaglio dell'adeguatezza della legislazione vigente

È stata effettuata una valutazione esterna delle direttive 91/672/CEE e 96/50/CE⁶. Lo studio ha dimostrato che l'attuale quadro giuridico è stato parzialmente efficace nel realizzare gli obiettivi di riconoscimento reciproco delle licenze di navigazione e di armonizzazione delle condizioni per il rilascio dei certificati, ma permangono vari ostacoli. Nell'ambito della valutazione d'impatto si è tenuto conto di tutte le raccomandazioni.

3.2. Consultazioni dei portatori di interessi

I portatori di interessi sono stati consultati a più riprese e con metodi diversi sui vari elementi attualmente oggetto della proposta.

- 1) Nel 2012 la Commissione ha creato un gruppo comune di esperti (CEG) in materia di qualifiche professionali e di norme relative alla formazione nella navigazione interna. Le consultazioni nell'ambito del CEG si sono svolte nel corso di 11 riunioni di

⁶ La valutazione del quadro attuale è disponibile al seguente indirizzo Internet:
<http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014-03-evaluation-report-directive-1996-50.pdf>.

esperti tra settembre 2012 e novembre 2014 e hanno coinvolto commissioni fluviali internazionali, amministrazioni nazionali, organizzazioni professionali, sindacati, istituti di formazione e altre associazioni⁷. Tali riunioni hanno offerto l'opportunità di discutere proficuamente le misure previste per una proposta della Commissione e hanno dimostrato ampio sostegno a favore di un'iniziativa a livello dell'UE.

- 2) Anche il comitato per il dialogo sociale settoriale per il trasporto per vie navigabili interne a livello europeo⁸ è stato coinvolto nelle consultazioni. Il 16 settembre 2013 le parti sociali hanno presentato un documento intitolato "Posizione delle parti sociali sulle qualifiche professionali e sulle norme relative alla formazione per i membri d'equipaggio su navi per il trasporto per vie navigabili interne" e hanno sottolineato che l'attuale "mosaico" non è chiaramente più adatto allo scopo in quanto limita l'attrattiva della professione e rende il settore vulnerabile a pratiche illegali che possono falsare la concorrenza. Le parti sociali hanno confermato l'esigenza di uno strumento normativo moderno e flessibile per quanto riguarda la formazione e la certificazione e hanno sottolineato che la proposta in materia di qualifiche professionali è solo una parte del puzzle. Il registro di servizio, il giornale di bordo e il tachigrafo elettronici sono gli elementi mancanti che richiedono un'attenzione immediata al fine di garantire parità di condizioni.
- 3) Dal 26 marzo al 21 giugno 2013 si è svolta una consultazione pubblica online sugli elementi fondamentali della valutazione d'impatto⁹. La Commissione ha ricevuto un totale di 94 risposte da istituti di istruzione e formazione, imprenditori/armatori, società di navigazione, autorità pubbliche, porti, organizzazioni dei lavoratori e commissioni fluviali. Sono pervenute risposte da un totale di 16 paesi. La consultazione pubblica ha evidenziato che i problemi affrontati nella proposta della Commissione sono di grande importanza. Le risposte hanno indicato un elevato livello di sostegno alle misure di regolamentazione volte ad armonizzare i requisiti professionali, le qualifiche e gli esami nel settore della navigazione interna.

3.3. Valutazione d'impatto

La presente proposta è accompagnata da una relazione sulla valutazione d'impatto, che è stata esaminata dal comitato per il controllo normativo, il quale il 31 luglio 2015 ha emesso parere favorevole. Tutte le raccomandazioni del comitato per il controllo normativo sono state prese in considerazione nella relazione finale sulla valutazione d'impatto. Maggiori informazioni sul modo in cui tali raccomandazioni sono state trattate figurano alla sezione 2.2 della relazione sulla valutazione d'impatto.

⁷ Erano rappresentate le seguenti organizzazioni: 1) commissioni fluviali internazionali: Commissione centrale per la navigazione del Reno, Commissione del Danubio, Commissione della Sava, 2) la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, 3) le amministrazioni nazionali responsabili dell'elaborazione delle politiche e delle attività legislative e amministrative relative al TVN, 4) organizzazioni professionali: European Barge Union e Organizzazione europea dei capitani, 5) sindacati: Federazione europea dei lavoratori dei trasporti – Sezione TVN, 6) PLATINA – piattaforma per l'attuazione di NAIADES, 7) istituti di istruzione e formazione nel settore della navigazione interna in Europa, EDINNA, 8) AQUAPOL e Federazione europea dei porti interni.

⁸ Le parti sociali europee del trasporto per vie navigabili interne comprendono la European Barge Union, l'Organizzazione europea dei capitani e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti.

⁹ Tutti i documenti pertinenti sono disponibili all'indirizzo Internet: http://ec.europa.eu/transport/media/consultations/2013-06-21-inlandnavigqualifications_en.htm.

Al fine di affrontare i principali problemi individuati, in particolare le difficoltà che i lavoratori incontrano relativamente al riconoscimento reciproco delle qualifiche professionali e alle inutili difficoltà che i requisiti di conoscenza locali possono causare ai conduttori di nave che operano su alcuni tratti fluviali, si è scelto di introdurre requisiti di competenza minimi per conduttori di nave e battellieri e criteri d'esame per gli istituti di formazione.

Questa opzione è stata preferita al "mantenimento dello status quo" o alle "misure volontarie" in quanto più efficace per migliorare la mobilità dei lavoratori.

Essa affronta inoltre gli ostacoli alla mobilità dei lavoratori derivanti dalle norme relative a requisiti di conoscenza locali e consente agli Stati membri di effettuare valutazioni delle competenze richieste per rischi specifici anche per vie navigabili interne situate in altri Stati membri, aspetto che migliora ulteriormente l'efficacia di questa opzione.

La valutazione d'impatto presenta due varianti dell'opzione prescelta: una limita le prescrizioni normative per la valutazione delle competenze a un esame amministrativo obbligatorio, mentre l'altra comprende anche il riconoscimento reciproco dei programmi di formazione riconosciuti. La prima variante prevede che tutti i battellieri e conduttori di nave, anche se già in possesso di un diploma o certificato rilasciato da un istituto di istruzione o formazione nel settore della navigazione interna, superino un esame amministrativo organizzato da un'autorità competente al fine di vedere le proprie qualifiche riconosciute in tutta l'UE. La seconda variante è stata preferita in quanto minimizza l'onere amministrativo a carico dei richiedenti che hanno già acquisito le abilità necessarie e hanno dimostrato le proprie competenze nel corso della formazione, evitando loro la necessità di sostenere esami supplementari. Ciò incide inoltre positivamente sull'attrattiva della professione, sulla mobilità dei lavoratori, sull'accesso alla professione e sui risparmi amministrativi. Quest'ultimo aspetto rende per di più la seconda variante più efficiente rispetto alla prima. Infine questa variante è anche più coerente in quanto prescrizioni legislative analoghe per gli istituti di istruzione e formazione esistono già a livello di UE per i settori del trasporto ferroviario e aereo. In questi settori le prescrizioni vanno addirittura oltre, in quanto prevedono anche una formazione continua. La seconda variante è complessivamente più coerente, efficace ed efficiente, oltre ad essere conforme al principio di proporzionalità, come indicato nella sezione 2.3.

3.4. Efficienza normativa e semplificazione

Il settore privato del TVN è quasi esclusivamente composto da PMI e microimprese, le quali non sono quindi escluse dalla presente iniziativa, in quanto ciò neutralizzerebbe completamente gli effetti di quest'ultima. La proposta è stata elaborata pensando alle PMI e i suoi effetti su di esse e sulle microimprese sono positivi, in quanto queste aziende dovranno sostenere solo una piccola parte dei costi, che saranno più che compensati dai benefici di una maggiore mobilità dei lavoratori.

Stabilendo le norme comuni per tutta l'Unione necessarie al fine di realizzare il mercato interno per i lavoratori del TVN, la proposta semplifica il quadro giuridico relativo alle qualifiche professionali nel settore del TVN europeo, attualmente frammentato, e sostituirà una complessa serie di disposizioni regionali dotate di accordi multilaterali e bilaterali con un quadro più semplice e, soprattutto, europeo per la certificazione e il riconoscimento reciproco.

La proposta riduce l'onere amministrativo per i richiedenti che hanno completato un programma di formazione riconosciuto evitando loro di dover sostenere inutili esami amministrativi supplementari.

La proposta facilita inoltre lo scambio elettronico di informazioni e apre la strada all'introduzione di strumenti informatici, al fine di ridurre l'onere amministrativo e rendere contemporaneamente i documenti meno soggetti a manipolazioni.

La proposta abroga la direttiva 91/672/CEE e la direttiva 96/50/CE e prevede un'introduzione graduale mediante misure transitorie.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta non ha alcuna incidenza sul bilancio dell'UE.

5. ALTRI ELEMENTI

5.1. Modalità di monitoraggio, valutazione e informazione

È previsto che la Commissione presenti, entro sette anni dalla fine del periodo di recepimento, una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio che valuterà l'efficacia delle misure introdotte dalla presente proposta.

5.2. Documenti esplicativi

La direttiva proposta contiene un numero considerevole di obblighi giuridici più ampi rispetto alle attuali direttive 91/672/CEE e 96/50/CE. In considerazione di ciò e del fatto che la proposta comprende anche disposizioni su una serie di qualifiche non ancora disciplinate da norme obbligatorie nell'attuale quadro normativo (vale a dire membri del personale di coperta diversi dai conduttori di nave, esperti nell'uso del gas naturale liquefatto come carburante ed esperti di navigazione passeggeri), sarà necessario che documenti esplicativi accompagnino la notifica delle misure di recepimento affinché le misure introdotte dagli Stati membri siano chiaramente identificabili.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna e che abroga la direttiva 96/50/CE del Consiglio e la direttiva 91/672/CEE del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹⁰,

visto il parere del Comitato delle regioni¹¹,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 91/672/CEE del Consiglio¹² e la direttiva 96/50/CE del Consiglio¹³ rappresentano i primi passi compiuti in direzione dell'armonizzazione e del riconoscimento delle qualifiche professionali dei membri d'equipaggio nel settore della navigazione interna.
- (2) I requisiti per i membri d'equipaggio che navigano sul Reno, i quali non rientrano nel campo di applicazione delle direttive 91/672/CEE e 96/50/CE, sono stabiliti dalla Commissione centrale per la navigazione del Reno (CCNR), a norma del regolamento relativo al personale di navigazione del Reno ai sensi della convenzione riveduta per la navigazione del Reno.

¹⁰ GU C del , pag. .

¹¹ GU C del , pag. .

¹² Direttiva 91/672/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991, sul riconoscimento reciproco dei certificati nazionali di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nel settore della navigazione interna (GU L 373 del 31.12.1991, pag. 29).

¹³ Direttiva 96/50/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, riguardante l'armonizzazione dei requisiti per il conseguimento dei certificati nazionali di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nella Comunità nel settore della navigazione interna (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 31).

- (3) La direttiva 2005/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁴ si applica alle professioni del settore della navigazione interna diverse da conduttore di nave, che rientrano nel suo campo di applicazione. Il riconoscimento reciproco di diplomi e certificati a norma della direttiva 2005/36/CE non costituisce tuttavia una risposta ottimale alle regolari e frequenti attività transfrontaliere delle professioni del settore della navigazione interna.
- (4) Uno studio di valutazione realizzato dalla Commissione nel 2014 evidenziava il fatto che la limitazione del campo di applicazione delle direttive 91/672/CEE e 96/50/CE ai conduttori di nave, così come la mancanza di riconoscimento automatico dei certificati di conduzione rilasciati conformemente a tali direttive sul Reno, ostacola grandemente la mobilità dei membri d'equipaggio nel settore della navigazione interna.
- (5) Per facilitare la mobilità e garantire la sicurezza della navigazione e la tutela della vita umana, è fondamentale che i membri del personale di coperta, i responsabili in caso di situazioni di emergenza a bordo di navi passeggeri e il personale incaricato del rifornimento di navi a gas naturale liquefatto siano titolari di certificati di qualifica comprovanti i rispettivi titoli. Per un'applicazione efficiente, essi dovrebbero avere con sé tali certificati quando esercitano la professione.
- (6) I conduttori di nave che navigano in circostanze che presentano particolari pericoli per la sicurezza dovrebbero essere titolari di un'autorizzazione specifica, in particolare per la conduzione di grandi convogli, di navi a gas naturale liquefatto, per la navigazione in condizioni di visibilità ridotta, su vie navigabili a carattere marittimo o su vie navigabili che presentano rischi specifici per la navigazione. Per ottenere tale autorizzazione, i conduttori di nave dovrebbero essere tenuti a dimostrare competenze supplementari.
- (7) Per garantire la sicurezza della navigazione, gli Stati membri dovrebbero individuare le vie navigabili a carattere marittimo, conformemente a criteri armonizzati. I requisiti di competenza per la navigazione su tali vie navigabili dovrebbero essere definiti a livello di Unione. Senza limitare inutilmente la mobilità dei conduttori di nave, qualora necessario per garantire la sicurezza della navigazione, gli Stati membri dovrebbero inoltre avere la possibilità di individuare le vie navigabili che presentano rischi specifici per la navigazione in conformità di criteri e procedure armonizzati, a norma della presente direttiva. In questi casi i relativi requisiti di competenza dovrebbero essere stabiliti a livello di Stato membro.
- (8) Per motivi di efficacia in termini di costi, il possesso di certificati di qualifica dell'Unione non dovrebbe essere reso obbligatorio sulle vie navigabili interne nazionali non collegate alla rete navigabile di un altro Stato membro.
- (9) Al fine di contribuire alla mobilità delle persone coinvolte nella conduzione delle navi nell'Unione e dato che tutti i certificati di qualifica, i libretti di navigazione e i giornali di bordo rilasciati conformemente alla presente direttiva dovrebbero rispettare norme minime, gli Stati membri dovrebbero riconoscere le qualifiche professionali certificate in conformità della presente direttiva. I titolari di tali qualifiche dovrebbero quindi

¹⁴ Direttiva 2005/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali (GU L 255 del 30.9.2005, pag. 22).

essere in grado di esercitare la loro professione su tutte le vie navigabili interne dell'Unione.

- (10) Vista la consolidata collaborazione tra l'Unione e la CCNR stabilita dal 2003, che ha portato all'istituzione di un Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI), organismo internazionale istituito sotto l'egida della CCNR, i certificati di qualifica, i libretti di navigazione e i giornali di bordo, rilasciati in conformità del regolamento relativo al personale di navigazione sul Reno ai sensi della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, che stabilisce disposizioni identiche a quelli della presente direttiva, dovrebbero essere validi per tutte le vie navigabili interne dell'Unione al fine di semplificare i quadri giuridici che disciplinano le qualifiche professionali in Europa. Tali documenti rilasciati da paesi terzi dovrebbero essere riconosciuti nell'Unione, a condizione di reciprocità. Per continuare a rimuovere gli ostacoli alla mobilità dei lavoratori e razionalizzare ulteriormente i quadri giuridici che disciplinano le qualifiche professionali in Europa, anche i certificati di qualifica, i registri di servizio e i giornali di bordo rilasciati da un paese terzo in base a disposizioni identiche a quelle stabilite dalla presente direttiva possono essere riconosciuti su tutte le vie navigabili dell'Unione, fatta salva una valutazione da parte della Commissione e il riconoscimento da parte del paese terzo in questione dei documenti rilasciati in conformità della presente direttiva.
- (11) La direttiva 2005/36/CE resta applicabile per i membri del personale di coperta esentati dall'obbligo di possedere un certificato di qualifica dell'Unione rilasciato in conformità della presente direttiva, nonché per le qualifiche relative alle vie navigabili interne che non rientrano nel campo di applicazione della presente direttiva.
- (12) Gli Stati membri dovrebbero rilasciare certificati di qualifica soltanto a persone che raggiungono i livelli minimi di competenza, età, idoneità medica e hanno maturato il tempo di navigazione necessario per il conseguimento di una qualifica specifica.
- (13) Per salvaguardare il riconoscimento reciproco delle qualifiche, i certificati di qualifica dovrebbero basarsi sulle competenze necessarie per la conduzione delle navi. Gli Stati membri dovrebbero garantire che i titolari di certificati di qualifica abbiano i livelli minimi di competenza corrispondenti, accertati sulla base di un'opportuna valutazione. Tali valutazioni possono assumere la forma di esami amministrativi o possono far parte di programmi di formazione riconosciuti effettuati secondo norme comuni al fine di garantire livelli minimi di competenza comparabili in tutti gli Stati membri per le varie qualifiche.
- (14) A causa della responsabilità in termini di sicurezza che comportano l'esercizio della professione di conduttore di nave, la conduzione a mezzo radar e il rifornimento di gas naturale liquefatto o la conduzione di navi a gas naturale liquefatto, è necessario verificare mediante esami pratici se il livello di competenza richiesto è stato effettivamente raggiunto. Per facilitare ulteriormente la valutazione delle competenze, tali esami pratici possono essere effettuati impiegando simulatori omologati.
- (15) I programmi di formazione devono essere riconosciuti per verificare che rispettino le norme minime comuni relative a contenuto e organizzazione. Tale conformità consente di eliminare inutili ostacoli all'accesso alla professione, permettendo a coloro che hanno già acquisito le abilità necessarie durante la formazione professionale di non dover superare inutili esami supplementari. L'esistenza di programmi di

formazione riconosciuti può anche facilitare l'accesso alla professione della navigazione interna di lavoratori con precedenti esperienze in altri settori, in quanto questi ultimi possono beneficiare di programmi di formazione mirati che tengono conto delle competenze già acquisite.

- (16) Per facilitare ulteriormente la mobilità dei conduttori di nave, tutti gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati, ove possibile, a valutare le competenze necessarie per far fronte a rischi specifici per la navigazione per tutti i tratti delle vie navigabili interne dell'Unione in cui tali rischi sono stati individuati.
- (17) Il tempo di navigazione dovrebbe essere verificato mediante iscrizioni nel libretto di navigazione convalidato da uno Stato membro. Per consentire tale verifica, gli Stati membri dovrebbero rilasciare libretti di navigazione e giornali di bordo e garantire che questi documentino i viaggi delle navi. L'idoneità medica di un candidato dovrebbe essere certificata da un medico autorizzato.
- (18) Ogniquale volta le misure di cui alla presente direttiva comportino il trattamento di dati personali, tale trattamento deve essere effettuato nel rispetto della legislazione dell'Unione in materia di protezione dei dati personali¹⁵.
- (19) Per contribuire a un'amministrazione efficiente per quanto riguarda il rilascio, il rinnovo e la revoca dei certificati di qualifica, gli Stati membri dovrebbero designare le autorità competenti per l'attuazione della presente direttiva e istituire registri destinati alla conservazione dei dati relativi ai certificati di qualifica dell'Unione, ai libretti di navigazione e ai giornali di bordo. Per agevolare lo scambio di informazioni tra gli Stati membri e la Commissione ai fini dell'attuazione, dell'applicazione e della valutazione della direttiva, nonché a fini statistici e per mantenere la sicurezza e facilitare la navigazione, gli Stati membri dovrebbero comunicare tali informazioni, compresi i dati sui certificati di qualifica, sui libretti di navigazione e sui giornali di bordo, a una base di dati gestita dalla Commissione.
- (20) Le autorità, comprese quelle dei paesi terzi, che rilasciano certificati di qualifica, libretti di navigazione e giornali di bordo in conformità di norme identiche a quelle di cui alla presente direttiva trattano dati personali. Ai fini della valutazione della direttiva, a fini statistici, per mantenere la sicurezza e facilitare la navigazione e lo scambio di informazioni tra le autorità responsabili dell'attuazione e dell'applicazione della presente direttiva, anche tali autorità e, se del caso, le organizzazioni internazionali che hanno istituito tali norme identiche dovrebbero avere accesso alla base di dati gestita dalla Commissione. Tale accesso dovrebbe tuttavia essere soggetto a un adeguato livello di protezione dei dati, compresi quelli personali.
- (21) Al fine di ridurre ulteriormente gli oneri amministrativi e contemporaneamente rendere i documenti meno soggetti a manipolazioni, la Commissione dovrebbe, come

¹⁵ In particolare il regolamento (UE) XXX/2016 (numero da aggiungere dopo l'adozione formale) del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali e la libera circolazione di tali dati (regolamento generale sulla protezione dei dati) (riferimento alla GU da aggiungere dopo l'adozione formale) e il regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1).

fase successiva all'adozione della presente direttiva, valutare la possibilità di introdurre una versione elettronica del libretto di navigazione e del giornale di bordo, come pure tessere professionali comprensive dei certificati di qualifica dell'Unione. Nel fare ciò la Commissione dovrebbe tenere in considerazione le tecnologie esistenti in altri modi di trasporto, in particolare nel trasporto stradale. Dopo aver effettuato una valutazione d'impatto corredata di un'analisi dei costi/benefici e degli effetti sui diritti fondamentali, in particolare per quanto riguarda la protezione dei dati personali, la Commissione dovrebbe presentare, se del caso, una proposta al Parlamento europeo e al Consiglio.

- (22) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione affinché essa adotti decisioni di approvazione delle misure proposte dagli Stati membri per quanto riguarda i requisiti concernenti le competenze relative a rischi specifici su determinati tratti delle vie navigabili interne.
- (23) Le competenze di esecuzione relative all'adozione di modelli per il rilascio di certificati di qualifica dell'Unione, libretti di navigazione e giornali di bordo e all'adozione di decisioni per stabilire o sospendere il riconoscimento di tali documenti rilasciati da un paese terzo o nel quadro di un accordo internazionale che disciplina la navigazione su una via navigabile interna dell'Unione dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶.
- (24) Al fine di garantire norme minime armonizzate per la certificazione delle qualifiche e facilitare lo scambio di informazioni tra Stati membri e l'attuazione, il monitoraggio e la valutazione della presente direttiva da parte della Commissione, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alla fissazione delle norme di competenza, delle norme relative all'idoneità medica, delle norme relative agli esami pratici, delle norme per l'omologazione dei simulatori e delle norme che definiscono le caratteristiche e le condizioni d'uso di una base di dati gestita dalla Commissione per ospitare copia dei dati fondamentali relativi a certificati di qualifica dell'Unione, libretti di navigazione, giornali di bordo e documenti riconosciuti. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (25) Misure transitorie dovrebbero affrontare il problema dei certificati nazionali attualmente in uso, compresi quelli rilasciati dalla CCNR: certificati di conduzione e per altre categorie di membri del personale di coperta che rientrano nel campo di applicazione della direttiva. Tali misure dovrebbero tutelare per quanto possibile i diritti precedentemente concessi e mirare a fornire ai membri d'equipaggio qualificati un ragionevole lasso di tempo per richiedere un certificato di qualifica dell'Unione. È

¹⁶ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

pertanto opportuno prevedere un periodo di massimo 10 anni in cui tali certificati possono essere usati sulle vie navigabili dell'Unione in cui essi erano validi prima della fine del periodo di recepimento e garantire un sistema di transizione alle nuove norme per tutti questi certificati sulla base di un'unica serie di criteri a livello di UE.

- (26) Il CESNI, aperto a esperti di tutti gli Stati membri, elabora norme nel settore della navigazione interna, anche relativamente alle qualifiche professionali. La Commissione potrà tener conto di tali norme quando le sia conferito il potere di adottare atti in conformità della presente direttiva.
- (27) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire l'istituzione di un quadro comune in materia di riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, può essere conseguito meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (28) Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi¹⁷, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi giustificati, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra gli elementi costitutivi di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata.
- (29) Le direttive 91/672/CEE e 96/50/CE dovrebbero pertanto essere abrogate,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO 1

OGGETTO, DEFINIZIONI E CAMPO DI APPLICAZIONE

Articolo 1 *Oggetto*

La presente direttiva stabilisce le condizioni e le procedure per la certificazione delle qualifiche delle persone che partecipano alla conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nell'Unione nel settore della navigazione interna, nonché il riconoscimento di tali qualifiche negli Stati membri.

¹⁷ GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

Articolo 2
Campo di applicazione

1. La presente direttiva si applica ai membri del personale di coperta, alle persone che partecipano alle operazioni di rifornimento delle navi che utilizzano gas naturale liquefatto come combustibile e agli esperti di navigazione passeggeri delle seguenti navi su qualsiasi via navigabile interna dell'Unione:
 - a) navi di lunghezza (L) pari o superiore a 20 metri;
 - b) navi per le quali il prodotto fra lunghezza (L), larghezza (B) e immersione (T) è pari o superiore in volume a 100 m³;
 - c) rimorchiatori e spintori destinati a:
 - i) rimorchiare o spingere navi di cui alle lettere a) e b),
 - ii) rimorchiare o spingere galleggianti speciali,
 - iii) spostare navi di cui alle lettere a) e b) o galleggianti speciali.
 - d) navi passeggeri;
 - e) galleggianti speciali a motore.
2. La presente direttiva non si applica alle persone che partecipano alla conduzione di:
 - a) imbarcazioni da diporto;
 - b) traghetti che non si muovono autonomamente.

Articolo 3
Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) "via navigabile interna": corpo idrico, che non costituisce parte del mare, aperto alla navigazione;
- 2) "nave": qualsiasi nave destinata alla navigazione interna o alla navigazione marittima;
- 3) "nave passeggeri": una nave per escursioni giornaliere o una nave cabinata, costruita e attrezzata per trasportare più di 12 passeggeri;
- 4) "imbarcazione da diporto": una nave diversa da una nave passeggeri, destinata unicamente allo sport o allo svago;
- 5) "certificato di qualifica dell'Unione": un certificato rilasciato da un'autorità competente attestante che l'interessato risponde alle prescrizioni di cui alla presente direttiva;

- 6) "membri del personale di coperta": le persone che partecipano alla conduzione di navi che navigano sulle vie navigabili interne dell'Unione svolgendo compiti connessi alla navigazione, alla movimentazione del carico e allo stivaggio, alla manutenzione o alla riparazione, ad eccezione delle persone addette esclusivamente alla conduzione dei motori e delle apparecchiature elettriche ed elettroniche;
- 7) "esperto di navigazione passeggeri": una persona che ha la competenza per adottare misure in situazioni di emergenza a bordo di navi passeggeri;
- 8) "conduttore di nave": un membro del personale di coperta qualificato per condurre navi sulle vie navigabili interne degli Stati membri e che è responsabile della navigazione a bordo;
- 9) "rischio specifico": un pericolo per la sicurezza dovuto a particolari condizioni di navigazione che richiedono che i conduttori di nave siano in possesso di competenze che vanno al di là di quanto previsto dalle norme generali di competenza a livello di gestione;
- 10) "competenza": la comprovata capacità di utilizzare le conoscenze e abilità previste dalle norme stabilite per l'adeguata esecuzione dei compiti necessari per la conduzione di navi destinate alla navigazione interna;
- 11) "livello di gestione": il livello di responsabilità associato al ruolo di conduttore di nave e alla garanzia che tutti i compiti legati alla conduzione di una nave siano svolti in modo adeguato;
- 12) "grande convoglio": un convoglio spinto composto dallo spintore e da sette chiatte o più;
- 13) "libretto di navigazione": un registro personale contenente i dati relativi alla carriera lavorativa di un membro di equipaggio, in particolare il tempo di navigazione e i viaggi effettuati;
- 14) "giornale di bordo": un registro ufficiale dei viaggi effettuati da una nave;
- 15) "tempo di navigazione": il tempo che i membri del personale di coperta hanno trascorso a bordo durante un viaggio effettuato da una nave su vie navigabili interne e convalidato dall'autorità competente;
- 16) "libretto di navigazione attivo o giornale di bordo attivo": un libretto di navigazione o un giornale di bordo in cui si possono registrare dati;
- 17) "autorità competente": autorità od organismo cui uno Stato membro dell'Unione ha attribuito la responsabilità di rilasciare certificati di qualifica, svolgere esami, rilasciare altri documenti o informazioni e prendere le decisioni necessarie;
- 18) "livello operativo": il livello di responsabilità associato al ruolo di battelliere, di barcaiolo abilitato o di timoniere, e al mantenimento del controllo sull'esecuzione di tutti i compiti che rientrano nella sua sfera di competenza secondo procedure appropriate e sotto la direzione di una persona che riveste un ruolo a livello di gestione.

CAPO 2

CERTIFICATI DI QUALIFICA DELL'UNIONE

Articolo 4

Obbligo per i membri del personale di coperta di avere con sé il certificato di qualifica

1. Gli Stati membri provvedono affinché i membri del personale di coperta che navigano sulle vie navigabili interne dell'Unione abbiano con sé un certificato di qualifica dell'Unione per membri del personale di coperta rilasciato conformemente all'articolo 10 o un certificato riconosciuto in conformità dell'articolo 9, paragrafo 2 o 3.
2. Uno Stato membro può esentare dall'obbligo di cui al paragrafo 1 tutti i membri del personale di coperta o gruppi di membri dell'equipaggio con qualifiche specifiche che operano esclusivamente su vie navigabili interne nazionali non collegate alla rete navigabile di un altro Stato membro. Il primo Stato membro può rilasciare certificati di qualifica nazionali per i membri del personale di coperta a condizioni diverse dalle condizioni generali di cui alla presente direttiva. La validità di tali certificati di qualifica nazionali è limitata alle vie navigabili interne nazionali non collegate alla rete navigabile di un altro Stato membro.
3. In deroga al paragrafo 1, i certificati di qualifica per i membri del personale di coperta diversi dai conduttori di nave, rilasciati a norma della direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁸, sono validi sulle navi marittime che operano su vie navigabili interne.

Articolo 5

Obbligo di avere con sé i certificati di qualifica per attività specifiche

1. Gli Stati membri provvedono affinché gli esperti di navigazione passeggeri e le persone che partecipano alle operazioni di rifornimento delle navi che utilizzano gas naturale liquefatto come combustibile abbiano con sé un certificato di qualifica dell'Unione rilasciato conformemente all'articolo 10 o un certificato riconosciuto in conformità dell'articolo 9, paragrafo 2 o 3.
2. Uno Stato membro può esentare dall'obbligo di cui al paragrafo 1 tutte le persone di cui allo stesso paragrafo o gruppi di tali persone con qualifiche specifiche, che operano esclusivamente su vie navigabili interne nazionali non collegate alla rete navigabile di un altro Stato membro. Il primo Stato membro può rilasciare certificati di qualifica nazionali conseguibili a condizioni diverse dalle condizioni generali di cui alla presente direttiva. La validità di tali certificati di qualifica nazionali è limitata alle vie navigabili interne nazionali non collegate alla rete navigabile di un altro Stato membro.

¹⁸ Direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare (GU L 323 del 3.12.2008, pag. 33).

3. In deroga al paragrafo, 1 i certificati di qualifica per le persone di cui allo stesso paragrafo, rilasciati a norma della direttiva 2008/106/CE, sono validi sulle navi marittime che operano su vie navigabili interne.

Articolo 6

Obbligo di autorizzazioni specifiche per i conduttori di nave

Gli Stati membri provvedono affinché i conduttori di nave siano titolari di autorizzazioni specifiche rilasciate ai sensi dell'articolo 11 quando conducono:

- a) su vie navigabili interne a carattere marittimo ai sensi dell'articolo 7;
- b) su tratti di vie navigabili interne che presentano rischi specifici ai sensi dell'articolo 8;
- c) a mezzo radar;
- d) navi che utilizzano gas naturale liquefatto come combustibile;
- e) grandi convogli.

Articolo 7

Classificazione delle vie navigabili interne a carattere marittimo

1. Gli Stati membri classificano un tratto di via navigabile interna sul loro territorio come via navigabile interna a carattere marittimo quando è soddisfatto uno dei seguenti criteri:
 - a) è applicabile il regolamento internazionale per la prevenzione delle collisioni in mare;
 - b) le boe e i segnali sono conformi al sistema marittimo;
 - c) è necessaria la navigazione terrestre; oppure
 - d) per la navigazione sono necessarie attrezzature marittime il cui utilizzo richiede conoscenze specifiche.
2. Gli Stati membri notificano alla Commissione la classificazione di un determinato tratto delle vie navigabili interne sul loro territorio come via navigabile interna a carattere marittimo. La notifica alla Commissione è corredata di una giustificazione basata sui suddetti criteri. La Commissione pubblica l'elenco delle vie navigabili interne a carattere marittimo notificate.

Articolo 8

Tratti di vie navigabili interne che presentano rischi specifici

1. Ove necessario per garantire la sicurezza della navigazione, gli Stati membri possono identificare i tratti di vie navigabili interne che presentano rischi specifici, ad eccezione delle vie navigabili interne a carattere marittimo di cui all'articolo 7, se questi ultimi sono dovuti:
 - a) a frequenti cambiamenti dell'andamento e della velocità delle correnti;

- b) alla mancanza di adeguati servizi d'informazione sui canali navigabili riguardanti le vie navigabili interne o di opportune carte accompagnate dalle caratteristiche idromorfologiche delle vie navigabili interne;
 - c) alla presenza di uno specifico regolamento del traffico locale non rientrante nel codice europeo delle vie di navigazione interna, giustificato da specifiche caratteristiche idromorfologiche.
2. Gli Stati membri notificano alla Commissione le misure che intendono adottare a norma del paragrafo 1 del presente articolo e dell'articolo 18, insieme alla motivazione su cui è basata la misura.

Lo Stato membro non adotta la misura per un periodo di sei mesi a decorrere dalla data di notifica.

3. Entro un termine di sei mesi dalla notifica, la Commissione adotta una decisione di esecuzione che approva le misure proposte se esse sono conformi al presente articolo e all'articolo 18 o, in caso contrario, che impone allo Stato membro di modificare o non adottare la misura proposta.
4. Le misure adottate dagli Stati membri in conformità del presente articolo sono comunicate alla Commissione.

La Commissione pubblica le misure adottate dagli Stati membri, insieme alla motivazione di cui al paragrafo 2.

5. Qualora i tratti di vie navigabili interne di cui al paragrafo 1 siano situati lungo la frontiera tra due o più Stati membri, gli Stati membri interessati si consultano e informano la Commissione congiuntamente.

Articolo 9 *Riconoscimento*

1. I certificati di qualifica dell'Unione di cui agli articoli 4 e 5 e i libretti di navigazione e i giornali di bordo di cui all'articolo 16 rilasciati dalle autorità competenti in conformità della presente direttiva sono validi su tutte le vie navigabili interne dell'Unione.
2. I certificati di qualifica, i libretti di navigazione e i giornali di bordo rilasciati conformemente al regolamento relativo al personale di navigazione sul Reno ai sensi della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno che stabiliscono obblighi identici a quelli della presente direttiva sono validi su tutte le vie navigabili interne dell'Unione.

Se rilasciati da un paese terzo, tali certificati, libretti di navigazione e giornali di bordo sono validi su tutte le vie navigabili interne dell'Unione solo se tale paese terzo riconosce nel proprio ordinamento i documenti dell'Unione rilasciati in conformità della presente direttiva.

3. Fermo restando il paragrafo 2, i certificati di qualifica, i libretti di navigazione e i giornali di bordo rilasciati conformemente alle norme nazionali di un paese terzo che prevedono obblighi identici a quelli stabiliti a norma della presente direttiva sono

validi su tutte le vie navigabili interne dell'Unione, fatte salve la procedura e le condizioni di cui ai paragrafi 4 e 5 del presente articolo.

4. Qualsiasi paese terzo può presentare alla Commissione una domanda di riconoscimento di certificati, libretti di navigazione e giornali di bordo rilasciati dalle proprie autorità. La domanda è corredata di tutte le informazioni necessarie per stabilire che il rilascio di questi documenti è soggetta a obblighi identici a quelli stabiliti a norma della presente direttiva.
5. Ricevuta la domanda di cui al paragrafo 4, la Commissione effettua una valutazione dei sistemi di certificazione del paese terzo per il quale è stata presentata la domanda di riconoscimento al fine di determinare se il rilascio di tali documenti sia soggetto a obblighi identici a quelli previsti dalla presente direttiva.

Se questa prescrizione è soddisfatta, la Commissione adotta un atto di esecuzione relativo al riconoscimento nell'Unione dei certificati, libretti di navigazione e giornali di bordo rilasciati dal paese terzo, a condizione che detto paese terzo riconosca nel proprio ordinamento i documenti dell'Unione rilasciati in conformità della presente direttiva.

Nell'adottare tale atto di esecuzione, la Commissione specifica a quali documenti di cui al paragrafo 4 del presente articolo si applica il riconoscimento.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 29, paragrafo 2.

6. Qualora accerti che le disposizioni di cui al paragrafo 2 o 4 non sono più rispettate, la Commissione adotta un atto di esecuzione che sospende la validità su tutte le vie navigabili interne dell'Unione dei certificati di qualifica, libretti di navigazione e giornali di bordo rilasciati conformemente a tali disposizioni.

La Commissione può in qualsiasi momento revocare la sospensione se le carenze rilevate in relazione alle norme applicate sono state risolte.

7. La Commissione pubblica l'elenco dei paesi terzi di cui al paragrafo 3, insieme ai documenti riconosciuti validi su tutte le vie navigabili interne dell'Unione.

CAPO 3

CERTIFICAZIONE DELLE QUALIFICHE PROFESSIONALI

Sezione I

Procedura per il rilascio di certificati di qualifica e di autorizzazioni specifiche dell'Unione

Articolo 10

Rilascio e validità dei certificati di qualifica dell'Unione

1. Gli Stati membri provvedono affinché coloro che richiedono certificati di qualifica dell'Unione come membri del personale di coperta e per attività specifiche forniscano prove documentali soddisfacenti riguardo:
 - a) alla propria identità;
 - b) al possesso dei requisiti minimi di cui all'allegato I relativamente a età, competenza, adempimenti amministrativi e tempo di navigazione corrispondenti alla qualifica richiesta;
 - c) al soddisfacimento delle norme relative all'idoneità medica a norma dell'articolo 21, ove del caso.
2. Gli Stati membri verificano l'autenticità e la validità dei documenti forniti.
3. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono modelli per i certificati di qualifica dell'Unione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 30, paragrafo 2. Al momento dell'adozione di tali atti, la Commissione può fare riferimento alle norme stabilite da organismi internazionali.
4. La validità del certificato di qualifica dell'Unione per i membri del personale di coperta è limitata alla data della successiva visita medica prescritta a norma dell'articolo 21.
5. Ferme restando le limitazioni di cui al paragrafo 4, i certificati di qualifica dell'Unione per i conduttori di nave sono validi per un massimo di 10 anni.
6. I certificati di qualifica dell'Unione per attività specifiche sono validi per un massimo di cinque anni.

Articolo 11

Rilascio di autorizzazioni specifiche per conduttori di nave

1. Gli Stati membri provvedono affinché coloro che richiedono le autorizzazioni specifiche di cui all'articolo 6, diverse da quelle di cui all'articolo 6, lettera b), forniscano prove documentali soddisfacenti riguardo:
 - a) alla propria identità;

- b) al possesso dei requisiti minimi di cui all'allegato I relativamente a età, competenza, adempimenti amministrativi e tempo di navigazione corrispondenti all'autorizzazione specifica richiesta.
2. Per le autorizzazioni specifiche per la navigazione su tratti di vie navigabili interne che presentano rischi specifici prescritte ai sensi dell'articolo 6, lettera b), i richiedenti devono fornire prove documentali soddisfacenti alle autorità competenti degli Stati membri di cui all'articolo 18, paragrafo 2, riguardo:
- a) alla propria identità;
- b) al possesso dei requisiti concernenti le competenze relative ai rischi specifici per il tratto specifico per cui è richiesta l'autorizzazione, stabiliti a norma dell'articolo 18;
- c) al possesso di un certificato di qualifica dell'Unione per conduttore di nave o di un certificato riconosciuto in applicazione dell'articolo 9, paragrafi 2) e 3) o al possesso dei requisiti minimi per i certificati di qualifica dell'Unione per conduttori di nave di cui alla presente direttiva.
3. Gli Stati membri verificano l'autenticità e la validità dei documenti forniti.
4. L'autorità competente che rilascia i certificati di qualifica dell'Unione per i conduttori di nave indica nel certificato le eventuali autorizzazioni specifiche rilasciate ai sensi dell'articolo 6, conformemente al modello di cui all'articolo 10, paragrafo 3.
5. In deroga al paragrafo 4, l'autorizzazione specifica di cui all'articolo 6, lettera d), viene rilasciata come certificato di qualifica dell'Unione specifico, conformemente al modello di cui all'articolo 10, paragrafo 3.

Articolo 12

Rinnovo dei certificati di qualifica dell'Unione

Alla scadenza della validità di un certificato di qualifica dell'Unione, gli Stati membri, su richiesta, rinnovano il certificato, a condizione che:

- a) vengano fornite le prove documentali soddisfacenti di cui all'articolo 10, paragrafo 1, lettere a) e c), per il certificato di qualifica dell'Unione per membri d'equipaggio;
- b) vengano fornite le prove documentali soddisfacenti di cui all'articolo 10, paragrafo 1, lettere a) e b), per i certificati di qualifica dell'Unione per attività specifiche.

Articolo 13

Revoca dei certificati di qualifica o delle autorizzazioni specifiche dell'Unione

Qualora vi sia motivo di ritenere che le disposizioni relative ai certificati di qualifica o alle autorizzazioni specifiche non siano più rispettate, gli Stati membri eseguono tutte le necessarie valutazioni e, se del caso, revocano tali certificati.

Sezione II

Competenze

Articolo 14

Requisiti relativi alle competenze

1. Gli Stati membri provvedono affinché le persone di cui agli articoli 4, 5 e 6 abbiano le competenze necessarie per condurre una nave in condizioni di sicurezza conformemente all'articolo 15.
2. In deroga al paragrafo 1, la valutazione della competenza per i rischi specifici di cui all'articolo 6, lettera b), è dimostrata conformemente all'articolo 18.

Articolo 15

Valutazione delle competenze

1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 29 per stabilire le norme relative alle competenze e alle corrispondenti conoscenze e abilità in conformità dei requisiti essenziali di cui all'allegato II.
2. Chi richiede i documenti di cui agli articoli 4, 5 e 6 dimostra di rispettare le norme di competenza di cui al paragrafo 1 superando un esame organizzato:
 - a) sotto la responsabilità di un'autorità amministrativa conformemente all'articolo 16; o
 - b) nell'ambito di un programma di formazione riconosciuto conformemente all'articolo 17.
3. La dimostrazione della conformità alle norme di competenza deve includere un esame pratico per ottenere:
 - a) il certificato di qualifica dell'Unione per conduttore di nave;
 - b) l'autorizzazione specifica per condurre a mezzo radar di cui all'articolo 6, lettera c);
 - c) il certificato di qualifica dell'Unione per esperti nell'uso di gas liquefatto come combustibile.

Per l'ottenimento dei documenti di cui alle lettere a) e b), gli esami pratici possono aver luogo a bordo di una nave o su un simulatore conforme all'articolo 19. Per la lettera c), gli esami pratici possono aver luogo a bordo di una nave o di un idoneo impianto a terra.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 29 per stabilire le norme relative agli esami pratici di cui al paragrafo 3, le quali precisano le competenze specifiche e le condizioni da sottoporre a prova durante gli esami pratici, nonché i requisiti minimi per le navi su cui possono aver luogo gli esami pratici.

Articolo 16

Esami sotto la responsabilità di un'autorità amministrativa

Gli Stati membri provvedono affinché gli esami di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), siano organizzati sotto la loro responsabilità. Gli Stati membri garantiscono che gli esami sono condotti da esaminatori qualificati per valutare le competenze e le corrispondenti conoscenze e abilità di cui all'articolo 15, paragrafo 1.

Articolo 17

Riconoscimento dei programmi di formazione

1. I programmi di formazione per il conseguimento di diplomi o certificati attestanti la conformità alle norme di competenza di cui all'articolo 15, paragrafo 1, sono riconosciuti dalle autorità competenti degli Stati membri sul cui territorio è stabilito il pertinente istituto di istruzione o formazione.
2. Gli Stati membri possono riconoscere i programmi di formazione di cui al paragrafo 1 solo se:
 - a) gli obiettivi, i contenuti di apprendimento, i metodi, i mezzi di insegnamento, le procedure e il materiale didattico della formazione sono adeguatamente documentati e permettono ai richiedenti di soddisfare le norme di competenza di cui all'articolo 15, paragrafo 1;
 - b) i programmi per la valutazione delle competenze pertinenti sono svolti da persone qualificate aventi una conoscenza approfondita del programma di formazione;
 - c) esaminatori qualificati conducono un esame che verifica il rispetto delle norme di competenza di cui all'articolo 15, paragrafo 1.
3. Gli Stati membri notificano l'elenco dei programmi di formazione riconosciuti alla Commissione, che pubblicherà tali informazioni. L'elenco deve indicare il nome del programma di formazione, le denominazioni dei diplomi o dei certificati rilasciati, l'ente che rilascia i diplomi o i certificati, l'anno di entrata in vigore del riconoscimento nonché la relativa qualifica e le autorizzazioni specifiche alle quali il diploma o certificato consente l'accesso.

Articolo 18

Valutazione delle competenze per rischi specifici

1. Gli Stati membri che identificano tratti di vie navigabili interne che presentano rischi specifici ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, definiscono le competenze supplementari richieste ai conduttori di nave che operano su tali tratti e i mezzi per dimostrare che tali requisiti sono soddisfatti.

Tali mezzi possono consistere in un limitato numero di viaggi da effettuare sul tratto in questione, un esame su simulatore, un esame a scelta multipla o una combinazione di questi.

Nell'applicare il presente paragrafo, gli Stati membri applicano criteri oggettivi, trasparenti, non discriminatori e proporzionati.

2. Tali Stati membri istituiscono le procedure intese a valutare le competenze dei richiedenti per rischi specifici e rendono pubblicamente disponibili gli strumenti per facilitare l'acquisizione di competenze per rischi specifici da parte di conduttori di nave in possesso di un certificato di qualifica dell'Unione.
3. Gli Stati membri possono effettuare valutazioni delle competenze dei richiedenti per rischi specifici per tratti situati in un altro Stato membro sulla base dei requisiti stabiliti a norma del paragrafo 1. Su richiesta e in caso di esame mediante prove a scelta multipla o simulatori, gli Stati membri di cui al paragrafo 1 forniscono agli altri Stati membri gli strumenti disponibili che consentono loro di effettuare tale valutazione.

Articolo 19
Uso di simulatori

1. I simulatori utilizzati per la valutazione delle competenze sono soggetti ad omologazione da parte degli Stati membri. Tale omologazione è rilasciata su richiesta se è dimostrato che il dispositivo è conforme alle norme relative ai simulatori stabilite dagli atti delegati di cui al paragrafo 2. L'omologazione indica quale valutazione di competenza è autorizzata in relazione al simulatore.
2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 29 per stabilire le norme per l'omologazione dei simulatori, le quali precisano i requisiti funzionali e tecnici minimi e le procedure amministrative in questo campo, con l'obiettivo di garantire che i simulatori utilizzati per la valutazione delle competenze siano concepiti in modo tale da consentire di verificare le competenze così come stabilito dalle norme relative agli esami pratici di cui all'articolo 15, paragrafo 3.
3. Gli Stati membri notificano l'elenco dei simulatori omologati alla Commissione, che pubblicherà tali informazioni.

Sezione III

Tempo di navigazione e idoneità medica

Articolo 20
Libretto di navigazione e giornale di bordo

1. Il tempo di navigazione, di cui all'articolo 10, paragrafo 1, lettera b), e i viaggi effettuati, di cui all'articolo 18, paragrafo 1, sono registrati in un libretto di navigazione di cui al paragrafo 5 o in un libretto di bordo riconosciuto a norma dell'articolo 9, paragrafo 2 o 3.
2. Su richiesta di un membro del personale di coperta, gli Stati membri convalidano i dati forniti dal conduttore di nave in seguito alla verifica dell'autenticità e della validità delle prove documentali necessarie, compreso il giornale di bordo di cui al paragrafo 4 del presente articolo.
3. I dati riguardanti il tempo di navigazione e i viaggi effettuati sono validi per un periodo di 15 mesi, in attesa di convalida da parte di uno Stato membro. Se vengono

utilizzati strumenti elettronici, compresi libretti di navigazione elettronici e giornali di bordo elettronici associati ad appropriate procedure per assicurare l'autenticità dei documenti, i dati corrispondenti possono essere considerati convalidati senza ulteriori procedure.

Il tempo di navigazione può essere stato maturato su tutte le vie navigabili interne degli Stati membri. Per quanto riguarda le vie navigabili interne il cui corso non è interamente all'interno del territorio dell'Unione, viene preso in considerazione il tempo di navigazione maturato su tutti i tratti di tali corsi d'acqua.

4. Gli Stati membri provvedono affinché i viaggi delle navi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, siano registrati nel giornale di bordo di cui al paragrafo 5 o in un giornale di bordo riconosciuto ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 2 o 3.

La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono modelli per i libretti di navigazione e i giornali di bordo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 30, paragrafo 2, tenendo conto delle informazioni necessarie per l'attuazione della presente direttiva in relazione all'identificazione della persona, al tempo di navigazione e ai viaggi effettuati. Nell'adottare tali modelli, la Commissione tiene conto del fatto che il giornale di bordo viene utilizzato anche per l'attuazione della direttiva 2014/112/UE del Consiglio¹⁹ per verificare i requisiti relativi all'equipaggio e registrare i viaggi della nave e può fare riferimento alle norme stabilite da organismi internazionali.

5. Gli Stati membri provvedono affinché i membri d'equipaggio abbiano un solo libretto di navigazione attivo e le navi un solo giornale di bordo attivo.

Articolo 21 *Idoneità medica*

1. Le persone di cui all'articolo 4, paragrafo 1, e all'articolo 5, paragrafo 1, sono in possesso di un certificato medico valido rilasciato da un medico riconosciuto dall'autorità competente, sulla base del superamento di un esame di idoneità medica.

Gli Stati membri stabiliscono quali medici possono rilasciare tali certificati medici.

2. I certificati medici vengono forniti all'autorità competente:
 - a) per il rilascio di un primo certificato di qualifica dell'Unione;
 - b) per il rilascio di certificati di qualifica dell'Unione per conduttore di nave;
 - c) per il rinnovo di un certificato di qualifica dell'Unione nel caso in cui siano soddisfatte le condizioni di cui al paragrafo 3 del presente articolo.

La data dei certificati medici rilasciati per il conseguimento di un certificato di qualifica dell'Unione è di tre mesi anteriore alla data di domanda di quest'ultimo.

¹⁹ Direttiva 2014/112/UE del Consiglio, del 19 dicembre 2014, che attua l'accordo europeo concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro nel trasporto per vie navigabili interne, concluso tra la European Barge Union (EBU), l'Organizzazione europea dei capitani (ESO) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) (GU L 367 del 23.12.2014, pag. 86).

3. Nei tre mesi successivi al compimento del 60° anno di età, il titolare di un certificato di qualifica dell'Unione deve superare un esame di idoneità medica e in seguito superare lo stesso esame ogni cinque anni. Al compimento del 70° anno di età, il titolare deve superare l'esame ogni due anni.
4. I datori di lavoro, i conduttori di nave e le autorità degli Stati membri impongono ai membri del personale di coperta di sottoporsi a un esame medico se vi sono motivi oggettivi per ritenere che i requisiti di idoneità medica di cui al paragrafo 6 del presente articolo non siano più soddisfatti.
5. Se l'idoneità medica non può essere completamente dimostrata, possono essere prescritte misure di mitigazione che garantiscano una sicurezza della navigazione equivalente o possono essere imposte restrizioni. In tal caso, le misure di mitigazione e le limitazioni relative all'idoneità medica sono menzionate nel certificato di qualifica dell'Unione conformemente al modello di cui all'articolo 10, paragrafo 3.
6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 29 e sulla base dei requisiti essenziali in materia di idoneità medica di cui all'allegato III al fine di definire le norme di idoneità medica, le quali specificano i requisiti di idoneità medica, in particolare per quanto riguarda le prove che il medico deve eseguire, i criteri da applicare per determinare l'abilità al lavoro e l'elenco delle restrizioni e delle misure di mitigazione.

CAPO 4

DISPOSIZIONI AMMINISTRATIVE

Articolo 22

Protezione dei dati personali

1. Il trattamento di dati personali da parte degli Stati membri previsto dalla presente direttiva è effettuato nel rispetto della legislazione dell'UE in materia di protezione dei dati personali, in particolare del regolamento (UE) XXX/2016 (numero da aggiungere dopo l'adozione formale) del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali e la libera circolazione di tali dati (regolamento generale sulla protezione dei dati)²⁰.
2. Il trattamento di dati personali da parte della Commissione europea previsto dalla presente direttiva è effettuato in conformità del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati²¹.
3. I dati personali possono essere trattati solo a fini di:

²⁰ (riferimento alla GU da aggiungere dopo l'adozione formale)

²¹ GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1.

- a) attuazione, applicazione e valutazione della presente direttiva;
- b) scambio di informazioni tra le autorità che hanno accesso alla base di dati di cui all'articolo 23 e la Commissione;
- c) produzione di statistiche.

Le informazioni rese anonime ottenute da tali dati possono essere utilizzate a sostegno di politiche volte a promuovere il trasporto per vie navigabili interne.

4. Gli Stati membri provvedono affinché le persone di cui agli articoli 4 e 5 i cui dati personali, in particolare i dati sanitari, sono trattati nei registri di cui all'articolo 23, paragrafo 1, e nella base di dati di cui all'articolo 23, paragrafo 2, siano informate ex ante. Queste persone sono autorizzate ad accedere ai dati personali che le riguardano e su richiesta in qualsiasi momento viene loro fornita copia di tali dati.

Articolo 23 *Registri*

1. Per contribuire a un'amministrazione efficiente per quanto riguarda il rilascio, il rinnovo e la revoca dei certificati di qualifica, gli Stati membri tengono registri di tutti i certificati di qualifica dell'Unione, i libretti di navigazione e i giornali di bordo rilasciati sotto la loro autorità, a norma della presente direttiva e, se del caso, dei documenti riconosciuti a norma dell'articolo 9, paragrafo 2, rilasciati, rinnovati, scaduti, sospesi, revocati o dichiarati smarriti, rubati o distrutti.

Per i certificati di qualifica dell'Unione i registri comprendono i dati riportati sui certificati stessi e l'autorità preposta al rilascio.

Per i libretti di navigazione i registri comprendono il numero di identificazione del titolare, il numero di identificazione del libretto di navigazione, il nome del titolare, la data di rilascio e l'autorità preposta al rilascio.

Per i giornali di bordo i registri comprendono il nome della nave, il numero europeo di identificazione o il numero europeo di identificazione della nave (numero ENI), il numero di identificazione del giornale di bordo, la data di rilascio e l'autorità preposta al rilascio.

Per agevolare ulteriormente lo scambio di informazioni tra gli Stati membri, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 29 per completare le informazioni contenute nei registri dei libretti di navigazione e dei giornali di bordo con altre informazioni previste dai modelli dei libretti di navigazione e dei giornali di bordo adottati a norma dell'articolo 20, paragrafo 5.

2. Ai fini dell'attuazione, dell'applicazione e della valutazione della presente direttiva, per mantenere la sicurezza e facilitare la navigazione, a fini statistici e al fine di facilitare lo scambio di informazioni tra le autorità che attuano la presente direttiva, gli Stati membri registrano in modo attendibile e senza indugio in una base di dati gestita dalla Commissione i dati relativi ai certificati di qualifica, ai libretti di navigazione e ai giornali di bordo di cui al paragrafo 1.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 29 riguardo alle norme che stabiliscono le caratteristiche e le condizioni d'uso di tale base di dati, in particolare per specificare:

- a) le istruzioni per la codifica dei dati nella base di dati;
 - b) i diritti di accesso degli utilizzatori, se del caso differenziati in base al tipo di utilizzatore, al tipo di accesso e alle finalità per le quali i dati vengono usati;
 - c) la durata massima di conservazione dei dati in conformità del paragrafo 3, differenziata, se del caso, in base al tipo di documento;
 - d) le istruzioni relative al funzionamento della base di dati e la sua interazione con i registri di cui al paragrafo 1.
3. Tutti i dati personali che figurano nei registri di cui al paragrafo 1 e nella base di dati di cui al paragrafo 2 sono conservati per un arco di tempo non superiore a quello necessario al conseguimento delle finalità per le quali sono stati rilevati o sono ulteriormente trattati a norma della presente direttiva. Una volta che le informazioni non sono più necessarie a tali fini, i dati personali sono distrutti.
4. La Commissione può dare accesso alla base di dati a un'autorità di un paese terzo o a un'organizzazione internazionale, nella misura in cui ciò sia necessario ai fini di cui al paragrafo 2, a condizione che le disposizioni di cui all'articolo 9 del regolamento (CE) n. 45/2001 siano rispettate e valutando caso per caso. La Commissione garantisce che il paese terzo o l'organizzazione internazionale non trasferisca i dati a un altro paese terzo o un'altra organizzazione internazionale salvo previa esplicita autorizzazione scritta e in conformità delle condizioni stabilite dalla Commissione stessa.

Articolo 24 *Autorità competenti*

1. Gli Stati membri designano le autorità competenti che:
 - a) organizzano e controllano gli esami di cui all'articolo 16;
 - b) approvano i programmi di formazione di cui all'articolo 17;
 - c) rilasciano i certificati e le autorizzazioni specifiche di cui agli articoli 4, 5 e 6, nonché i libretti di navigazione e i giornali di bordo di cui all'articolo 20;
 - d) tengono i registri di cui all'articolo 23;
 - e) individuano e contrastano le frodi e altre pratiche illecite di cui all'articolo 27.
2. Gli Stati membri notificano alla Commissione tutte le autorità competenti nel loro territorio di cui al paragrafo 1 del presente articolo. La Commissione procede alla pubblicazione di tali informazioni.

Articolo 25
Monitoraggio

Gli Stati membri provvedono affinché:

- a) tutte le attività collegate con la formazione, la valutazione delle competenze, il rilascio e l'aggiornamento dei certificati di qualifica dell'Unione, dei libretti di navigazione e dei giornali di bordo svolte da organismi governativi e non governativi sotto la loro autorità siano costantemente monitorate mediante un sistema di norme di qualità che assicuri il conseguimento degli obiettivi stabiliti nella presente direttiva;
- b) gli obiettivi della formazione e i relativi livelli di competenza da conseguire siano chiaramente definiti e individuino i livelli di conoscenza e le abilità da valutare e verificare in conformità della presente direttiva;
- c) l'ambito di applicazione delle norme di qualità comprenda il rilascio, il rinnovo, la sostituzione e la revoca dei certificati di qualifica dell'Unione, dei libretti di navigazione e dei giornali di bordo, tutti i corsi e i programmi di formazione, gli esami e le valutazioni effettuati da ciascuno Stato membro o sotto l'autorità di questo, le qualifiche e l'esperienza di istruttori ed esaminatori, tenuto conto delle politiche, dei sistemi, dei controlli e delle revisioni interne della qualità adottati al fine di garantire il conseguimento degli obiettivi definiti.

Articolo 26
Valutazione

1. Gli Stati membri provvedono affinché le attività di acquisizione e valutazione delle competenze e la gestione dei certificati di qualifica dell'Unione, dei libretti di navigazione e dei giornali di bordo siano valutate da organismi indipendenti a intervalli non superiori a cinque anni.
2. I risultati delle suddette valutazioni indipendenti sono debitamente documentati e trasmessi alle autorità competenti interessate. Se necessario, gli Stati membri prendono provvedimenti idonei per ovviare alle carenze individuate dalla valutazione indipendente.

Articolo 27
Prevenzione delle frodi e di altre pratiche illecite

1. Gli Stati membri adottano e applicano provvedimenti idonei per prevenire le frodi e altre pratiche illecite concernenti i certificati di qualifica dell'Unione, i libretti di navigazione, i giornali di bordo, i certificati medici e i registri di cui alla presente direttiva.
2. Gli Stati membri provvedono allo scambio di informazioni con le autorità competenti di altri Stati membri per quanto riguarda la certificazione delle persone che partecipano alla conduzione di navi.

Articolo 28
Sanzioni

Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate conformemente alla presente direttiva e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'attuazione. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano tali disposizioni alla Commissione entro il [date for transposition of the Directive] e provvedono a dare immediata notifica di ogni successiva modifica.

CAPO 5

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 29
Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. La delega di potere di cui all'articolo 15, paragrafi 1 e 4, agli articoli 19 e 21 e all'articolo 23, paragrafi 1 e 2, è conferita alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal (*entrata in vigore).
3. La delega di potere di cui al presente articolo può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi del presente articolo entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.
6. Nell'esercizio del potere di delega di cui all'articolo 15, paragrafi 1, e 4, agli articoli 19 e 21 e all'articolo 23, paragrafi 1, e 2, la Commissione può adottare atti delegati che fanno riferimento a norme stabilite da organismi internazionali.
7. La Commissione può designare un organismo per la ricezione delle notifiche e l'accesso del pubblico alle informazioni previste di cui alla presente direttiva.

Articolo 30
Comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011. I riferimenti al comitato istituito a norma dell'articolo 7 della direttiva 91/672/CEE, abrogata dalla presente direttiva, si intendono fatti al comitato istituito dalla presente direttiva.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011. Laddove il parere del comitato debba essere ottenuto con procedura scritta, detta procedura si conclude senza esito quando, entro il termine per la formulazione del parere, il presidente del comitato decida in tal senso.

Articolo 31
Riesame

1. La Commissione valuta la presente direttiva insieme agli atti delegati e di esecuzione di cui agli articoli 8, 10, 20 e 29 e presenta i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro sette anni dalla data di cui all'articolo 33, paragrafo 1.
2. Entro [due anni prima della data di cui al paragrafo 1] gli Stati membri mettono a disposizione della Commissione le informazioni necessarie ai fini del controllo dell'attuazione e della valutazione della direttiva, conformemente agli orientamenti forniti dalla Commissione di concerto con gli Stati membri per quanto riguarda la raccolta, il formato e il contenuto delle informazioni.

Articolo 32
Introduzione graduale

1. Entro un anno dall'entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione adotta gradualmente atti delegati che istituiscono:
 - a) le norme relative alle caratteristiche e alle condizioni d'uso della base di dati di cui all'articolo 23;
 - b) le norme relative alle competenze di cui all'articolo 15, paragrafo 1;
 - c) le norme relative all'idoneità medica di cui all'articolo 21;
 - d) i modelli di cui agli articoli 10 e 20;
 - e) le norme relative agli esami pratici di cui all'articolo 15, paragrafo 3;
 - f) le norme relative all'omologazione dei simulatori di cui all'articolo 19.
2. La base di dati di cui all'articolo 23 è creata entro due anni dall'adozione dei parametri della base di dati di cui al paragrafo 1, lettera a), del presente articolo.

Articolo 33
Abrogazione

Le direttive 96/50/CE e 91/672/CEE sono abrogate con effetto dal [inserire la data successiva alla fine del periodo di recepimento].

Articolo 34
Disposizioni transitorie

1. I certificati di conduzione rilasciati in conformità della direttiva 96/50/CE e le patenti di battelliere del Reno di cui all'articolo 1, paragrafo 5, di tale direttiva rilasciati prima della data successiva alla fine del periodo di recepimento di cui all'articolo 35 della presente direttiva, rimangono validi sulle vie navigabili dell'Unione in cui erano validi prima di tale data per un massimo di 10 anni dopo tale data. Prima della scadenza della validità, lo Stato membro che ha rilasciato tali documenti rilascia un certificato di qualifica dell'Unione ai conduttori di nave titolari di tali certificati conformemente al modello prescritto dalla presente direttiva o un certificato in applicazione dell'articolo 9, paragrafo 2, della presente direttiva, a condizione che vengano fornite le prove documentali soddisfacenti di cui all'articolo 10, paragrafo 1, lettere a) e c) della presente direttiva e:
 - a) che la legislazione in base alla quale è stato rilasciato il certificato preveda un tempo di navigazione minimo di 720 giorni come condizione per il conseguimento di un certificato di conduttore di nave valido su tutte le vie navigabili dell'Unione; oppure
 - b) se la legislazione in base alla quale è stato rilasciato il certificato richiede un tempo di navigazione inferiore a 720 giorni come condizione per il conseguimento di un certificato di conduttore di nave valido su tutte le vie navigabili dell'Unione, che il conduttore dimostri, mediante un libretto di navigazione, un tempo di navigazione pari alla differenza tra i 720 giorni e l'esperienza richiesta ai sensi della normativa in base alla quale è stato rilasciato il certificato.
2. Nel rilasciare certificati di qualifica dell'Unione a norma del paragrafo 1 del presente articolo, gli Stati membri garantiscono, per quanto possibile, i diritti precedentemente concessi in particolare per quanto riguarda le autorizzazioni specifiche di cui all'articolo 6.
3. I membri d'equipaggio diversi dai conduttori di nave titolari di un certificato di qualifica rilasciato da uno Stato membro prima della data successiva alla fine del periodo di recepimento di cui all'articolo 35 della presente direttiva o titolari di una qualifica riconosciuta in uno o più Stati membri possono comunque fare affidamento su tale certificato o qualifica per un massimo di 10 anni dopo tale data. Durante tale periodo i membri d'equipaggio diversi dai conduttori di nave possono continuare ad invocare la direttiva 2005/36/CE per il riconoscimento della loro qualifica da parte delle autorità di altri Stati membri. Prima della scadenza di tale periodo essi possono richiedere un certificato di qualifica dell'Unione o un certificato in applicazione dell'articolo 9, paragrafo 2, a un'autorità competente che rilascia tali certificati, a condizione di fornire le prove soddisfacenti di cui all'articolo 10, paragrafo 1, lettere a) e c), della presente direttiva e di dimostrare, mediante un libretto di navigazione, i seguenti tempi di navigazione:
 - a) per il certificato di qualifica dell'Unione per battelliere: 540 giorni di tempo di navigazione di cui almeno 180 in navigazione interna;

- b) per il certificato di qualifica dell'Unione per barcaiolo abilitato: 900 giorni di tempo di navigazione di cui almeno 540 in navigazione interna;
 - c) per il certificato di qualifica dell'Unione per timoniere: 1 080 giorni di tempo di navigazione di cui almeno 720 in navigazione interna.
4. I libretti di navigazione e i giornali di bordo rilasciati prima della data successiva alla fine del periodo di recepimento di cui all'articolo 35 secondo norme diverse da quelle stabilite dalla presente direttiva possono rimanere attivi per un massimo di 10 anni dopo la data successiva alla fine del periodo di recepimento di cui all'articolo 35.

Articolo 35
Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il [3 anni dopo l'entrata in vigore]. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 36
Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 37
Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente