

**Conseil économique et social**

Distr. générale
12 avril 2016
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par voie navigable****Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure****Quarante-neuvième session**

Genève, 22-24 juin 2016

Point 8 de l'ordre du jour provisoire

Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure**Reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure : proposition de nouvelle directive de l'Union européenne****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au paragraphe 5.1 du module 5 (Transport par voie navigable) du programme de travail pour 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1), adopté par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-huitième session, le 26 février 2016.
2. À sa cinquante-neuvième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable a estimé que les travaux d'actualisation de la Résolution n° 31 ne pourraient être efficaces que s'ils étaient coordonnés avec les décisions prises par la Commission européenne en ce qui concerne les instruments juridiques relatifs à la reconnaissance et à la modernisation des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/201, par. 32 et 34).
3. À sa quarante-huitième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (ci-après SC.3/WP.3) a décidé de différer les débats à ce sujet jusqu'à ce que l'on dispose de renseignements plus

GE.16-05460 (F) 200516 230516

1605460

Merci de recycler



concrets sur la suite donnée à la directive 96/50/CE ou de toute autre information pertinente de la part des États membres, des commissions fluviales ou d'autres parties prenantes (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/96, par. 30).

4. Le 18 février 2016, la Commission européenne a adopté une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant la directive 96/50/CE du Conseil et la directive 91/672/CEE du Conseil, dans le but de remplacer les directives susmentionnées, en ce qui concerne, notamment, les membres d'équipage qualifiés dans l'ensemble de l'Union européenne. La proposition a été publiée sur le site Web de la Commission européenne ainsi que l'analyse d'impact qui l'accompagne¹. Le SC.3/WP.3 souhaitera sans doute prendre connaissance d'un exposé succinct sur cette proposition.

II. Proposition de nouvelle directive du Parlement européen et du Conseil relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant la directive 96/50/CE du Conseil et la directive 91/672/CEE du Conseil

A. Motifs et objectifs de la proposition

5. Actuellement, deux séries de textes réglementaires peuvent être invoquées s'agissant de la reconnaissance des qualifications professionnelles à l'échelle européenne. En ce qui concerne les conducteurs de bateaux, plusieurs textes réglementaires européens propres à certains secteurs sont applicables, à savoir :

a) La directive 91/672/CEE, du 16 décembre 1991, sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure, qui permet la reconnaissance réciproque par les États membres des certificats de conducteur de bateau qu'ils délivrent ; et

b) La Directive 96/50/CE du Conseil du 23 juillet 1996 concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté, qui énonce des conditions harmonisées préalables à l'obtention de certificats nationaux de conducteur de bateau pour la navigation intérieure reconnus entre les États membres de l'UE.

6. Pour les membres d'équipages autres que les conducteurs de bateaux, la Directive 2005/36/CE relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles offre un cadre juridique général pour les professions réglementées dans l'État membre d'accueil et qui ne sont régies par aucun autre Règlement UE sectoriel. Dans la pratique toutefois, cette directive n'apporte pas de solution concrète en ce qui concerne les professionnels exerçant des activités transfrontalières fréquentes et régulières dans le secteur de la navigation intérieure, c'est pourquoi les travailleurs du secteur n'ont guère tiré parti des possibilités offertes par ce cadre général.

¹ Le texte de la proposition peut être consulté sur le site Web de l'UE, à l'adresse : http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/news/2016-02-16-recognition-professional-qualifications_en.htm.

7. L'objectif de l'initiative actuelle est de faciliter la mobilité de la main-d'œuvre qualifiée dans le secteur de la navigation intérieure en faisant en sorte que les qualifications des travailleurs soient reconnues dans toute l'UE. Cette initiative repose sur plus de dix-neuf ans d'expérience dans l'application des directives 96/50/CE et 91/672/CEE, qui permettent la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et établissent des prescriptions minimales aux fins de leur obtention. Cette initiative va encore plus loin en étendant le champ d'application des prescriptions à tout le personnel navigant des voies européennes, y compris sur le Rhin, ce qui représente 67 % du secteur du transport fluvial total, en vue de garantir un accès à la profession équitable, sûr et fondé sur les compétences.

8. En établissant des normes communes à l'échelle de l'UE, nécessaires à la réalisation du marché intérieur pour les travailleurs du transport fluvial, la proposition simplifie le cadre juridique relatif aux qualifications professionnelles dans le secteur, actuellement fragmenté, du transport fluvial européen. L'objectif est de remplacer un ensemble complexe de prescriptions régionales tributaires d'accords multilatéraux et bilatéraux par un cadre simplifié et, surtout, généralisé à l'échelle de l'UE, en matière de certification et de reconnaissance réciproque.

B. Contexte de la proposition

9. Les exigences minimales en matière de qualifications professionnelles, qui varient d'un État membre de l'UE à l'autre, et n'offrent pas à un pays donné une garantie suffisante pour la reconnaissance des qualifications professionnelles des membres d'équipage ressortissants d'autres États membres. Cette initiative vise donc :

a) À fonder la reconnaissance des qualifications professionnelles sur le niveau de compétence nécessaire à l'exploitation des bateaux ; et

b) À rechercher un équilibre satisfaisant entre la reconnaissance des qualifications et les garanties, en introduisant des normes en matière d'évaluation des compétences, d'agrément des programmes de formation et de suivi et d'évaluation des formations.

10. Conformément à ce qui est fait pour d'autres modes de transport, des exigences minimales fondées sur les compétences et applicables à l'échelle de l'UE, vérifiées au moyen d'examen, sont seulement prévues pour les membres d'équipage qualifiés – bateliers et conducteurs de bateaux. Pour les membres d'équipage non qualifiés, tels que les matelots, seules des exigences minimales en ce qui concerne l'aptitude médicale et l'âge sont proposées.

11. La mesure visant à certifier les programmes de formation n'interfère pas avec les cursus nationaux d'enseignement général, mais porte sur les compétences et aptitudes nécessaires pour garantir la sécurité de la navigation et la protection de la vie humaine, sans exiger de ceux qui ont déjà suivi avec succès un programme de formation agréé dans l'UE qu'ils subissent des examens administratifs supplémentaires portant sur des thèmes déjà couverts dans le cadre de leur formation.

12. Des critères communs ont été adoptés pour déterminer les secteurs dans lesquels existent des risques particuliers et définir les compétences requises qui s'y rapportent de manière à justifier ces exigences additionnelles en fonction des impératifs de sécurité et compte tenu des risques.

13. Pour des raisons de rapport coût/efficacité, il n'est pas recommandé de rendre obligatoire sur les voies navigables d'États dont les voies de navigation intérieure ne sont pas reliées au réseau navigable d'un autre État membre la détention de certificats d'aptitude

en application des dispositions de la directive. Les États membres qui sont dans cette situation sont toutefois tenus de reconnaître les qualifications certifiées des membres d'équipage originaires d'autres États membres.

14. La proposition facilite également l'échange de données électroniques et ouvre la voie à l'adoption d'instruments électroniques en vue de réduire les lourdeurs administratives.

C. Analyse d'impact

15. L'analyse de l'impact de la proposition dont il est question a été réalisée en 2014-2015. Les possibilités envisagées dans le rapport sur l'analyse d'impact étaient les suivantes :

- A. Scénario de référence ;
- B. Initiatives prises par le secteur avec l'appui de l'UE ;
- C. Reconnaissance des qualifications professionnelles sur la base d'exigences en matière de compétences minimales appliquées aux bateliers et conducteurs de bateau, avec les deux options suivantes :
 - C1. *Inclure* des normes d'examen pour les centres de formation et instituts d'enseignement ;ou
 - C2. *Ne pas inclure* de normes d'examen pour les centres de formation et aux instituts d'enseignement.

16. Afin de répondre aux principaux problèmes constatés, à savoir les difficultés rencontrées par les travailleurs en ce qui concerne la reconnaissance mutuelle des qualifications professionnelles et les obstacles injustifiés que peuvent constituer les exigences en matière de connaissance des spécificités locales, pour les conducteurs de bateaux exerçant leur activité sur certains tronçons de cours d'eau, la solution qui a été retenue est d'introduire des exigences minimales en matière de compétences pour les bateliers et les conducteurs de bateaux, y compris des normes d'examen applicables aux établissements de formation. Cette solution, en outre, résout les problèmes de mobilité de la main-d'œuvre qui résultent des exigences en matière de connaissances des spécificités locales et permet aux États membres de l'UE de procéder à des évaluations des compétences requises en rapport avec des risques spécifiques liés à des voies de navigation intérieure également situées dans d'autres États membres, ce qui accroît encore son efficacité.

17. L'analyse d'impact présentait deux variantes de l'option privilégiée, l'une limitant les exigences réglementaires pour l'évaluation des compétences à l'examen administratif obligatoire et l'autre incluant en outre la reconnaissance mutuelle des programmes de formation agréés. Selon la première variante, aux fins de la reconnaissance de leurs qualifications dans toute l'UE, tous les bateliers et conducteurs de bateaux sont tenus de réussir un examen administratif organisé par une autorité compétente même s'ils sont déjà titulaires d'un diplôme ou d'un certificat délivré par un établissement d'enseignement ou de formation dans le domaine de la navigation intérieure. La seconde variante a été choisie parce qu'elle permet de réduire au minimum le fardeau administratif pour les demandeurs qui ont déjà acquis les aptitudes nécessaires et ont démontré leurs compétences au cours de leur formation, en les dispensant d'examens supplémentaires.

18. L'option C favorise la mobilité de la main-d'œuvre, notamment en permettant aux conducteurs de bateau et membres d'équipage navigant sur le Rhin de faire reconnaître leurs qualifications. Les certificats de près de 15 % des titulaires de certificats européens de conducteur de bateau qui, actuellement, ne sont pas habilités à naviguer sur le Rhin, y seraient ainsi automatiquement reconnus. Les conducteurs de bateau qui naviguent déjà sur ce fleuve en vertu d'accords bilatéraux conclus avec la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) en tireraient, en outre, des avantages du fait de la levée des limitations inhérentes à ces accords. L'établissement à l'échelle européenne de critères de pertinence en ce qui concerne les exigences relatives à la connaissance des spécificités locales, que l'on nomme également « connaissance des situations particulières » dans les groupes d'experts, ainsi que la possibilité pour les conducteurs de bateau de passer des examens portant sur ces connaissances dans leur propre pays contribueront à promouvoir encore la mobilité. L'incidence bénéfique de ces mesures pour les membres d'équipage, qui sont deux fois plus nombreux que les conducteurs de bateau, est encore plus marquée, du fait que leur statut ne sera plus dévalorisé du fait de la non-reconnaissance de leurs qualifications.

19. L'afflux de nouveaux membres d'équipage qualifiés aura un effet bénéfique sur le plan de la sécurité. De même, la qualité et l'attrait du métier en seront rehaussés par suite de l'accroissement du niveau de sécurité ainsi que de l'amélioration de l'autonomie professionnelle et des perspectives de carrière. Les avantages de l'option C1 sont légèrement plus importants que ceux de l'option C2. La reconnaissance des diplômes et des certificats de formation, en donnant automatiquement accès à la profession sans nécessité d'examens supplémentaires auprès d'une autorité administrative, augmentera l'attrait du métier et réduira les lourdeurs administratives.

20. Enfin, l'option C1 est également plus cohérente puisque des dispositions législatives s'appliquent déjà, à l'échelle de l'UE, aux établissements d'enseignements et de formation pour plusieurs autres modes de transport. Dans ces secteurs, les prescriptions vont encore plus loin en prévoyant aussi une formation continue.

21. La proposition en question aurait une incidence bénéfique sur le secteur privé de la navigation fluviale, qui comprend principalement des PME et des microentreprises, lesquelles n'auraient à assumer qu'une petite partie des coûts, qui serait largement compensée par les avantages tirés de l'accroissement de la mobilité de la main-d'œuvre.

D. Entrée en vigueur

22. La directive dont il est question devrait être adoptée à la mi-2017.
