



Bruxelles, den 18.2.2016  
COM(2016) 82 final

2016/0050 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer for sejlads på indre vandveje og om ophævelse af Rådets direktiv 96/50/EF og Rådets direktiv 91/672/EØF**

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2016) 35 final}

{SWD(2016) 36 final}

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

#### 1.1. Forslagets begrundelse og formål

Formålet med initiativet er at lette arbejdskraftmobiliteten i sektoren for transport ad indre vandveje ved at sikre, at faglærte arbejdstageres kvalifikationer anerkendes i hele EU. Initiativet bygger på mere end 19 års erfaring med gennemførelsen af direktiv 96/50/EF<sup>1</sup> og 91/672/EØF<sup>2</sup>, som imidlertid er begrænset til gensidig anerkendelse af bådførere, der besejler EU's indre vandveje bortset fra Rhinen.

Transport ad indre vandveje er en omkostningsbesparende og energieffektiv transportform, der kan anvendes mere effektivt for at understøtte energieffektivitet, vækst og industrielle udviklingsmål i Den Europæiske Union. Bidraget fra denne transportform er imidlertid hæmmet på grund af vanskeligheder med hensyn til arbejdskraftmobilitet, vedvarende mangel på arbejdskraft og kvalifikationsmismatch, der fortsat er et problem trods sektorens forsøg på at løse problemerne på bilateralt og multilateralt plan. Forskellige mindstekrav til erhvervsmæssige kvalifikationer i medlemsstaterne giver ikke de enkelte lande tilstrækkelig garanti for anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer for besætningsmedlemmer fra andre medlemsstater, særlig da dette også påvirker sejladsikkerheden.

I dette initiativ foreslås det derfor at udvide anvendelsesområdet for anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer til ud over bådførere at omfatte alle de besætningsmedlemmer, der er involveret i at føre fartøjet, herunder på Rhinen. For at indgyde den nødvendige tillid, hvilket er en forudsætning for en sådan anerkendelse, foreslås det i initiativet at basere anerkendelsen af erhvervsmæssige kvalifikationer på de kompetencer, der er nødvendige for at føre et fartøj, og for at skabe balance mellem anerkendelse af kvalifikationer og garantier for indførelse af standarder med hensyn til vurdering af kompetencer, godkendelse af uddannelsesprogrammer og overvågning og evaluering af certificering og uddannelse.

Dette initiativ imødekommer vedvarende opfordringer fra sektoren og medlemsstaterne til at revidere den gældende forældede retlige ramme og erstatte den med en moderne, kompetencebaseret ramme, som er i overensstemmelse med den tilgang til anerkendelse af kvalifikationer, der anvendes i forbindelse med andre transportformer.

#### 1.2. Sammenhæng med eksisterende politikker på samme område

Direktiv 91/672/EØF og direktiv 96/50/EF indeholder bestemmelser om gensidig anerkendelse og fastsættelse af mindstekrav for erhvervelse af bådførercertifikater. Dette initiativ bygger på disse instrumenter og udvider kravene til at omfatte alle besætningsmedlemmer, der er involveret i sejlads på indre vandveje i EU, herunder på Rhinen.

Da der ikke findes nogen EU-dækkende sektorspecifik lovgivning for anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer for arbejdstagere under bådførerniveau, finder det generelle direktiv 2005/36/EF om anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer anvendelse. Dette

---

<sup>1</sup> Rådets direktiv 96/50/EF af 23. juli 1996 om harmonisering af betingelserne for erhvervelse af nationale bådførercertifikater for gods- og persontransport ad indre vandveje i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996 s. 31).

<sup>2</sup> Rådets direktiv 91/672/EØF af 16. december 1991 om gensidig anerkendelse af nationale bådførercertifikater for transport af varer og personer ad indre vandveje (EFT L 373 af 31.12.1991, s. 29).

direktiv er imidlertid i praksis ikke en effektiv løsning for fagfolk, der udfører hyppige og regelmæssige grænseoverskridende aktiviteter inden for transport ad indre vandveje, og derfor er denne generelle rammes muligheder stort set ikke blevet anvendt af sektorens arbejdstagere.

Forslaget er udarbejdet inden for Kommissionens politiske ramme til fremme af transport ad indre vandveje, NAIADES II<sup>3</sup>, som indebærer en revision af rammerne for harmonisering og modernisering af erhvervsmæssige kvalifikationer i sektoren. Som led i den nye tilgang til forvaltning inden for transport ad indre vandveje har Kommissionen styrket sit samarbejde med forskellige flodkommissioner, navnlig Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen (CCNR). Dette samarbejde har bl.a. ført til oprettelsen af et nyt organ, kendt under det franske akronym CESNI<sup>4</sup>, der er åbent for eksperter fra alle EU-medlemsstater og har til opgave at udarbejde tekniske standarder for sektoren for indre vandveje. EU kan desuden benytte organets ekspertise i forbindelse med erhvervsmæssige kvalifikationer i denne sektor. Udarbejdelsen af kompetencebaserede mindstekrav, som EU, CCNR og andre internationale organer og tredjelande kan anvende inden for deres retlige rammer, er et vigtigt skridt hen imod gensidig anerkendelse af kvalifikationer inden for sejlads på indre vandveje i hele EU.

### **1.3. Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Dette initiativ er i overensstemmelse med og bidrager til det indre marked, da det hjælper med at overvinde hindringer, der forhindrer gennemførelsen af dets fulde potentiale. Det kan være med til at give virksomheder adgang til transport ad indre vandveje, der kan tilbyde den bedste tilgængelige pris, kvalitet eller tjeneste, og hjælpe fagfolk med hurtigt og nemt at tilbyde tjenester på tværs af EU. Initiativet bidrager til Kommissionens strategiske mål for 2014-2019, som har til formål at fremme "et mere uddybet og mere fair indre marked med et styrket industrigrundlag", "et nyt skub i beskæftigelse, vækst og investeringer", "energiunion" og EU "som en stærkere global aktør".

Mere specifikt er initiativet i overensstemmelse med Kommissionens arbejdsprogram for 2016, som understreger, hvor vigtigt det er dels at støtte arbejdskraftmobilitet, dels at bekæmpe misbrug og samtidig fremme udviklingen af færdigheder, herunder gensidig anerkendelse af kvalifikationer. Dette initiativ anskueliggør en afbalanceret tilgang til arbejdskraftmobilitet med henblik på et mere fair og uddybet indre marked og behandler spørgsmålet om vedvarende mangel på arbejdskraft inden for sektoren for transport ad indre vandveje og baner vejen for foranstaltninger til bekæmpelse af misbrug eller svigagtige krav. Samtidig er formålet med initiativet at sætte skub i beskæftigelse og karriere, fordi det gør kompetencer til hjørnestenen i den gensidige anerkendelse af kvalifikationer.

Denne videreudvikling af EU's indre marked for transport ad indre vandveje er afgørende for forbedring af energieffektiviteten for transport og bidrager med etableringen af fælles standarder i EU til at gøre Unionen til en "stærkere global aktør".

---

<sup>3</sup> Meddelelse: Fremme af høj kvalitet i transport ad indre vandveje - NAIADES II (COM(2013) 623 final).

<sup>4</sup> Det Europæiske Udvalg for Udarbejdelse af Standarder for Sejlads på Indre Vandveje.

## **2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET**

### **2.1. Retsgrundlag**

Forslaget er baseret på artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, som er retsgrundlaget for vedtagelse af EU-foranstaltninger, som vedrører transport ad indre vandveje.

### **2.2. Nærhedsprincippet**

Dette initiativ er berettiget, da målene for den påtænkte handling ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne alene. Alle aspekter af varetransport via nettet af indre vandveje er generelt tværnationale. Forskelle i medlemsstaternes nationale lovgivning undergraver funktionen af det indre marked for varer og arbejdstagere. Uden tiltag fra EU's side vil færdiggørelsen og den effektive anvendelse af det transeuropæiske transportnet blive bragt i fare, og investeringer med EU-midler i nettet af indre vandveje vil ikke give optimale resultater. Forskelle i retlige ordninger<sup>5</sup> for anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer inden for transport ad indre vandveje i hele EU kan hverken fuldt ud løses af medlemsstaterne hver for sig, inden for rammerne af internationale konventioner eller af selve industrien. Denne begrundelse gælder for foranstaltninger, der finder anvendelse for bådførere og andre kategorier af besætningsmedlemmer. At udvide anvendelsesområdet til at omfatte Rhinen tilfører en merværdi i forhold til den eksisterende retlige ramme, da der indføres fælles standarder, der er et nødvendigt element i det indre marked for faglærte arbejdstagere inden for transport ad indre vandveje på EU-plan.

### **2.3. Proportionalitetsprincippet**

I tråd med foranstaltninger, der er truffet i forbindelse med andre transportformer, påtænkes der kun kompetencebaserede EU-dækkende mindstekrav, som kontrolleres ved hjælp af eksaminationer, for faglærte besætningsmedlemmer - bådsmand og bådførere. For ufaglærte besætningsmedlemmer, såsom dæksmatroser, foreslås der kun mindstekrav med hensyn til alder og helbredsmæssig egnethed.

Den foranstaltning, der har til formål certificere uddannelsesprogrammer, står i et rimeligt forhold til målet, idet den ikke griber ind i nationale undervisningsplaner vedrørende generelle emner, men omfatter de kompetencer og færdigheder, der er nødvendige for at sikre sejladsikkerhed og beskyttelse af menneskeliv, og ikke kræver, at personer, som allerede har gennemgået et godkendt uddannelsesprogram i EU, skal bestå supplerende administrative eksamener inden for de samme emner, som allerede er omfattet af deres uddannelsesprogram.

Det er nødvendigt at indføre fælles kompetencekriterier i forbindelse med særlige risici, da sådanne krav bør begrundes i sikkerhedsmæssige hensyn, og den fornødne viden bør stå i forhold til den relevante risiko.

Det er nødvendigt at indføre oplysninger om certificerede kvalifikationer i en database, der føres af Kommissionen eller et udpeget organ, for at strømline informationsudvekslingen mellem medlemsstaterne og sikre effektiv gennemførelse af initiativet.

For at skabe den nødvendige tillid mellem medlemsstaterne i forbindelse med mekanismen for gensidig anerkendelse anses kravene til kvalitetsstandarderne for vurdering af kompetencer og færdigheder, anerkendelse af uddannelsesprogrammer og overvågning af hele certificeringssystemet også for at være forholdsmæssige.

---

<sup>5</sup> Rådet for Den Europæiske Union understregede i sine konklusioner af 16. juni 2011 sektorens nuværende komplekse organisatoriske struktur.

En række foranstaltninger, såsom en udvidelse af kravene til besætningsmedlemmer, der arbejdstager inden for sejlads på indre vandveje, der ikke er forbundet med en anden medlemsstats sejlbare vandvejsnet, blevet forkastet af hensyn til forholdsmæssigheden. Medlemsstater med ikkeforbundne indre vandveje skal ikke desto mindre anerkende certificerede kvalifikationer hos besætningsmedlemmer fra andre medlemsstater.

Den foreslåede foranstaltning står dermed i forhold til målet.

## **2.4. Valg af retsakt**

Med henblik på at indføre et harmoniseret og effektivt system til anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer inden for sejlads på indre vandveje, som er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, er et direktiv det mest hensigtsmæssige instrument. Dette forslag ændrer heller ikke den type instrument, der tidligere blev anvendt. Et direktiv vil sætte medlemsstaterne i stand til at træffe de foranstaltninger, der er nødvendige for at overholde dette direktivs forpligtelser, idet der også tages hensyn til særlige nationale forhold. En medlemsstat kan, forudsat at den anerkender kvalifikationer, som andre medlemsstater har certificeret, også anvende strengere krav til certificering af kvalifikationer på sit eget område.

## **3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER**

### **3.1. Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Der er gennemført en ekstern evaluering af direktiv 91/672/EØF og 96/50/EF<sup>6</sup>. Undersøgelsen viste, at den gældende ramme har været delvis effektiv med hensyn til at opfylde målet om gensidig anerkendelse af bådførercertifikater og harmonisere betingelserne for at opnå certifikater, men der er stadig flere hindringer. Der er taget højde for alle henstillinger i forbindelse med konsekvensanalysen.

### **3.2. Høringer af interesserede parter**

De interesserede parter er blevet hørt ved flere lejligheder og på forskellige måder om de forskellige elementer, der nu er genstand for forslaget:

- 1) Kommissionen nedsatte i 2012 en fælles ekspertgruppe vedrørende erhvervsmæssige kvalifikationer og uddannelsesstandarder inden for sejlads på indre vandveje. Høringen i den fælles ekspertgruppe tog form af 11 ekspertmøder mellem september 2012 og november 2014 og omfattede internationale flodkommissioner, nationale administrationer, erhvervsorganisationer, fagforeninger, uddannelsesinstitutioner og andre sammenslutninger<sup>7</sup>. Disse møder gav mulighed for nyttige udvekslinger om de foranstaltninger, der påtænkes i forbindelse med Kommissionens forslag. Der var bred tilslutning til et initiativ på EU-plan.

<sup>6</sup> Evalueringen af den nuværende ramme findes på:  
<http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014-03-evaluation-report-directive-1996-50.pdf>.

<sup>7</sup> Følgende organisationer var repræsenteret: 1) internationale flodkommissioner: Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen, Donaukommissionen, Savakommissionen, 2) De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa 3) nationale administrationer med ansvar for politikudformning inden for transport ad indre vandveje og lovgivningsmæssige og administrative aktiviteter, 4) erhvervsorganisationer: European Barge Union, European Skippers Organisation, 5) fagforeninger: European Transport Workers' Federation - afdelingen for transport ad indre vandveje, 6) PLATINA-plattformen til gennemførelse af NAIADES, 7) europæiske uddannelsesinstitutioner inden for transport ad indre vandveje, EDINNA, 8) Aquapol og European Federation for Inland Ports.

- 2) Udvalget for den sociale dialog inden for sektoren for transport ad indre vandveje på EU-plan<sup>8</sup> blev også inddraget i høringerne. Arbejdsmarkedets parter forelagde den 16. september 2013 et dokument om arbejdsmarkedsparternes holdning til erhvervsmæssige kvalifikationer og uddannelsesstandarder for besætningsmedlemmer på fartøjer til transport ad indre vandveje. De påpegede, at den aktuelle kludetæppeordning helt klart ikke længere er egnet til formålet. Den hæmmer erhvervets tiltrækningskraft og gør sektoren til et let mål for ulovlig praksis, hvilket kan forvride konkurrencen. De bekræftede behovet for et moderne og fleksibelt lovgivningsinstrument i forbindelse med uddannelse og certificering. Arbejdsmarkedets parter understregede også, at forslaget om erhvervsmæssige kvalifikationer kun er en del af dette puslespil. Den elektroniske søfartsbog, logbogen og takografen er de manglende brikker, der skal tages fat på inden alt for længe for at sikre lige vilkår.
- 3) Fra den 26. marts til den 21. juni 2013 fandt der en offentlig onlinehøring sted om de væsentlige elementer i konsekvensanalysen<sup>9</sup>. Kommissionen modtog i alt 94 svar fra uddannelsesinstitutioner, iværksættere/rederer, rederier, offentlige myndigheder, havne, arbejdstagerorganisationer og flodkommissioner. Der kom svar fra i alt 16 lande. Den offentlige onlinehøring fremhævede, at de problemer, der tages fat på i Kommissionens forslag, har stor betydning. Svarene viste en høj grad af støtte til lovgivningsmæssige foranstaltninger, der tager sigte på at harmonisere erhvervsmæssige krav, kvalifikationer og eksaminationer i forbindelse med sejlads på indre vandveje.

### **3.3. Konsekvensanalyse**

Dette forslag ledsages af en konsekvensanalyse, som er blevet vurderet af Udvalget for Forskriftskontrol, der afgav positiv udtalelse den 31. juli 2015. Der er taget højde for alle henstillinger fra Udvalget for Forskriftskontrol i den endelige konsekvensanalyse. I afsnit 2.2 i konsekvensanalysen findes der flere oplysninger om, hvordan der er taget hensyn til disse henstillinger.

Med henblik på at løse de væsentligste påviste problemer, navnlig det forhold at arbejdstagere oplever vanskeligheder med hensyn til gensidig anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer, og det forhold at lokale krav til viden kan skabe unødvendige vanskeligheder for bådførere, der besejler visse flodstrækninger, har man valgt den politiske løsningsmodel, der går ud på at indføre mindstekrav til kompetencer for bådsmand og bådførere, herunder eksamenskrav for uddannelsesinstitutioner.

Denne løsningsmodel foretrækkes, fordi det er en mere effektiv måde at forbedre arbejdskraftmobiliteten på end løsningsmodellerne med "at lade stå til" eller "indføre frivillige foranstaltninger".

Den foretrukne løsningsmodel tager også fat på vanskelighederne i forbindelse med arbejdskraftmobiliteten, som skyldes lokale krav til viden og gør det muligt for medlemsstaterne at foretage vurderinger af de krævede kompetencer i forbindelse med særlige risici, også for indre vandveje, som er beliggende i en anden medlemsstat, hvilket yderligere øger denne løsningsmodels effektivitet.

---

<sup>8</sup> De europæiske arbejdsmarkedsparter inden for transport ad indre vandveje omfatter European Barge Union, European Skippers' Organisation og European Transport Workers' Federation.

<sup>9</sup> Alle relevante dokumenter kan findes på: [http://ec.europa.eu/transport/media/consultations/2013-06-21-inlandnavigqualifications\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/media/consultations/2013-06-21-inlandnavigqualifications_en.htm).

I konsekvensanalysen blev der forelagt to varianter af den foretrukne løsningsmodel, hvor den første går ud på at begrænse de lovgivningsmæssige krav til vurdering af kompetencer til obligatoriske administrative eksaminationer og en, der også omfatter gensidig anerkendelse af godkendte uddannelsesprogrammer. Ifølge den første variant kræves det, at alle bådsmand og bådførere skal bestå en administrativ eksamen, der tilrettelægges af en kompetent myndighed, for at få deres kvalifikationer anerkendt i hele EU, selv om de allerede er i besiddelse af et eksamensbevis eller et certifikat fra en uddannelsesinstitution inden for transport ad indre vandveje. Den anden variant er blevet foretrukket, da den mindsker den administrative byrde for de ansøgere, der tidligere har erhvervet de nødvendige færdigheder, og som har dokumenteret deres kompetencer i løbet af deres uddannelse, fordi de ikke behøver at bestå yderligere eksamener. Dermed har den også en positiv virkning på erhvervets tiltrækningskraft, arbejdskraftmobilitet, adgang til erhvervet og administrative besparelser. Denne virkning gør også den anden variant mere effektiv end den første variant. Endelig skaber denne variant også mere sammenhæng, da der allerede på EU-plan findes lignende lovgivningsmæssige krav til uddannelsesinstitutioner for jernbane- og luftfartssektoren. Kravene i disse sektorer er endda mere omfattende, idet de også indebærer løbende uddannelse. Samlet set er den anden variant mere sammenhængende, mere effektiv og mere virkningsfuld og i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet som anført i afsnit 2.3.

### **3.4. Måltrettet regulering og forenkling**

Den private sektor for transport ad indre vandveje består næsten udelukkende af SMV'er og mikrovirksomheder. De er derfor ikke udelukket fra dette initiativ, da dette ville neutralisere virkningen fuldstændigt. Dette forslag er udarbejdet med SMV'er i tankerne. Forslaget får positive konsekvenser for SMV'er og mikrovirksomheder, da de kun vil skulle oppebære en lille del af omkostningerne, hvilket vil blive mere end opvejet af fordelene ved forbedret arbejdskraftmobilitet.

Ved at indføre de fælles standarder for hele EU, der er nødvendige for at realisere det indre marked for arbejdstagere inden for transport ad indre vandveje, strømliner forslaget den retlige ramme vedrørende erhvervsmæssige kvalifikationer i den europæiske sektor for transport ad indre vandveje, som på nuværende tidspunkt er fragmenterede. Forslaget erstatter et komplekst sæt af regionale krav med multilaterale og bilaterale aftaler med en enklere og, hvad endnu vigtigere er, en EU-dækkende ramme for certificering og gensidig anerkendelse.

Forslaget mindsker den administrative byrde for de ansøgere, der har gennemført et godkendt uddannelsesprogram, idet de ikke behøver tage unødvendige supplerende administrative eksamener.

Forslaget fremmer også elektronisk informationsudveksling og baner vejen for indførelse af elektroniske værktøjer med henblik på at reducere den administrative byrde og samtidig gøre dokumenterne mindre sårbare over for manipulation.

Forslaget ophæver direktiv 91/672/EØF og direktiv 96/50/EF og indeholder bestemmelser om gradvis indfasning med overgangsforanstaltninger.

## **4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET**

Forslaget har ingen virkninger for EU's budget.

## **5. FAKULTATIVE ELEMENTER**

### **5.1. Foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Det forventes, at Kommissionen senest syv år efter overgangsperiodens udløb forelægger en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet med en evaluering af effektiviteten af de foranstaltninger, der indføres ved dette forslag.

### **5.2. Forklarende dokumenter**

Det foreslåede direktiv indeholder et betydeligt antal mere omfattende retlige forpligtelser i forhold til de eksisterende direktiver 91/672/EØF og 96/50/EF. I betragtning heraf og det forhold, at forslaget indeholder bestemmelser om en række kvalifikationer, som endnu ikke er omfattet af den retlige ramme på obligatorisk vis, dvs. medlemmer af dæksbesætningen ud over bådførere, eksperter inden for anvendelse af flydende naturgas som brændstof og eksperter i passagerskibsfart, vil der være behov for en skriftlig redegørelse, der skal ledsage meddelelsen af gennemførelsesforanstaltninger, således at de foranstaltninger, som medlemsstaterne indfører, let kan identificeres.



Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV****om anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer for sejlads på indre vandveje og om ophævelse af Rådets direktiv 96/50/EF og Rådets direktiv 91/672/EØF**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>10</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>11</sup>,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets direktiv 91/672/EØF<sup>12</sup> og Rådets direktiv 96/50/EF<sup>13</sup> er de første skridt, der er taget hen imod harmonisering og anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer for besætningsmedlemmer i forbindelse med sejlads på indre vandveje.
- (2) Kravene til besætningsmedlemmer, der sejler på Rhinen, som ikke er omfattet af direktiv 91/672/EØF og 96/50/EF, er fastsat af Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen (CCNR) i henhold til bestemmelserne for maritimt personale under den reviderede konvention om sejlads på Rhinen.
- (3) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/36/EF<sup>14</sup> finder, for så vidt angår indre vandveje, anvendelse på andre erhverv end bådførere, som er omfattet af direktivet. Den gensidige anerkendelse af eksamensbeviser og certifikater i henhold til direktiv 2005/36/EF er imidlertid ikke et optimalt svar på de regelmæssige og hyppige grænseoverskridende aktiviteter, der finder sted i forbindelse med erhverv inden for indre vandveje.

---

<sup>10</sup> EUT C , , s. .

<sup>11</sup> EUT C , , s. .

<sup>12</sup> Rådets direktiv 91/672/EØF af 16. december 1991 om gensidig anerkendelse af nationale bådførercertifikater for transport af varer og personer ad indre vandveje (EFT L 373 af 31.12.1991, s. 29).

<sup>13</sup> Rådets direktiv 96/50/EF af 23. juli 1996 om harmonisering af betingelserne for erhvervelse af nationale bådførercertifikater for gods- og persontransport ad indre vandveje i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996 s. 31).

<sup>14</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/36/EF af 7. september 2005 om anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer (EUT L 255 af 30.9.2005. s. 22).

- (4) En evalueringsundersøgelse, som Kommissionen foretog i 2014, viste, at begrænsningen af anvendelsesområdet for direktiv 91/672/EØF og 96/50/EF til kun at omfatte bådførere og den manglende automatiske anerkendelse af bådførercertifikater, der er udstedt for Rhinen i overensstemmelse med disse direktiver, i høj grad hæmmer mobiliteten for besætningsmedlemmer i forbindelse med sejlads på indre vandveje.
- (5) For at fremme mobiliteten og sikre sejladssikkerheden og beskyttelsen af menneskers liv er det vigtigt, at medlemmer af dæksbesætningen, personer, der har ansvaret for nødsituationer om bord på passagerfartøjer, og personer, der er involveret i bunkring af fartøjer, som anvender flydende naturgas som brændstof, er i besiddelse af kvalifikationscertifikater, der dokumenterer deres kvalifikationer. For at sikre effektiv håndhævelse bør de være i besiddelse af sådanne certifikater i forbindelse med udøvelsen af deres erhverv.
- (6) Bådførere, der sejler under forhold, som udgør en særlig sikkerhedsrisiko, bør være i besiddelse af en særlig tilladelse, navnlig til sejlads i store konvojer, føring af fartøjer, der anvender flydende naturgas som brændstof, sejlads under forhold med nedsat sigtbarhed, sejlads på vandveje for søgående skibsfart eller sejlads på vandveje med særlige risici for sejladsen. For at opnå en sådan tilladelse bør det være et krav, at bådførere kan dokumentere yderligere kompetencer.
- (7) For at sikre sejladssikkerheden bør medlemsstaterne kortlægge vandveje for søgående skibsfart i overensstemmelse med harmoniserede kriterier. Kompetencekravene til sejlads på disse vandveje bør fastsættes på EU-plan. Medlemsstaterne bør, uden at begrænse mobiliteten for bådførere unødigt og når det er nødvendigt af hensyn til sejladssikkerheden, i henhold til dette direktiv også have mulighed for at kortlægge de vandveje, der indebærer særlige risici for sejladsen, i overensstemmelse med harmoniserede kriterier og procedurer. I et sådant tilfælde bør de dermed forbundne kompetencekrav fastsættes på medlemsstatsniveau.
- (8) Af hensyn til omkostningseffektiviteten bør det ikke gøres obligatorisk at være i besiddelse af EU-kvalifikationscertifikater på nationale indre vandveje, som ikke er forbundet med en anden medlemsstats sejlbare vandvejsnet.
- (9) Med henblik på at bidrage til mobiliteten for personer, der er involveret i at føre fartøjer i hele Unionen, og i betragtning af, at alle kvalifikationscertifikater, søfartsbøger og logbøger, som er udstedt i overensstemmelse med dette direktiv, opfylder en række mindstekrav, bør medlemsstaterne anerkende de erhvervsmæssige kvalifikationer, der er certificeret i overensstemmelse med dette direktiv. Derfor bør indehaverne af disse kvalifikationer kunne udøve deres erhverv på alle Unionens indre vandveje.
- (10) I lyset af at der siden 2003 er foregået et samarbejde mellem Unionen og CCNR, hvilket har ført til oprettelsen af et Europæisk Udvalg for Udarbejdelse af Standarder for Sejlads på Indre Vandveje (CESNI), et internationalt organ, som er oprettet inden for rammerne af CCNR, og for at strømline de retlige rammer for erhvervsmæssige kvalifikationer i Europa, bør kvalifikationscertifikater, søfartsbøger og logbøger udstedt i overensstemmelse med bestemmelserne for maritimt personale under den reviderede konvention om sejlads på Rhinen, hvori der fastsættes krav, som er identiske med kravene i dette direktiv, være gældende for alle indre vandveje i Unionen. Sådanne dokumenter, der udstedes af tredjelande, bør anerkendes i EU under forudsætning af gensidighed. For yderligere at fjerne hindringer for arbejdskraftmobiliteten og strømline de retlige rammer for erhvervsmæssige kvalifikationer i Europa bør det være muligt at anerkende ethvert

kvalifikationscertifikat, enhver søfartsbog og logbog udstedt af et tredjeland på baggrund af krav, der er identiske med kravene i dette direktiv, for alle Unionens vandveje med forbehold af en vurdering foretaget af Kommissionen og med forbehold af det pågældende tredjelands anerkendelse af dokumenter, der er udstedt i overensstemmelse med dette direktiv.

- (11) Direktiv 2005/36/EF finder fortsat anvendelse på medlemmer af dæksbesætningen, der er fritaget fra kravet om at være i besiddelse af et EU-kvalifikationscertifikat, som er udstedt i overensstemmelse med dette direktiv, og på kvalifikationer for indre vandveje, som ikke er omfattet af dette direktiv.
- (12) Medlemsstaterne bør kun udstede kvalifikationscertifikater til personer, som har det minimumskompetenceniveau, den mindstealder, den helbredsmæssige egnethed og sejltid, der kræves for at opnå en bestemt kvalifikation.
- (13) For at sikre gensidig anerkendelse af kvalifikationer bør kvalifikationscertifikaterne baseres på de kompetencer, der er nødvendige for at føre et fartøj. Medlemsstaterne bør sikre, at personer, der får kvalifikationscertifikater, opfylder det tilsvarende minimumskompetenceniveau, som kontrolleres efter en hensigtsmæssig vurdering. Sådanne vurderinger kan tage form af en administrativ eksamen eller kan indgå i godkendte uddannelsesprogrammer, der gennemføres i overensstemmelse med fælles standarder med henblik på at sikre et sammenligneligt minimumskompetenceniveau i alle medlemsstater for forskellige kvalifikationer.
- (14) I betragtning af ansvaret for sikkerheden ved udøvelsen af erhvervet som bådfører ved sejlads med radarnavigation og bunkring af fartøjer, der anvender flydende naturgas som brændstof, eller føring af fartøjer, der anvender flydende naturgas som brændstof, kræves det, at det ved hjælp af praktiske eksamener kontrolleres, om det nødvendige kompetenceniveau er nået. Sådanne praktiske eksamener kan udføres ved brug af godkendte simulatorer for yderligere at lette kompetenceevalueringen.
- (15) Det er nødvendigt at godkende uddannelsesprogrammer for at kontrollere, at programmerne opfylder fælles mindstekrav til indhold og tilrettelæggelse. Opfyldelse heraf giver mulighed for at fjerne unødige hindringer for adgang til erhvervet, da personer, der allerede har erhvervet de nødvendige færdigheder under deres erhvervsuddannelse, ikke behøver at bestå yderligere eksamener. Godkendte uddannelsesprogrammer kan også gøre det lettere for arbejdstagere med tidligere erfaring fra andre sektorer at få adgang til erhverv inden for sejlads på indre vandveje, da de kan deltage i særlige uddannelsesprogrammer, hvor der tages hensyn til deres allerede erhvervede kompetencer.
- (16) For yderligere at fremme mobiliteten for bådførere bør alle medlemsstater, hvor det er muligt, have ret til at vurdere den nødvendige kompetence til at håndtere særlige risici for sejlads på alle strækninger af indre vandveje i Unionen, hvor sådanne risici påvises.
- (17) Sejltiden bør kontrolleres ved hjælp af påtegninger i søfartsbøger, som attesteres af en medlemsstat. For at muliggøre en sådan kontrol bør medlemsstaterne udstede søfartsbøger og logbøger og sikre, at sidstnævnte indeholder en optegnelse over fartøjernes sejlads. En ansøgers helbredsmæssige egnethed bør certificeres af en godkendt læge.

- (18) Når foranstaltningerne i dette direktiv indebærer behandling af personoplysninger, skal dette foregå i overensstemmelse med EU-lovgivningen om beskyttelse af personoplysninger<sup>15</sup>.
- (19) For at bidrage til en effektiv administration med hensyn til udstedelse, fornyelse og tilbagekaldelse af kvalifikationscertifikater bør medlemsstaterne udpege de kompetente myndigheder, der skal gennemføre dette direktiv, og oprette registre til registrering af data om EU-kvalifikationscertifikater, søfartsbøger og logbøger. For at lette udvekslingen af informationer mellem medlemsstater og med Kommissionen med henblik på at gennemføre, håndhæve og evaluere direktivet samt for at føre statistik, opretholde sikkerheden og lette sejladsen bør medlemsstaterne indberette sådanne informationer, herunder data om kvalifikationscertifikater, søfartsbøger og logbøger, til en database, der føres af Kommissionen.
- (20) Myndigheder, herunder i tredjelande, der udsteder kvalifikationscertifikater, søfartsbøger og logbøger i henhold til regler, som er identiske med kravene i dette direktiv, behandler personoplysninger. Med henblik på evaluering af direktivet og for at føre statistik, opretholde sikkerheden, lette sejladsen og lette udvekslingen af informationen mellem de myndigheder, der er involveret i gennemførelse og håndhævelse af dette direktiv, bør disse myndigheder og, hvor det er relevant, internationale organisationer, som har fastsat disse identiske regler, også have adgang til den database, der føres af Kommissionen. Denne adgang bør dog være underlagt et passende niveau for beskyttelse af data, herunder også personoplysninger.
- (21) Med henblik på yderligere at reducere den administrative byrde og samtidig gøre dokumenterne mindre sårbare over for manipulation bør Kommissionen som det næste skridt efter vedtagelsen af dette direktiv undersøge muligheden for at indføre en elektronisk udgave af søfartsbøger og logbøger samt elektroniske erhvervspas, der omfatter EU-kvalifikationscertifikater. I den forbindelse bør Kommissionen tage eksisterende teknologier inden for andre transportformer, især vejtransport, i betragtning. Efter at have foretaget en konsekvensanalyse, herunder af lønsomhed og af virkningerne på de grundlæggende rettigheder, navnlig hvad angår beskyttelse af personoplysninger, bør Kommissionen om nødvendigt forelægge Europa-Parlamentet og Rådet et forslag.
- (22) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at vedtage afgørelser om godkendelse af foranstaltninger, som foreslås af medlemsstaterne med hensyn til krav til kompetence i forbindelse med særlige risici på bestemte strækninger af indre vandveje.
- (23) Gennemførelsesbeføjelser vedrørende vedtagelse af modeller til udstedelse af EU-kvalifikationscertifikater, søfartsbøger og logbøger og vedtagelse af afgørelser, der fastslår eller suspenderer anerkendelsen af sådanne dokumenter, der er udstedt af et tredjeland eller i henhold til en international aftale om regler for sejlads på indre

---

<sup>15</sup> Navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. XXX/2016 (nummer indsættes efter formel vedtagelse) om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (generel forordning om databeskyttelse) (henvisning til EUT indsættes efter formel vedtagelse) og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EUT L 8 af 12.1.2001, s. 1).

vandveje i Unionen, bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011<sup>16</sup>.

- (24) For at sikre et minimum af harmoniserede standarder for certificering af kvalifikationer og for at lette udvekslingen af informationer mellem medlemsstater og med henblik på Kommissionens gennemførelse, overvågning og evaluering bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af uddannelses- og kvalifikationskrav, krav til helbredsmæssig egnethed, kravene til praktiske eksamener, krav til godkendelse af simulatorer og krav til karakteristika og betingelser for brug af en database, der føres af Kommissionen, hvor der opbevares en kopi af nøgledata vedrørende EU-kvalifikationscertifikater, søfartsbøger, logbøger og anerkendte dokumenter. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (25) Problemet med nationale certifikater, som er udstedt for bådførere og andre kategorier af dæksbesætningsmedlemmer under dette direktivs anvendelsesområde, og som allerede er i brug, herunder certifikater, der er udstedt af CCNR, bør løses ved hjælp af overgangsforanstaltninger. De bør så vidt muligt sikre tidligere tilkendte rettigheder og sigte mod at give faglærte besætningsmedlemmer en rimelig frist til at ansøge om et EU-kvalifikationscertifikat. De bør derfor fastsætte en periode på højst 10 år, hvor disse certifikater kan anvendes på de af Unionens vandveje, hvor de var gyldige før gennemførelsesfristens udløb, og sørge for en overgangsordning til de nye regler for alle disse certifikater på grundlag af et fælles sæt EU-kriterier.
- (26) CESNI, som er åbent for eksperter fra alle medlemsstater, udarbejder standarder for sejlads på indre vandveje, herunder for erhvervmæssige kvalifikationer. Kommissionen kan tage højde for disse standarder, når den tillægges beføjelser til at vedtage retsakter i overensstemmelse med dette direktiv.
- (27) Målet med dette direktiv, nemlig fastsættelse af en fælles ramme for anerkendelse af erhvervmæssige kvalifikationer inden for sejlads på indre vandveje, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af dets omfang og virkninger i hele Unionen bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (28) I henhold til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter<sup>17</sup> har medlemsstaterne forpligtet sig til i tilfælde, hvor det er berettiget, at lade meddelelsen af gennemførelsesforanstaltninger ledsage af et eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem et direktivs bestanddele og de tilsvarende dele i de nationale gennemførelsesinstrumenter. I

---

<sup>16</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

<sup>17</sup> EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

forbindelse med dette direktiv finder lovgiver, at fremsendelse af sådanne dokumenter er berettiget.

(29) Direktiv 91/672/EØF og 96/50/EØF bør derfor ophæves —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

## KAPITEL 1

### GENSTAND, DEFINITIONER OG ANVENDELSESOMRÅDE

#### *Artikel 1* *Genstand*

Dette direktiv fastsætter betingelser og procedurer for certificering af de kvalifikationer, der kræves af personer, som er involveret i føringen af et fartøj til transport af varer og personer ad indre vandveje i Unionen, og anerkendelse af sådanne kvalifikationer i medlemsstaterne.

#### *Artikel 2* *Anvendelsesområde*

1. Dette direktiv finder anvendelse på dæksbesætningsmedlemmer, personer, som er involveret i bunkring af fartøjer, der anvender flydende naturgas som brændstof, og eksperter i passagerskibsfart på følgende fartøjer på indre vandveje i Unionen:
  - a) fartøjer med en længde (L) på 20 m eller derover
  - b) fartøjer, hvor længden (L), bredden (B) og dybgangen (D) er 100 kubikmeter eller derover
  - c) slæbebåde og skubbebåde, som anvendes til:
    - i) at slæbe eller skubbe de fartøjer, der er omhandlet i litra a) og b)
    - ii) at slæbe eller skubbe flydende materiel
    - iii) at flytte de fartøjer, der er omhandlet i litra a) og b), eller flydende materiel koblet til slæbe- eller skubbebådens langside
  - d) passagerfartøjer
  - e) flydende materiel med eget fremdrivningsmiddel.
2. Dette direktiv finder ikke anvendelse på personer, der er involveret i føring af:
  - a) fritidsfartøjer
  - b) færger, der ikke bevæger sig uafhængigt.

#### *Artikel 3* *Definitioner*

I dette direktiv forstås ved:

- 1) "indre vandvej": en vandstrækning, som ikke er en del af havet, der er åben for sejlads

- 2) "fartøj": et fartøj til sejlads på indre vandveje eller et søgående skib
- 3) "passagerfartøj": et fartøj til endagsudflugter eller et fartøj med kahytter, der er bygget og udstyret til transport af flere end 12 passagerer
- 4) "fritidsfartøj": et fartøj, bortset fra et passagerfartøj, som kun anvendes til sport eller fritidssejlads
- 5) "EU-kvalifikationscertifikat": et certifikat udstedt af en kompetent myndighed, der bekræfter, at en person opfylder kravene i dette direktiv
- 6) "dæksbesætningsmedlemmer": personer, som er involveret i føring af et fartøj, der sejler på Unionens indre vandveje, som udfører opgaver i forbindelse med sejlads, lasthåndtering, stuvning, vedligeholdelse eller reparation, med undtagelse af personer, der udelukkende beskæftiger sig med drift af motorer og elektrisk og elektronisk udstyr
- 7) "ekspert i passagerskibsfart": en person, der er kompetent til at træffe foranstaltninger i nødsituationer om bord på passagerfartøjer
- 8) "bådfører": et dæksbesætningsmedlem, der er kvalificeret til at føre et fartøj på medlemsstaternes indre vandveje, og som har ansvaret for sejladsen på fartøjet
- 9) "særlig risiko": en sikkerhedsrisiko, der opstår på grund af særlige sejladsforhold, hvor det kræves, at bådførere har kompetencer ud over, hvad der forventes i henhold til lederniveauets generelle uddannelses- og kvalifikationskrav
- 10) "kompetence": den dokumenterede evne til at anvende den viden og de kompetencer, der kræves i henhold til fastsatte standarder for korrekt udførelse af opgaver, som er nødvendige for at føre fartøjer til sejlads på indre vandveje
- 11) "lederniveau": det ansvarsniveau, som er forbundet med erhvervet som bådfører og med at sikre, at alle opgaver i forbindelse med føringen af et fartøj udføres korrekt
- 12) "stor konvoj": skubbekonvoj bestående af en skubbebåd og syv eller flere pramme
- 13) "søfartsbog": et personligt register med detaljer om et besætningsmedlems arbejdsforløb, navnlig sejltid og gennemførte sejlads
- 14) "logbog": en officiel optegnelse over et fartøjs gennemførte sejlads
- 15) "sejltid": den tid, som dæksbesætningsmedlemmer har tilbragt ombord under en sejlads med et fartøj på indre vandveje, der er godkendt af den kompetente myndighed
- 16) "aktiv søfartsbog eller aktiv logbog": en søfartsbog eller en logbog, hvori der kan registreres data
- 17) "kompetent myndighed": en myndighed eller et organ, der er udpeget af en medlemsstat, med ansvar for at udstede EU-kvalifikationscertifikater, afholde eksamener, udstede andre dokumenter eller oplysninger og træffe de nødvendige beslutninger
- 18) "operationelt niveau": det ansvarsniveau, som er forbundet med erhvervet som bådsmand, kvalificeret bådsmand eller som roergænger og med at føre kontrol med gennemførelsen af alle opgaver inden for pågældendes fastlagte ansvarsområde i overensstemmelse med korrekte procedurer og under ledelse af en person på lederniveau.

## KAPITEL 2

### EU-KVALIFIKATIONSCERTIFIKATER

#### *Artikel 4*

#### *Dæksbesætningsmedlemmers forpligtelse til at være i besiddelse af et EU-kvalifikationscertifikat*

1. Medlemsstaterne sikrer, at dæksbesætningsmedlemmer, der sejler på indre vandveje i Unionen, er i besiddelse af et EU-kvalifikationscertifikat for dæksbesætningsmedlemmer, der er udstedt i overensstemmelse med artikel 10, eller et certifikat, der er anerkendt i overensstemmelse med artikel 9, stk. 2 eller 3.
2. En medlemsstat kan fritage alle dæksbesætningsmedlemmer eller grupper af besætningsmedlemmer med bestemte kvalifikationer, som udelukkende besejler nationale indre vandveje, der ikke er forbundet med en anden medlemsstats sejlbare vandvejsnet, fra den forpligtelse, der er fastsat i stk. 1. Medlemsstaten kan udstede nationale kvalifikationscertifikater for dæksbesætningsmedlemmer i henhold til betingelser, der afviger fra dette direktivs generelle betingelser. Gyldigheden af disse nationale kvalifikationscertifikater begrænses til de nationale sejlbare indre vandveje, der ikke er forbundet med en anden medlemsstats sejlbare vandvejsnet.
3. Uanset stk. 1 er kvalifikationscertifikater for dæksbesætningsmedlemmer ud over bådførere, som er udstedt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/106/EF,<sup>18</sup> gyldige på søgående fartøjer, der besejler indre vandveje.

#### *Artikel 5*

#### *Forpligtelse til at være i besiddelse af et EU-kvalifikationscertifikat for særlige operationer*

1. Medlemsstaterne sikrer, at eksperter i passagerskibsfart og personer, der er involveret i bunkring af fartøjer, der anvender flydende naturgas som brændstof, er i besiddelse af et EU-kvalifikationscertifikat, der er udstedt i overensstemmelse med artikel 10, eller et certifikat, der er anerkendt i henhold til artikel 9, stk. 2 eller 3.
2. En medlemsstat kan fritage alle de personer, der er omhandlet i stk. 1, eller grupper af sådanne personer med bestemte kvalifikationer, som udelukkende besejler nationale indre vandveje, der ikke er forbundet med en anden medlemsstats sejlbare vandvejsnet, fra den forpligtelse, der er fastsat i stk. 1. Medlemsstaten kan udstede nationale kvalifikationscertifikater, som kan opnås i henhold til betingelser, der afviger fra dette direktivs generelle betingelser. Gyldigheden af disse nationale kvalifikationscertifikater begrænses til de nationale sejlbare indre vandveje, der ikke er forbundet med en anden medlemsstats sejlbare vandvejsnet.
3. Uanset stk. 1 er kvalifikationscertifikater for de personer, der er omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/106/EF, gyldige på søgående fartøjer, der besejler indre vandveje.

---

<sup>18</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/106/EF af 19. november 2008 om minimumsuddannelsesniveaue for søfartserhverv (EUT L 323 af 3.12.2008, s. 33).



### *Artikel 6*

#### *Bådføreres forpligtelse til at være i besiddelse af særlige tilladelser*

Medlemsstaterne sikrer, at bådførere er i besiddelse af særlige tilladelser, der er udstedt i overensstemmelse med artikel 11, når de:

- a) sejler på indre vandveje for søgående skibsfart, jf. artikel 7
- b) sejler på strækninger af indre vandveje med særlige risici, jf. artikel 8
- c) sejler med radarnavigation
- d) fører fartøjer, der anvender flydende naturgas som brændstof
- e) sejler i store konvojer.

### *Artikel 7*

#### *Klassificering af indre vandveje for søgående skibsfart*

1. Medlemsstaterne klassificerer en strækning af indre vandveje på deres område som en indre vandvej for søgående skibsfart, når et af følgende kriterier er opfyldt:
  - a) de internationale søvejsregler finder anvendelse
  - b) farvandsafmærkningen og skilte og tavler er i overensstemmelse med reglerne på området
  - c) landbaseret navigation er nødvendig, eller
  - d) skibsudstyr, hvis anvendelse forudsætter et særligt kendskab, er nødvendigt for at foretage sejladsen.
2. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om klassificeringen af en specifik strækning af indre vandveje på deres område som en indre vandvej for søgående skibsfart. Meddelelsen til Kommissionen ledsages af en begrundelse, der er baseret på disse kriterier. Kommissionen offentliggør listen over meddelte indre vandveje for søgående skibsfart.

### *Artikel 8*

#### *Strækninger af indre vandveje med særlige risici*

1. Når hensynet til sejladssikkerheden kræver det, kan medlemsstaterne udpege strækninger af indre vandveje med særlige risici, med undtagelse af indre vandveje for søgående skibsfart som omhandlet i artikel 7, når sådanne risici skyldes:
  - a) at strømmønstrene og -hastigheden hyppigt ændrer sig
  - b) at der mangler relevante tjenester i form af farvandsefterretninger om indre vandveje eller egnede søkort med oplysninger om den indre vandvejs hydro-morfologiske forhold
  - c) tilstedeværelsen af særlige lokale færdsels- og signalregler, som på grund af særlige hydro-morfologiske forhold ikke indgår i det europæiske regelsæt for sejlads på indre vandveje (European Code for Navigation on Inland Waterways).
2. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om de foranstaltninger, som de agter at vedtage i henhold til stk. 1 og artikel 18, og om begrundelsen for foranstaltningen.

Medlemsstaterne må ikke vedtage foranstaltningen de første seks måneder efter meddelelsen.

3. Inden for en periode på seks måneder efter meddelelsen vedtager Kommissionen en gennemførelsesafgørelse om godkendelse af de foreslåede foranstaltninger, forudsat at de er i overensstemmelse med nærværende artikel og med artikel 18, eller pålægger, såfremt dette ikke er tilfældet, medlemsstaten at ændre eller undlade at vedtage den foreslåede foranstaltning.
4. De foranstaltninger, som medlemsstaten vedtager i overensstemmelse med nærværende artikel, meddeles til Kommissionen.  
Kommissionen offentliggør de foranstaltninger, som medlemsstaterne har vedtaget, sammen med den i stk. 2 omhandlede begrundelse.
5. Hvis de i stk. 1 omhandlede strækninger af indre vandveje er beliggende langs grænsen mellem to eller flere medlemsstater, konsulterer de berørte medlemsstater hinanden og giver i fællesskab Kommissionen meddelelse.

#### *Artikel 9* *Anerkendelse*

1. Alle EU-kvalifikationscertifikater som omhandlet i artikel 4 og 5 samt søfartsbøger og logbøger som omhandlet i artikel 16, der er udstedt af de kompetente myndigheder i overensstemmelse med nærværende direktiv, er gyldige på samtlige indre vandveje i Unionen.
2. Alle kvalifikationscertifikater, søfartsbøger og logbøger, der er udstedt i overensstemmelse med besætningsreglerne for sejlads på Rhinen i henhold til den reviderede konvention om sejlads på Rhinen, hvis krav er identiske med kravene i dette direktiv, er gyldige på samtlige indre vandveje i Unionen.  
Hvis sådanne certifikater, søfartsbøger eller logbøger er udstedt af et tredjeland, er de gyldige på samtlige indre vandveje i Unionen, forudsat at dette tredjeland anerkender EU-dokumenter, der er udstedt i henhold til dette direktiv, inden for sin jurisdiktion.
3. Med forbehold af stk. 2 er alle kvalifikationscertifikater, søfartsbøger eller logbøger, der er udstedt i overensstemmelse med et tredjelandets nationale regler, hvis krav er identiske med kravene i dette direktiv, gyldige på samtlige indre vandveje i Unionen, efter den procedure og på de betingelser, der er fastsat i stk. 4 og 5.
4. Ethvert tredjeland kan indgive anmodning til Kommissionen om anerkendelse af certifikater, søfartsbøger eller logbøger, der er udstedt af dets myndigheder. Anmodningen skal være ledsaget af alle de oplysninger, der er nødvendige for at afgøre, om udstedelsen af disse dokumenter er underlagt krav, der er identiske med kravene i dette direktiv.
5. Når Kommissionen modtager en anmodning som omhandlet i stk. 4, foretager den en vurdering af certificeringssystemerne i det tredjeland, for hvilket anmodningen blev indgivet, for at afgøre, hvorvidt udstedelsen af disse dokumenter er underlagt krav, der er identiske med kravene i dette direktiv.

Hvis dette krav er opfyldt, vedtager Kommissionen en gennemførelsesretsakt om anerkendelse i Unionen af de certifikater, søfartsbøger eller logbøger, som det pågældende tredjeland har udstedt, forudsat at dette tredjeland anerkender EU-dokumenter, der er udstedt i henhold til dette direktiv, inden for sin jurisdiktion.

Når Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakten, angiver den, for hvilke af de i stk. 4 omhandlede dokumenter anerkendelsen gælder.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 29, stk. 2.

6. Hvis Kommissionen afgør, at de i stk. 2 eller 4 omhandlede krav ikke længere er opfyldt, vedtager den en gennemførelsesretsakt om suspension af gyldigheden af de kvalifikationscertifikater, søfartsbøger eller logbøger, der er udstedt i overensstemmelse med disse krav, på samtlige indre vandveje i Unionen.

Kommissionen kan til enhver tid ophæve suspensionen, hvis de konstaterede mangler for så vidt angår de gældende krav, er blevet afhjulpet.

7. Kommissionen offentliggør listen over tredjelande som omhandlet i stk. 3 sammen med de dokumenter, der er anerkendt som gyldige på samtlige indre vandveje i Unionen.

### **KAPITEL 3**

#### **CERTIFICERING AF ERHVERVSMÆSSIGE KVALIFIKATIONER**

##### **Afdeling I**

##### **Procedure for udstedelse af EU-kvalifikationscertifikater og særlige tilladelser**

###### *Artikel 10*

###### *Udstedelse og gyldighed af EU-kvalifikationscertifikater*

1. Medlemsstaterne sikrer, at ansøgere om EU-kvalifikationscertifikater for medlemmer af dæksbesætningen og til særlige operationer forelægger tilstrækkelig dokumentation:
  - a) for deres identitet
  - b) for, at de opfylder mindstekravene i bilag I om alder, kompetencer, administrative formaliteter og sejltid, svarende til det kvalifikationscertifikat, der anmodes om
  - c) for, at de opfylder kravene til helbredsmæssig egnethed, jf. artikel 21, hvor det er relevant.
2. Medlemsstaterne bekræfter de forelagte dokumenters ægthed og gyldighed.
3. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter om fastsættelse af modeller for EU-kvalifikationscertifikater. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 30, stk. 2. Når Kommissionen vedtager disse retsakter, kan den henvise til krav, som er fastsat af et internationalt organ.
4. Gyldigheden af EU-kvalifikationscertifikater for medlemmer af dæksbesætningen er begrænset til tidspunktet for den næste helbredsundersøgelse, som kræves i medfør af artikel 21.
5. Med forbehold af den i stk. 4 omhandlede begrænsning er EU-kvalifikationscertifikater for bådførere gyldige i højst 10 år.

6. EU-kvalifikationscertifikater til særlige operationer er gyldige i højst fem år.

### *Artikel 11*

#### *Udstedelse af særlige tilladelser til bådførere*

1. Medlemsstaterne sikrer, at ansøgere om særlige tilladelser som omhandlet i artikel 6, bortset fra den i artikel 6, litra b), omhandlede tilladelse, forelægger tilstrækkelig dokumentation:
  - a) for deres identitet
  - b) for, at de opfylder mindstekravene i bilag I om alder, kompetencer, administrative formaliteter og sejltid, svarende til den særlige tilladelse, der anmodes om.
2. Med hensyn til den særlige tilladelse til at sejle på strækninger af indre vandveje med særlige risici, der kræves i henhold til artikel 6, litra b), skal ansøgerne forelægge de kompetente myndigheder i de medlemsstater, der er omhandlet i artikel 18, stk. 2, tilstrækkelig dokumentation:
  - a) for deres identitet
  - b) for, at de opfylder kompetencekravene med hensyn til særlige risici på specifikke strækninger, hvor tilladelsen er påkrævet, som fastsat i henhold til artikel 18
  - c) for, at de er i besiddelse af et EU-kvalifikationscertifikat for bådførere eller et certifikat, der er anerkendt i henhold til artikel 9, stk. 2 og 3, eller for, at de opfylder mindstekravene for EU-kvalifikationscertifikater for bådførere som fastsat i dette direktiv.
3. Medlemsstaterne bekræfter de forelagte dokumenters ægthed og gyldighed.
4. I certifikatet anfører den kompetente myndighed, der udsteder EU-kvalifikationscertifikater til bådførere, eventuelle særlige tilladelser, der er udstedt i henhold til artikel 6, i overensstemmelse med den i artikel 10, stk. 3, omhandlede model.
5. Uanset stk. 4 skal den særlige tilladelse, der er omhandlet i artikel 6, litra d), udstedes som et særligt EU-kvalifikationscertifikat i overensstemmelse med den i artikel 10, stk. 3, omhandlede model.

### *Artikel 12*

#### *Fornyelse af EU-kvalifikationscertifikater*

Når et EU-kvalifikationscertifikats gyldighed udløber, fornyer medlemsstaten efter anmodning certifikatet, forudsat:

- a) for så vidt angår EU-kvalifikationscertifikater for besætningsmedlemmer, at der er forelagt tilstrækkelig dokumentation, jf. artikel 10, stk. 1, litra a) og c)
- b) for så vidt angår EU-kvalifikationscertifikater til særlige operationer, at der er forelagt tilstrækkelig dokumentation, jf. artikel 10, stk. 1, litra a) og b).

### *Artikel 13*

#### *Inddragelse af EU-kvalifikationscertifikater eller særlige tilladelser*

Hvis der er tegn på, at kravene til kvalifikationscertifikater eller særlige tilladelser ikke længere er opfyldt, foretager medlemsstaterne alle fornødne vurderinger og inddrager om nødvendigt de pågældende certifikater.

## **Afdeling II**

### **Kompetencer**

#### *Artikel 14*

##### *Kompetencekrav*

1. Medlemsstaterne sikrer, at de i artikel 4, 5 og 6 omhandlede personer har de fornødne kompetencer til at sikre, at fartøjet føres på sikker vis, jf. artikel 15.
2. Uanset stk. 1 skal kompetencevurderingen med hensyn til særlige risici som omhandlet i artikel 6, litra b), foretages i overensstemmelse med artikel 18.

#### *Artikel 15*

##### *Kompetencevurdering*

1. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 29 med henblik på fastsættelse af kravene til kompetencer og tilsvarende viden og færdigheder i overensstemmelse med de væsentlige krav i bilag II.
2. Personer, der anmoder om de i artikel 4, 5 og 6 omhandlede dokumenter, skal dokumentere, at de opfylder uddannelses- og kvalifikationskravene i stk. 1 ved at have bestået en eksamen afholdt:
  - a) under en administrativ myndigheds ansvar, jf. artikel 16, eller
  - b) som led i et uddannelsesprogram, der er godkendt efter artikel 17.
3. Dokumentationen for, at uddannelses- og kvalifikationskravene er opfyldt, skal omfatte en praktisk eksamen med henblik på opnåelse af:
  - a) EU-kvalifikationscertifikatet for bådførere
  - b) den særlige tilladelse til at sejle med radarnavigation, jf. artikel 6, litra c
  - c) EU-kvalifikationscertifikatet for eksperter i anvendelsen af flydende gas som brændstof.

For at opnå de i litra a) og b) omhandlede dokumenter kan praktiske eksamener finde sted om bord på et fartøj eller i en simulator, der er i overensstemmelse med artikel 19. Med hensyn til litra c) kan praktiske eksamener finde sted om bord på et fartøj eller i et passende anlæg på land.

4. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 29 med henblik på fastsættelse af krav til praktiske eksamener som omhandlet i stk. 3 med en nærmere beskrivelse af de specifikke kompetencer og de forhold, der skal testes under de praktiske eksamener, samt mindstekravene til de fartøjer, på hvilke en praktisk eksamen kan finde sted.

## *Artikel 16*

### *Eksamen under en administrativ myndigheds ansvar*

Medlemsstaterne sikrer, at eksamener som omhandlet i artikel 15, stk. 2, litra a), afholdes under deres ansvar. De sørger for, at de pågældende eksamener forestås af eksaminatorer, der er kvalificeret til at vurdere kompetencer og tilsvarende viden og færdigheder som omhandlet i artikel 15, stk. 1.

## *Artikel 17*

### *Godkendelse af uddannelsesprogrammer*

1. Uddannelsesprogrammer, som giver adgang til eksamensbeviser eller certifikater, der viser, at uddannelses- og kvalifikationskravene i artikel 15, stk. 1, er opfyldt, skal godkendes af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, på hvis område den pågældende uddannelsesinstitution er etableret.
2. Medlemsstaterne kan godkende uddannelsesprogrammer som omhandlet i stk. 1, forudsat:
  - a) at uddannelsesmålene, læringsindholdet, metoderne, læringsmidlerne, procedurerne og undervisningsmaterialet er behørigt dokumenteret og gør det muligt for ansøgerne at opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i artikel 15, stk. 1
  - b) at programmerne til vurdering af de relevante kompetencer ledes af kvalificerede personer med indgående kendskab til uddannelsesprogrammet
  - c) at kvalificerede eksaminatorer gennemfører en eksamination, der bekræfter, at uddannelses- og kvalifikationskravene i artikel 15, stk. 1, er opfyldt.
3. Medlemsstaterne meddeler listen over godkendte uddannelsesprogrammer til Kommissionen, som offentliggør disse oplysninger. På listen angives uddannelsesprogrammets navn, de tildelte eksamensbevisers eller certifikaters betegnelse, det organ, der tildeler eksamensbeviset eller certifikatet, det år, hvor godkendelsen trådte i kraft, samt de relevante kvalifikationer og eventuelle særlige tilladelser, som eksamensbeviset eller certifikatet giver adgang til.

## *Artikel 18*

### *Kompetencevurdering med hensyn til særlige risici*

1. De medlemsstater, som udpeger strækninger af indre vandveje med særlige risici, jf. artikel 8, stk. 1, definerer, hvilke yderligere kompetencer der kræves af bådførere, som sejler på disse strækninger, og på hvilke måder det dokumenteres, at sådanne krav er opfyldt.

Disse måder kan være et begrænset antal sejlads på den pågældende strækning, en simulatorprøve, en multiple choice-test eller en kombination heraf.

Ved anvendelsen af nærværende stykke benytter medlemsstaterne objektive, gennemsigtige og ikkediskriminerende kriterier, der står i rimeligt forhold til formålet.
2. De pågældende medlemsstater indfører procedurer til vurdering af ansøgernes kompetencer med hensyn til særlige risici og stiller værktøjer offentligt til rådighed, der gør det lettere for bådførere med et EU-kvalifikationscertifikat at opnå kompetencen med hensyn til særlige risici.

3. Enhver medlemsstat kan foretage vurderinger af ansøgernes kompetencer med hensyn til særlige risici på strækninger i en anden medlemsstat på grundlag af de krav, der fastsættes i overensstemmelse med stk. 1. I forbindelse med eksamener ved hjælp af multiple choice-test eller simulatorprøver giver de i stk. 1 omhandlede medlemsstater efter anmodning andre medlemsstater adgang til de tilgængelige værktøjer, der sætter dem i stand til at foretage denne vurdering.

#### *Artikel 19*

##### *Brug af simulatorer*

1. Simulatorer, der anvendes til vurdering af kompetencer, skal godkendes af medlemsstaterne. Denne godkendelse udstedes efter anmodning, når det dokumenteres, at anordningen opfylder kravene til simulatorer som fastsat ved delegerede retsakter, jf. stk. 2. I godkendelsen anføres den specifikke kompetencevurdering, som må foretages med simulatoren.
2. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 29 med henblik på at fastsætte krav til godkendelse af simulatorer med en præcisering af de funktionelle og tekniske mindstekrav og administrative procedurer i den forbindelse med det formål at sikre, at de simulatorer, der anvendes til kompetencevurdering, er fremstillet på en måde, der gør det muligt at kontrollere kompetencerne som foreskrevet i henhold til kravene til praktiske eksamener, jf. artikel 15, stk. 3.
3. Medlemsstaterne meddeler listen over godkendte simulatorer til Kommissionen, som offentliggør disse oplysninger.

### **Afdeling III**

#### **Sejltid og helbredsmæssig egnethed**

#### *Artikel 20*

##### *Søfartsbog og logbog*

1. Sejltid som omhandlet i artikel 10, stk. 1, litra b), og gennemførte sejladses som omhandlet i artikel 18, stk. 1, registreres i en søfartsbog som omhandlet i stk. 5, eller i en søfartsbog, der er anerkendt i medfør af artikel 9, stk. 2 eller 3.
2. Medlemsstaterne validerer efter anmodning fra ethvert medlem af dæksbesætningen de oplysninger, som bådføreren har oplyst, efter bekræftelse af ægtheden og gyldigheden af al nødvendig dokumentation, herunder logbogen som omhandlet i stk. 4.
3. Oplysninger vedrørende sejltid og gennemførte sejladses er gyldige i en periode på 15 måneder i afventning af en medlemsstats validering. Hvis der anvendes elektroniske værktøjer, herunder elektroniske søfartsbøger og elektroniske logbøger, der er omfattet af passende procedurer til beskyttelse af dokumenternes ægthed, kan de tilsvarende data betragtes som valideret uden yderligere procedurer.

Sejltiden kan være opnået på enhver medlemsstats indre vandveje. Med hensyn til indre vandveje, hvis løb ikke udelukkende ligger inden for Unionens område, tages der hensyn til den sejltid, der er opnået på alle de strækninger, der er beliggende inden for og uden for disse løb.

4. Medlemsstaterne sikrer, at sejladser med fartøjer som omhandlet i artikel 2, stk. 1, registreres i en logbog som omhandlet i stk. 5 eller en logbog som anerkendt i medfør af artikel 9, stk. 2 eller 3.

Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter om fastsættelse af modeller for søfartsbøger og logbøger. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i medfør af artikel 30, stk. 2, under hensyntagen til de oplysninger, der er nødvendige for at gennemføre dette direktiv for så vidt angår fastlæggelse af en persons identitet, sejltid og gennemførte sejladser. Når Kommissionen vedtager disse modeller, tager den hensyn til, at logbogen også anvendes i forbindelse med gennemførelsen af Rådets direktiv 2014/112/EU<sup>19</sup>, til at kontrollere bemandskravene og registrere fartøjets sejladser, og den kan henvise til krav, som er fastsat af et internationalt organ.

5. Medlemsstaterne sikrer, at besætningsmedlemmer fører én gyldig søfartsbog, og at der på fartøjerne føres én gyldig logbog.

#### *Artikel 21*

##### *Helbredsmæssig egnethed*

1. De i artikel 4, stk. 1, og artikel 5, stk. 1, omhandlede personer skal have en gyldig lægeattest, der på grundlag af en tilfredsstillende helbredsundersøgelse er udstedt af en læge, som er anerkendt af den kompetente myndighed.

Medlemsstaterne bestemmer, hvilke læger der må udstede sådanne lægeattester.

2. Lægeattester fremsendes til den kompetente myndighed:

- a) med henblik på udstedelse af en ansøgers første EU-kvalifikationscertifikat
- b) med henblik på udstedelse af EU-kvalifikationscertifikater for bådførere
- c) med henblik på fornyelse af EU-kvalifikationscertifikater, forudsat at betingelserne i stk. 3 er opfyldt.

Lægeattester, der udstedes med henblik på opnåelse af et EU-kvalifikationscertifikat, må højst være dateret tre måneder før det tidspunkt, hvor ansøgningen om et EU-kvalifikationscertifikat indgives.

3. Når indehaveren af et EU-kvalifikationscertifikat fylder 60 år, skal han eller hun inden for tre måneder gennemgå en helbredsundersøgelse og opnå et tilfredsstillende resultat og herefter gennemgå en sådan helbredsundersøgelse med et tilfredsstillende resultat hvert femte år. Når personen fylder 70 år, skal han eller hun herefter gennemgå helbredsundersøgelsen med et tilfredsstillende resultat hvert andet år.
4. Arbejdsgivere, bådførere og medlemsstaternes myndigheder pålægger et medlem af dæksbesætningen at gennemgå en helbredsundersøgelse, når der er objektive tegn på, at de i stk. 6 omhandlede helbredskrav muligvis ikke længere er opfyldt.
5. Hvis den helbredsmæssige egnethed ikke kan dokumenteres på fyldestgørende vis, kan der stilles krav om afbødende foranstaltninger, der sikrer en tilsvarende høj sejladssikkerhed, eller indføres restriktioner. Disse afbødende foranstaltninger og restriktioner med tilknytning til helbredsmæssig egnethed anføres i så fald i EU-

---

<sup>19</sup> Rådets direktiv 2014/112/EU af 19. december 2014 om iværksættelse af den europæiske aftale om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden inden for transport ad indre vandveje, indgået af European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) og European Transport Workers' Federation (ETF) (EUT L 367 af 23.12.2014, s. 86).



kvalifikationscertifikatet i overensstemmelse med den i artikel 10, stk. 3, omhandlede model.

6. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 29 og på grundlag af de væsentlige krav vedrørende helbredsmæssig egnethed i bilag III med henblik på fastsættelse af kravene til helbredsmæssig egnethed ved angivelse af de nærmere krav hertil, især med hensyn til de test, som lægerne skal foretage, de kriterier, som de skal anvende i forbindelse med vurderingen af arbejdsevnen, og listen over restriktioner og afbødende foranstaltninger.

## KAPITEL 4

### ADMINISTRATIVE BESTEMMELSER

#### Artikel 22

##### *Beskyttelse af personoplysninger*

1. Medlemsstaternes behandling af personoplysninger som fastsat i dette direktiv skal til enhver tid foretages i overensstemmelse med EU-lovgivningen om beskyttelse af personoplysninger, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/XXX (number to be added after formal adoption) om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (generel forordning om databeskyttelse)<sup>20</sup>.
2. Europa-Kommissionens behandling af personoplysninger som fastsat i dette direktiv skal til enhver tid foretages i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger<sup>21</sup>.
3. Personoplysninger må kun behandles med henblik på følgende formål:
  - a) gennemførelse, håndhævelse og evaluering af dette direktiv
  - b) udveksling af oplysninger mellem de myndigheder, som har adgang til den i artikel 23 omhandlede database, og Kommissionen
  - c) udarbejdelse af statistikker.

Anonymiserede data, der er udledt af sådanne oplysninger, må gerne anvendes til at støtte politikker til fremme af transport ad indre vandveje.

4. Medlemsstaterne sikrer, at de i artikel 4 og 5 omhandlede personer, hvis personoplysninger og navnlig hvis helbredsoplysninger behandles i de registre, der er omhandlet i artikel 23, stk. 1, og i den database, der er omhandlet i artikel 23, stk. 2, underrettes på forhånd. De skal have adgang til personoplysningerne om dem selv og efter anmodning til enhver tid have udleveret en kopi af disse oplysninger.

---

<sup>20</sup> (reference to OJ to be added after formal adoption).

<sup>21</sup> EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1.

## Artikel 23

### Registre

1. For at bidrage til en effektiv administration med hensyn til udstedelse, fornyelse og tilbagekaldelse af kvalifikationscertifikater fører medlemsstaterne registre over alle EU-kvalifikationscertifikater, søfartsbøger og logbøger, der er udstedt under deres myndighed, i overensstemmelse med dette direktiv, og i givet fald over dokumenter, der er anerkendt i medfør af artikel 9, stk. 2, og som er udstedt, fornyet, udløbet, suspenderet, tilbagetrukket eller er meldt bortkommet, stjålet eller ødelagt.

Med hensyn til EU-kvalifikationscertifikater skal registrene indeholde de oplysninger, der er angivet i EU-kvalifikationscertifikaterne, og den udstedende myndighed.

Med hensyn til søfartsbøger skal registrene indeholde indehaverens identifikationsnummer, søfartsbogens identifikationsnummer, indehaverens navn, udstedelsesdatoen og den udstedende myndighed.

Med hensyn til logbøger skal registrene indeholde fartøjets navn, dets europæiske identifikationsnummer eller europæiske fartøjsidentifikationsnummer (ENI-nummer), logbogens identifikationsnummer, udstedelsesdatoen og den udstedende myndighed.

For at lette udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 29 med henblik på at supplere oplysningerne i registrene over søfartsbøger og logbøger med andre oplysninger, som skal indgå i de modeller for søfartsbøger og logbøger, der vedtages i medfør af artikel 20, stk. 5.

2. For at gennemføre, håndhæve og evaluere dette direktiv, for at opretholde sikkerheden og lette sejladsen og for at føre statistik samt for at lette udvekslingen af oplysninger mellem de myndigheder, der gennemfører dette direktiv, registrerer medlemsstaterne på pålidelig vis og uden unødigt ophold oplysninger vedrørende de i stk. 1 omhandlede kvalifikationscertifikater, søfartsbøger og logbøger i en database, som styres af Kommissionen.

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 29 vedrørende kravene til denne databases egenskaber og betingelserne for dens anvendelse, navnlig med henblik på fastsættelse af:

- a) instruktioner om, hvordan oplysninger registreres i databasen
  - b) brugernes adgangsrettigheder, eventuelt opdelt efter brugertype, adgangstype og det formål, som oplysningerne skal anvendes til
  - c) den maksimale datalagringsperiode, jf. stk. 3, eventuelt opdelt efter dokumenttype
  - d) instruktioner om, hvordan databasen fungerer, og hvordan den arbejder sammen med de registre, der er omhandlet i stk. 1.
3. Alle personoplysninger, der er registreret i de i stk. 1 omhandlede registre og i den i stk. 2 omhandlede database, må kun lagres så længe, det er nødvendigt af hensyn til de formål, hvortil oplysningerne blev indsamlet, eller med henblik på hvilke de senere behandles i henhold til dette direktiv. Når oplysningerne ikke længere er nødvendige til disse formål, tilintetgøres de.

4. Kommissionen kan give en myndighed i et tredjeland eller en international organisation adgang til databasen, hvis det er nødvendigt af de årsager, der er beskrevet i stk. 2, forudsat at kravene i artikel 9 i forordning (EF) nr. 45/2001 er opfyldt og kun i forbindelse med en konkret sag. Kommissionen sikrer, at tredjelandet eller den internationale organisation ikke videregiver oplysningerne til et andet tredjeland eller en anden international organisation, medmindre der foreligger en udtrykkelig skriftlig tilladelse, og de betingelser, som Kommissionen har fastsat, er opfyldt.

#### *Artikel 24*

##### *Kompetente myndigheder*

1. Medlemsstaterne udpeger de kompetente myndigheder, som skal:
  - a) tilrettelægge og føre tilsyn med de eksaminationer, der er omhandlet i artikel 16
  - b) godkende de uddannelsesprogrammer, der er omhandlet i artikel 17
  - c) udstede de certifikater og særlige tilladelser, der er omhandlet i artikel 4, 5 og 6, samt de søfartsbøger og logbøger, der er omhandlet i artikel 20
  - d) føre de registre, der er omhandlet i artikel 23
  - e) afsløre og bekæmpe svindel og anden ulovlig praksis som omhandlet i artikel 27.
2. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om alle kompetente myndigheder på deres område, jf. stk. 1. Kommissionen offentliggør disse oplysningerne.

#### *Artikel 25*

##### *Overvågning*

Medlemsstaterne sikrer, at:

- a) alle aktiviteter, der vedrører uddannelse, kompetencevurdering, udstedelse og ajourføring af EU-kvalifikationscertifikater, søfartsbøger og logbøger, og som udføres af statslige eller ikkestatslige organer under deres myndighed, løbende overvåges ved hjælp af et kvalitetsstyringssystem, for at sikre at målene i dette direktiv nås.
- b) de uddannelsesmål, der skal nås, og de tilhørende uddannelses- og kvalifikationskrav, der skal opfyldes, er klart defineret og afspejler det videns- og færdighedsniveau, der skal vurderes og efterprøves i overensstemmelse med dette direktiv
- c) kvalitetskravenes anvendelsesområder omfatter udstedelse, fornyelse, udskiftning og tilbagekaldelse af EU-kvalifikationscertifikater, søfartsbøger og logbøger, alle uddannelseskurser og -programmer, eksaminationer og vurderinger, der udføres af medlemsstaten eller under dennes myndighed, og de kvalifikationer og den erfaring, der kræves af undervisere og eksaminatorer, under hensyntagen til de politikker, de systemer, den kontrol og den interne evaluering af kvalitetssikringen, der er indført for at sikre, at de fastsatte mål nås.

*Artikel 26*  
*Evaluering*

1. Medlemsstaterne sikrer, at kompetenceerhvervelsen og vurderingsaktiviteterne samt administrationen af EU-kvalifikationscertifikater, søfartsbøger og logbøger evalueres af uafhængige organer mindst hvert femte år.
2. Resultaterne af disse uafhængige evalueringer dokumenteres behørigt og meddeles de berørte kompetente myndigheder. Hvis det er nødvendigt, træffer medlemsstaterne passende foranstaltninger til at afhjælpe eventuelle mangler, der er blevet konstateret i forbindelse med den uafhængige evaluering.

*Artikel 27*  
*Forebyggelse af svindel og anden ulovlig praksis*

1. Medlemsstaterne træffer og håndhæver passende foranstaltninger for at forebygge svindel og anden ulovlig praksis, der involverer EU-kvalifikationscertifikater, søfartsbøger, logbøger, lægeattester og registre som omhandlet i dette direktiv.
2. Medlemsstaterne udveksler oplysninger med de kompetente myndigheder i andre medlemsstater om certificering af personer, der er involveret i føringen af et fartøj.

*Artikel 28*  
*Sanktioner*

Medlemsstaterne fastsætter regler for, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i medfør af dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om disse bestemmelser senest den [date for transposition of the Directive] og underretter den straks om alle senere ændringer.

## KAPITEL 5

### AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

*Artikel 29*  
*Udøvelse af de delegerede beføjelser*

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastsatte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 1 og 4, artikel 19 og 21 og artikel 23, stk. 1 og 2, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra den (\*ikrafttrædelse).
3. Den i denne artikel omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til denne artikel træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.
6. Kommissionen kan ved udøvelsen af sine delegerede beføjelser, jf. artikel 15, stk. 1 og 4, artikel 19 og 21 og artikel 23, stk. 1 og 2, vedtage delegerede retsakter, der henviser til krav, som er fastsat af et internationalt organ.
7. Kommissionen kan udpege et organ til at modtage meddelelser og offentliggøre oplysninger som fastsat i dette direktiv.

#### *Artikel 30*

##### *Udvalg*

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011. Henvisninger til det udvalg, der er nedsat i medfør af artikel 7 i direktiv 91/672/EØF, som ophæves ved nærværende direktiv, gælder som henvisninger til det udvalg, der nedsættes ved nærværende direktiv.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011. Når udvalgets udtalelse indhentes efter en skriftlig procedure, afsluttes proceduren uden noget resultat, hvis formanden for udvalget træffer beslutning herom inden for tidsfristen for afgivelse af udtalelsen.

#### *Artikel 31*

##### *Evaluering*

1. Kommissionen evaluerer dette direktiv sammen med gennemførelsesretsakterne og de delegerede retsakter som omhandlet i artikel 8, 10, 20 og 29 og sender resultatet af evalueringen til Europa-Parlamentet og Rådet senest syv år efter den dato, der er angivet i artikel 33, stk. 1.
2. Senest [to år før den dato, der er angivet i stk. 1] stiller hver medlemsstat de oplysninger, der er nødvendige med henblik på overvågning af gennemførelsen og evalueringen af direktivet, til rådighed for Kommissionen i overensstemmelse med retningslinjer, som Kommissionen i samråd med medlemsstaterne fastsætter vedrørende indsamling af oplysninger, format og indhold.

#### *Artikel 32*

##### *Indfasning*

1. Inden for et år efter dette direktivs ikrafttræden vedtager Kommissionen trinvist delegerede retsakter om fastsættelse af:
  - a) kravene til de egenskaber, som den i artikel 23 omhandlede database skal have, og betingelserne for dens anvendelse
  - b) kompetencekravene som omhandlet i artikel 15, stk. 1
  - c) kravene til helbredsmæssig egnethed som omhandlet i artikel 21
  - d) de modeller, der er omhandlet i artikel 10 og 20
  - e) kravene til praktiske eksaminationer som omhandlet i artikel 15, stk. 3

- f) kravene til simulatorer som omhandlet i artikel 19.
2. Senest to år efter vedtagelsen af parametrene for den i stk. 1, litra a), omhandlede database oprettes den database, der er omhandlet i artikel 23.

*Artikel 33*  
*Ophævelse*

Direktiv 96/50/EF og 91/672/EØF ophæves med virkning fra den [insert here the date following the end of the transposition period].

*Artikel 34*  
*Overgangsbestemmelser*

1. Bådførercertifikater, der er udstedt i henhold til direktiv 95/50/EF, samt bådførercertifikater for sejlads på Rhinen som omhandlet i artikel 1, stk. 5, i nævnte direktiv, der er udstedt før datoen for udløbet af overgangsperioden som omhandlet i artikel 35 i nærværende direktiv, forbliver gyldige på vandveje i Unionen, hvis de før denne dato var gyldige i højst ti år efter denne dato. De medlemsstater, som udstedte disse dokumenter, udsteder inden gyldighedens udløb et EU-kvalifikationscertifikat til bådførere med sådanne certifikater efter den model, der er fastsat i nærværende direktiv, eller et certifikat i medfør af artikel 9, stk. 2, i nærværende direktiv, forudsat at de forelægger tilstrækkelig dokumentation som omhandlet i artikel 10, stk. 1, litra a) og c), i nærværende direktiv, og:
- a) at den lovgivning, på grundlag af hvilken deres certifikat blev udstedt, som betingelse for at opnå et bådførercertifikat, der er gyldigt på samtlige vandveje i Unionen, kræver mindst 720 dages sejltid, eller
  - b) såfremt den lovgivning, på grundlag af hvilken deres certifikat blev udstedt, som betingelse for at opnå et bådførercertifikat, der er gyldigt på samtlige vandveje i Unionen, kræver under 720 dages sejltid, at bådføreren ved hjælp af en søfartsbog kan dokumentere en sejltid svarende til forskellen mellem disse 720 dage og den erfaring, som kræves i henhold til den lovgivning, på grundlag af hvilken certifikatet blev udstedt.
2. Når medlemsstaterne udsteder EU-kvalifikationscertifikater i overensstemmelse med stk. 1, beskytter de så vidt muligt de rettigheder, som tidligere er blevet tildelt, navnlig med hensyn til de særlige tilladelser, der er omhandlet i artikel 6.
3. Besætningsmedlemmer, bortset fra bådførere, med et kvalifikationscertifikat, der er udstedt af en medlemsstat før datoen for udløbet af overgangsperioden som omhandlet i artikel 35, eller et kvalifikationsbevis, der er anerkendt i en eller flere medlemsstater, kan stadig anvende dette certifikat eller kvalifikationsbevis i op til ti år efter denne dato. Besætningsmedlemmer, bortset fra bådførere, kan i løbet af denne periode fortsat støtte sig til direktiv 2005/35/EF med henblik på andre medlemsstaters myndigheders anerkendelse af deres kvalifikationer. De kan inden udløbet af denne periode ansøge en kompetent myndighed, der udsteder sådanne certifikater, om et EU-kvalifikationscertifikat eller et certifikat i medfør af artikel 9, stk. 2, forudsat at de forelægger tilstrækkelig dokumentation som omhandlet i artikel 10, stk. 1, litra a) og c), og ved hjælp af en søfartsbog dokumenterer følgende sejltid:

- a) med hensyn til EU-kvalifikationscertifikatet for bådsmand: 540 dages sejltid, heraf mindst 180 dages sejlads på indre vandveje
  - b) med hensyn til EU-kvalifikationscertifikatet for kvalificerede bådsmand: 900 dages sejltid, heraf mindst 540 dages sejlads på indre vandveje
  - c) med hensyn til EU-kvalifikationscertifikatet for roergængere: 1 080 dages sejltid, heraf mindst 720 dages sejlads på indre vandveje.
4. Søfartsbøger og logbøger, der er udstedt før datoen for udløbet af overgangsperioden som omhandlet i artikel 35 efter andre regler end dem, der er fastsat ved dette direktiv, kan forblive gyldige i op til ti år efter datoen for udløbet af overgangsperioden som omhandlet i artikel 35.

*Artikel 35  
Gennemførelse*

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest [tre år efter ikrafttrædelsen]. De tilsender straks Kommissionen disse love og bestemmelser.  
  
Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.
2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale love og administrative bestemmelser, som de vedtager på det område, der er omfattet af dette direktiv.

*Artikel 36  
Ikrafttræden*

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

*Artikel 37  
Adressater*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Europa-Parlamentets vegne*

*På Rådets vegne*

*Formand*

*Formand*