



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 18.2.2016
COM(2016) 82 final

2016/0050 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

**om erkännande av yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart och om upphävande av rådets
direktiv 96/50/EG och rådets direktiv 91/672/EEG**

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2016) 35 final}

{SWD(2016) 36 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

1.1. Motiv och syfte med förslaget

Syftet med initiativet är att underlätta arbetskraftens rörlighet inom transporten på inre vattenvägar genom att säkerställa att yrkeskvalifikationer för yrkesarbetare erkänns i hela unionen. Initiativet bygger på över 19 års erfarenhet av genomförandet av direktiven 96/50/EG¹ och 91/672/EEG² vilka dock är begränsade till ömsesidigt erkännande av behörighet att framföra fartyg som trafikerar andra inre vattenvägar i EU än floden Rhen.

Transport på inre vattenvägar är ett kostnadsbesparande och energieffektivt transportsätt som skulle kunna användas effektivare för att förbättra EU:s energieffektivitet, tillväxt och industriella utveckling. Den är dock en transportform vars bidrag hämmas av svårigheter som påverkar arbetskraftens rörlighet och ger upphov till varaktiga felmatchningar mellan tillgängliga arbetstillfällen och färdigheter, som dessutom kvarstår trots branschens försök att lösa dessa problem på bilateral och multilateral nivå. Olika minimikrav för yrkeskvalifikationer i medlemsstaterna ger inte enskilda länder tillräckliga garantier med avseende på erkännande av de yrkeskvalifikationer som besättningsmedlemmar från andra medlemsstater har, särskilt som detta också påverkar navigationssäkerheten.

I detta initiativ föreslås därför en utvidgning av tillämpningsområdet för erkännande av yrkeskvalifikationer utöver båtförarnivån till alla besättningsmedlemmar som medverkar i fartygsdriften, också på floden Rhen. För att det nödvändiga förtroende som är en förutsättning för ett sådant erkännande ska kunna inges, föreslås i detta initiativ att erkännandet av yrkeskvalifikationer ska bygga på den behörighet som krävs för fartygsdrift och leda till en balans mellan erkännandet av yrkeskvalifikationer och garantier som innebär normer för behörighetsbedömning, godkännande av utbildningsprogram och övervakning och utvärdering av certifiering och utbildning.

Initiativet är ett svar på mångåriga krav från sektorn och medlemsstaterna att se över den befintliga föråldrade rättslig ramen och ersätta den med en modern, behörighetsbaserad ram i överensstämmelse med strategin för erkännande av yrkeskvalifikationer för andra transportsätt.

1.2. Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området

I direktiv 91/672/EEG och direktiv 96/50/EG föreskrivs ömsesidigt erkännande och fastställs minimikrav för erhållande av båtförarbevis. Föreliggande initiativ bygger på dessa instrument och därigenom utsträcks kraven till att omfatta all personal inom inlandssjöfarten i EU, också på floden Rhen.

Eftersom det inte finns någon EU-omfattande sektoriell lagstiftning om erkännande av yrkeskvalifikationer för arbetstagare under båtförarnivå, är det allmänna direktivet 2005/36/EG om erkännande av yrkeskvalifikationer tillämpligt. Det direktivet tillhandahåller emellertid inte någon praktisk lösning för näringsidkare som i sin verksamhet frekvent och regelbundet passerar gränser i samband med transport på inre vattenvägar, och därför har de

¹ Rådets direktiv 96/50/EG av den 23 juli 1996 om harmonisering av villkoren för att erhålla nationella förarbevis för gods- eller personbefordran på gemenskapens inre vattenvägar, EGT L 235, 17.9.1996, s. 31.

² Rådets direktiv 91/672/EEG av den 16 december 1991 om det ömsesidiga erkännandet av båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar, EGT L 373, 31.12.1991, s. 29.

möjligheter som ges inom denna allmänna ram knappt utnyttjats av dem som arbetar inom sektorn.

Förslaget har utarbetats i enlighet med kommissionens strategiska rambestämmelser för främjande av transport på inre vattenvägar, Naiades II³, som inbegriper en översyn av rambestämmelserna om harmonisering och modernisering av yrkeskvalifikationer inom sektorn. Som ett led i den nya strategin för reglering av transport på inre vattenvägar har kommissionen stärkt sitt samarbete med olika flodkommissioner, framför allt Centrala kommissionen för sjöfarten på floden Rhen, även känd under förkortningen CCNR. Detta samarbete har bland annat lett till inrättandet av ett nytt organ, känt under den franska förkortningen Cesni⁴, som står öppet för experter från EU:s samtliga medlemsstater, vars uppgift är att utarbeta tekniska normer för inlandssjöfarten. Dess sakkunskap kan utnyttjas av EU, också på området yrkesmässiga kvalifikationer inom denna sektor. Utvecklingen av behörighetsbaserade miniminormer, som EU, Centrala kommissionen för sjöfarten på floden Rhen och andra internationella organ och tredjeländer kan utnyttja i sina rättsliga ramar, är ett viktigt steg i riktning mot ett ömsesidigt erkännande av kvalifikationer för inlandssjöfart i EU.

1.3. Förenlighet med unionens politik inom andra områden

Initiativet är förenligt med och bidrar till genomförandet av den inre marknaden, eftersom det medverkar till att avlägsna hinder för förverkligandet av dess fulla potential. Det kan bidra till att ge företag tillgång till tjänster av högsta kvalitet för transport på inre vattenvägar till det bästa priset och hjälpa näringsidkare att snabbt och enkelt tillhandahålla tjänster inom hela EU. Initiativet bidrar till de strategiska målen för 2014–2019 i och med att kommissionen fortsätter att främja ”en fördjupad och mer rättvis inre marknad med en starkt industribas”, ”en ny satsning på sysselsättning, tillväxt och investeringar”, ”energiunionen” och EU som ”en starkare global aktör”.

Initiativet är vidare förenligt med kommissionens arbetsprogram för 2016, där tyngdpunkten läggs både vid vikten av arbetskraftens rörlighet, samtidigt som missbruk motverkas, och vid vikten av att främja kompetensutveckling och ömsesidigt erkännande av yrkeskvalifikationer. Föreliggande initiativ är ett exempel på en välavvägd strategi för arbetskraftens rörlighet i syfte att skapa en rättvisare och fördjupad inre marknad, detta bland annat då det är inriktat på frågor som rör otillsatta tjänster inom sektorn för transport på inre vattenvägar och banar väg för åtgärder mot missbruk och bedrägerier. Samtidigt som behörigheterna görs till hörnstenen i det ömsesidiga erkännandet av yrkeskvalifikationer, syftar initiativet till att öka sysselsättningen och förbättra karriärmöjligheterna.

Detta nya steg i riktning mot genomförandet av EU:s inre marknad för transport på inre vattenvägar är nödvändigt för att förbättra transportsektorns energieffektivitet och bidrar, med nya gemensamma normer i hela EU, till att göra unionen till en ”starkare global aktör”.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

2.1. Rättslig grund

Förslaget bygger på artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, som är den rättsliga grunden för antagandet av unionens åtgärder som avser transport på inre vattenvägar.

³ Meddelande: Transporter av hög kvalitet på inre vattenvägar – Naiades II COM/2013/0623 final.

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

2.2. Subsidiaritetsprincipen

Detta initiativ motiveras av att målen för den föreslagna åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna på egen hand. I stort sett alla aspekter av transport av varor över nätet för transport på inre vattenvägar är transnationella. Skillnader i medlemsstaternas nationella lagstiftning är ett hinder för en väl fungerande inre marknad för varor och arbetstagare. Utan EU-åtgärder skulle slutförandet och det faktiska utnyttjandet av det transeuropeiska transportnätet äventyras, och investeringarna av EU-medel i nätet för transport på inre vattenvägar skulle inte ge optimala resultat. Skillnaderna i de rättsliga ordningarna⁵ för yrkeskvalifikationer som krävs vid transport på inre vattenvägar i hela EU kan inte till fullo hanteras av medlemsstaterna själva, inom ramen för internationella konventioner eller av branschen själv. Denna motivering är giltig för åtgärder som gäller båtförare och andra besättningsmedlemmar. Utvidgningen av tillämpningsområdet så att det inbegriper floden Rhen ger ett mervärde jämfört med den befintliga rättsliga ramen, som föreskriver de gemensamma normer som är en nödvändig del av den inre marknaden för yrkesarbetare inom transporter på inre vattenvägar på EU-nivå.

2.3. Proportionalitetsprincipen

I enlighet med de åtgärder som vidtas för andra transportslag planeras behörighetsbaserade EU-omfattande minimikrav, som kommer att verifieras genom examination, enbart för besättningspersonal med särskild utbildning – skeppare och båtförare. För besättning utan särskilda yrkeskvalifikationer, t.ex. handräckningsmanskap, föreslås minimikrav endast med avseende på ålder och medicinsk lämplighet.

Den åtgärd som utformats för att certifiera utbildningsprogram står i proportion till målen, eftersom den inte står i strid med de nationella kursplanerna för allmänna ämnen utan avser kunskaper och färdigheter som krävs för att säkerställa navigationssäkerheten och skyddet för människoliv. Åtgärden innebär inte heller att den som redan fullgjort ett godkänt utbildningsprogram i EU avkrävs ytterligare examina i samma ämnen som redan omfattas av deras utbildningsprogram.

Införandet av gemensamma kriterier för behörighet att hantera särskilda risker är nödvändigt, eftersom sådana krav skulle vara motiverade av säkerhetsskäl och för att den kunskap som krävs måste stå i proportion till risken i fråga.

det är nödvändigt att samla uppgifter om certifierade yrkeskvalifikationer i en databas hos kommissionen eller ett utsett organ för att effektivisera informationsutbytet mellan medlemsstaterna och för att säkerställa ett effektivt genomförande av initiativet.

Kraven på kvalitetsnormerna med avseende på bedömningen av behörigheter och färdigheter, erkännande av utbildningsprogram och övervakning av hela certifieringssystemet anses också proportionerliga för att få medlemsstaterna att hysa förtroende för mekanismen för ömsesidigt erkännande.

Ett antal åtgärder, såsom en utsträckning av kraven till besättning som arbetar på inre vattenvägar utan förbindelse med annan medlemsstat farbara vattenvägnät, har förkastats av proportionalitetsskäl. Medlemsstater med inre vattenvägar utan sådan förbindelse är ändå skyldiga att erkänna utbildningsbevis för besättningsmedlemmar från andra medlemsstater.

Den föreslagna åtgärden står i proportion till sina mål.

2.4. Val av instrument

⁵ I sina slutsatser av den 16 juni 2011 understryker Europeiska unionens råd komplexiteten i sektorns nuvarande organisationsstruktur.

Det lämpligaste instrumentet för att inrätta ett harmoniserat och effektivt system för erkännande av yrkeskvalifikationer inom inlandssjöfarten och uppnå överensstämmelse med proportionalitetsprincipen är ett direktiv. Genom det aktuella förslaget ändras inte den typ av instrument som tidigare använts. Ett direktiv skulle ge medlemsstaterna möjlighet att vidta de åtgärder som krävs för att fullgöra sina skyldigheter enligt detta direktiv eftersom nationella särdrag därigenom beaktas. Förutsatt att den erkänner kvalifikationer som godkänts av andra medlemsstater, får en medlemsstat även tillämpa strängare krav för certifiering av yrkeskvalifikationer på det egna territoriet.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

3.1. Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning

En extern utvärdering av direktiven 91/672/EEG och 96/50/EG har genomförts⁶. Undersökningen visade att den befintliga ramen delvis har tjänat sitt syfte att uppfylla målet om ömsesidigt erkännande av båtförarbevis och harmonisering av villkoren för erhållande av bevis, men flera hinder kvarstår. Alla rekommendationer har beaktats inom ramen för konsekvensbedömningen.

3.2. Samråd med berörda parter

Samråd med berörda parter har hållits vid flera tillfällen och på olika sätt om de olika faktorer som nu är föremål för förslaget:

- (1) Kommissionen inrättade 2012 en gemensam expertgrupp med ansvar för yrkeskvalifikationer och utbildningsnormer för inlandssjöfart. Samrådet inom expertgruppen hölls i form av elva expertmöten mellan september 2012 och november 2014 och inbegrep internationella flodkommissioner, nationella förvaltningar, branschorganisationer, fackföreningar, utbildningsinstitutioner och andra sammanslutningar⁷. Dessa möten gav tillfälle till värdefulla meningsutbyten om de åtgärder som planeras bli del av ett kommissionsförslag. De visade brett stöd för ett initiativ på EU-nivå.
- (2) Den branschvisa dialogkommittén för transport på inre vattenvägar på europeisk nivå⁸ deltog också i samråden. Den 16 september 2013 lämnade arbetsmarknadens parter in en handling med titeln *Social partners' position on professional qualifications and training standards for crew members on inland waterways transport vessels*. De påpekade att dagens ordning har karaktären av ett lappverk och

⁶ Utvärderingen av de nuvarande ramarna finns på:
<http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014-03-evaluation-report-directive-1996-50.pdf>

⁷ Följande organisationer var representerade: 1) internationella flodkommissionerna: Centrala kommissionen för sjöfarten på floden Rhen, Donaukommissionen, SAVA; 2) Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa; 3) nationella förvaltningar med ansvar för den strategiska, lagstiftande och administrativa verksamheten rörande transport på inre vattenvägar och 4) yrkesorganisationer: European Barge Union, European Skippers Organisation, 5) fackföreningar: Europeiska transportarbetarförbundet – Sektionen för transport på inre vattenvägar, 6) Platina – Plattformen för genomförande av Naiades, 7) Europeiska institutioner för fort- och utbildning med inriktning mot transport på inre vattenvägar, Edinna, 8) Aquapol och European Federation for Inland Ports.

⁸ Parterna på den europeiska arbetsmarknadens för transporter på inre vattenvägar är European Barge Union, European Skippers' Organisation och Europeiska transportarbetarfederationen.

uppenbart inte längre är ändamålsenlig. Det minskar sjöfartsyrkenas attraktionskraft och ökar sektorns sårbarhet för olagliga metoder som kan leda till snedvridning av konkurrensen. De bekräftade behovet av ett modernt och flexibelt lagstiftningsverktyg för utbildning och certifiering. Arbetsmarknadens parter betonade också att förslaget till direktiv om yrkeskvalifikationer bara är en del av helhetskonceptet. Elektroniska loggböcker, tjänstejournaler och färdskrivare är de felande delar som måste till utan alltför stora förseningar för att lika villkor ska kunna garanteras.

- (3) Ett offentligt internetsamråd om de viktigaste inslagen i konsekvensbedömningen ägde rum mellan den 26 mars och den 21 juni 2013⁹. Till kommissionen inkom sammanlagt 94 svar från utbildningsorganisationer, företagare/fartygsägare, redare, myndigheter, hamnar, arbetstagarorganisationer och flodkommissionerna. Svaren kom från totalt 16 länder. Det offentliga internetsamrådet underströk det faktum att de problem som tas upp i kommissionens förslag är av stor betydelse. Svaren antyder ett starkt stöd för lagstiftningsåtgärder i syfte att harmonisera kraven på yrkeskvalifikationer, utbildningsbevis och examinationer inom inlandssjöfarten.

3.3. Konsekvensbedömning

Detta förslag åtföljs av en konsekvensbedömning som granskats av nämnden för lagstiftningskontroll, som avgav ett positivt yttrande den 31 juli 2015. Alla rekommendationer från nämnden för lagstiftningskontroll har beaktats i det slutliga yttrandet om konsekvensbedömningen. Närmare uppgifter om hur rekommendationerna hanterats finns i avsnitt 2.2 i yttrandet om konsekvensbedömningen.

För att komma till rätta med de viktigaste problemen, nämligen att arbetstagarna ställs inför svårigheter med avseende på ömsesidigt erkännande av yrkeskvalifikationer samt att krav på kännedom om lokala förhållanden kan leda till onödiga svårigheter för båtförare som verkar på vissa vattendrag, har införandet av lägsta behörighetskrav för skeppare och båtförare valts som alternativ, kombinerat med normer för provning vid utbildningsinstitut.

Detta är det alternativ som valts, och det beror på att det erbjuder ett effektivare sätt att öka arbetskraftens rörlighet än ”inga åtgärder alls” och ”frivilliga åtgärder”.

I det valda alternativet beaktas också de problem för arbetskraftens rörlighet som beror på lokala kunskapskrav, samtidigt som medlemsstaterna ges möjlighet att genomföra bedömningar av de behörigheter som krävs med avseende på särskilda risker också på inre vattenvägar som är belägna i en annan medlemsstat, vilket ytterligare ökar effektiviteten i detta alternativ.

Konsekvensbedömningen innehöll två varianter av det valda alternativet: en som begränsar de lagstadgade kraven för behörighetsbedömning till obligatorisk administrativ examination och en som också innebär ett ömsesidigt erkännande av godkända utbildningsprogram. Enligt det första alternativet ska samtliga skeppare och båtförare åläggas att avlägga ett administrativt prov anordnad av en behörig myndighet för att få sina yrkeskvalifikationer erkända i hela EU, även om de redan innehar ett examsbevis eller intyg från ett institut för utbildnings- eller fortbildning som krävs för transport på inre vattenvägar. Det alternativ som valts är det andra alternativet eftersom de sökande som redan förvärvat nödvändiga färdigheter och styrkt sin behörighet under utbildningens gång därigenom besparas kompletterande examina, varigenom deras administrativa börda också minimeras. Detta inverkar också positivt på yrkets

⁹ Alla relevanta handlingar finns här: http://ec.europa.eu/transport/media/consultations/2013-06-21-inlandnavig qualifications_en.htm

attraktionskraft och arbetskraftens rörlighet, tillträde till yrket och ger administrativa besparingar. Denna påverkan gör också den andra varianten effektivare jämfört med den första varianten. Slutligen är denna variant också mer sammanhängande, eftersom liknande krav för utbildnings- och fortbildningsinstitutioner redan finns på EU-nivå för järnvägs- och lufttransportsektorn. Inom dessa sektorer gå kraven till och med längre, eftersom de också fortlöpande utbildning. Det andra alternativet är mer sammanhållet, enhetligare och effektivare, och det stämmer överens med proportionalitetsprincipen på det sätt som beskrivs i avsnitt 2.3.

3.4. Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling

Den del av den privata sektorn som sköter transport på inre vattenvägar består nästan uteslutande av små och medelstora företag samt mikroföretag. De är därför inte undantagna från detta initiativ, eftersom det helt skulle ha neutraliserat effekten. Förslaget har utarbetats med tanke på små och medelstora företag. Förslagets konsekvenser såväl för små och medelstora företag som för mikroföretag är positiva, eftersom de inte behöver bära mer än en liten andel av de kostnader som gott och väl kommer att uppvägas av fördelarna med den ökade rörligheten på arbetsmarknaden.

Genom att i hela EU tillhandahålla de gemensamma normer som krävs för att förverkliga den inre marknaden för arbetstagare inom transport på inre vattenvägar innebär förslaget en förenkling av rambestämmelserna för yrkeskvalifikationer inom den europeiska sektorn för transport på inre vattenvägar som för närvarande är fragmenterad. Enligt förslaget kommer en komplex uppsättning regionala krav bestående av multilaterala och bilaterala avtal att ersättas med ett enklare och – detta är särskilt viktigt – EU-omfattande regelverk för certifiering och ömsesidigt erkännande.

Genom förslaget minimeras den administrativa bördan för de sökande som har avslutat ett godkänt utbildningsprogram, eftersom de därigenom besparas ytterligare och överflödiga administrativa prov.

Genom förslaget underlättas också elektroniskt informationsutbyte och banar väg för införandet av elektroniska verktyg, i syfte att minska den administrativa bördan och försvåra manipulering av handlingarna.

Genom förslaget upphävs direktiv 91/672/EEG och direktiv 96/50/EG och en infasningsperiod i flera steg med tillhörande övergångsåtgärder införs.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte unionens budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

5.1. Övervakning, utvärdering och rapportering

Senast sju år efter utgången av införlivandeperioden förväntas kommissionen lägga fram en rapport till Europaparlamentet och rådet med en utvärdering av ändamålsenligheten i de åtgärder som införs genom detta förslag.

5.2. Förklarande dokument

Det föreslagna direktivet innehåller ett betydande antal rättsliga skyldigheter som är mer omfattande än de i de befintliga direktiven 91/672/EEG och 96/50/EG. Med tanke på detta och det faktum att förslaget innehåller bestämmelser om ett antal yrkeskvalifikationer som

ännu inte omfattas av obligatoriska regler enligt nuvarande lagstiftning, dvs. annan däckpersonal än båtförare, experter på användningen av flytande naturgas som bränsle och experter på passagerarsjöfart, kommer förklarande dokumentation som åtföljer anmälan av genomförandeåtgärder att behövas för att tydliggöra vilka åtgärder medlemsstaterna har vidtagit.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om erkännande av yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 96/50/EG och rådets direktiv 91/672/EEG

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,
med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹⁰,
med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹¹,
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
av följande skäl:

- (1) Rådets direktiv 91/672/EEG¹² och rådets direktiv 96/50/EG¹³ var de första steg som togs i riktning mot en harmonisering och ett erkännande av yrkeskvalifikationer för besättningsmedlemmar inom inlandssjöfarten.
- (2) Kraven för besättningsmedlemmar som seglar på Rhen, vilka inte omfattas av direktiven 91/672/EEG och 96/50/EG, fastställs av Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen, i enlighet med förordningen om sjöpersonal på Rhen och den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen.
- (3) Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG¹⁴ gäller andra yrken som utövas på inre vattenvägar än båtförare, vilka omfattas av det direktivet. Det ömsesidiga erkännandet av examens- och utbildningsbevis enligt direktiv 2005/36/EG är dock inte en optimal åtgärd för att hantera de regelbundna och frekventa gränsöverskridande rörelserna inom yrken som utövas på inre vattenvägar.

¹⁰ EUT C , , s. .

¹¹ EUT C , , s. .

¹² Rådets direktiv 91/672/EEG av den 16 december 1991 om det ömsesidiga erkännandet av båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar (EGT L 373, 31.12.1991, s. 29).

¹³ Rådets direktiv 96/50/EG av den 23 juli 1996 om harmonisering av villkoren för att erhålla nationella förarbervis för gods- eller personbefordran på gemenskapens inre vattenvägar (EGT L 235, 17.9.1996, s. 31).

¹⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG av den 7 september 2005 om erkännande av yrkeskvalifikationer (EUT L 255, s. 30, 9.2005, s. 22).

- (4) Enligt en studie som kommissionen genomförde 2014 utgör begränsningen av tillämpningsområdet för direktiven 91/672/EEG och 96/50/EG till båtförare, samt bristen på automatiskt erkännande av båtförarbevis som utfärdats i enlighet med dessa direktiv för trafik på floden Rhen, ett betydande hinder för besättningsmedlemmar inom inlandssjöfarten.
- (5) För att öka rörligheten och garantera sjösäkerheten och skyddet av människoliv är det viktigt att däckpersonal, personer med ansvarsuppgifter i nödsituationer på passagerarfartyg och personer som arbetar med tankning av fartyg som drivs med flytande naturgas innehar kvalifikationsbevis som styrker deras kvalifikationer. För att möjliggöra effektiv kontroll av efterlevnaden, bör de medföra detta bevis vid tjänstgöringen.
- (6) Båtförare som framför fartyg under omständigheter som utgör en särskild säkerhetsrisk bör inneha ett särskilt tillstånd, i synnerhet för att framföra större konvojer, framföra fartyg som drivs med flytande naturgas, framföra fartyg vid nedsatt sikt, framföra fartyg på vattenvägar med havskaraktär eller trafikera vattenvägar med särskilda navigationsrisker. För att erhålla ett sådant tillstånd, bör båtförare åläggas att intyga ytterligare behörigheter.
- (7) För att säkerställa navigationssäkerhet, bör medlemsstaterna utifrån harmoniserade kriterier fastställa vilka vattenvägar som har havskaraktär. Behörighetskrav för framförande av fartyg på dessa vattenvägar bör fastställas på unionsnivå. Utan att i onödan begränsa rörligheten för båtförare bör medlemsstaterna, när så krävs för att säkerställa navigationssäkerheten, ha möjlighet att i enlighet med harmoniserade kriterier och förfaranden enligt detta direktiv fastställa vilka vattenvägar som medför särskilda risker för sjöfarten. I dessa fall bör motsvarande behörighetskrav fastställas på medlemsstatsnivå.
- (8) Av kostnadseffektivitetsskäl bör innehav av unionsbevis för erforderliga kvalifikationer (även kallat *unionsbevis*) inte vara obligatoriskt på de nationella inre vattenvägar som saknar förbindelse med annan medlemsstats farbara vattenvägnät.
- (9) I syfte att bidra till rörligheten för personer som arbetar med fartygsdrift i hela unionen och med tanke på att samtliga kvalifikationsbevis, tjänstejournaler och loggböcker som utfärdas i enlighet med detta direktiv bör uppfylla vissa miniminormer, bör medlemsstaterna erkänna de yrkeskvalifikationer som certifieras i enlighet med detta direktiv. Följaktligen bör innehavarna av sådana yrkeskvalifikationer kunna utöva sitt yrke på samtliga inre vattenvägar inom unionen.
- (10) Mot bakgrund av det etablerade samarbetet mellan unionen och CCNR sedan 2003 – som lett till inrättandet av en europeisk kommitté för utarbetande av normer för inlandssjöfarten (även förkortad *Cesni*), vilket är ett internationellt organ upprättat under överinseende av CCNR och för att förenkla rambestämmelserna för yrkeskvalifikationer i Europa – bör kvalifikationsbevis, tjänstejournaler och loggböcker, utfärdade i enlighet med förordningen om sjöpersonal på Rhen och den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen, vilka innehåller krav som är identiska med bestämmelserna i detta direktiv, vara giltiga på alla inre vattenvägar inom unionen. Handlingar utfärdade av tredjeländer bör erkännas inom unionen, förutsatt att ömsesidighet råder. För att ytterligare undanröja hinder för arbetskraftens rörlighet och ytterligare förenkla regelverket för yrkeskvalifikationer i Europa, kan kvalifikationsbevis, tjänstejournaler och loggböcker utfärdade av ett tredjeland enligt krav som är likvärdiga med dem som fastställs i detta direktiv också erkännas på alla

vattenvägar inom unionen, dock först sedan kommissionen gjort en bedömning och tredjelandet godkänt de handlingar som utfärdats i enlighet med detta direktiv.

- (11) Direktiv 2005/36/EG är fortfarande tillämpligt på däckpersonal som är undantagen från skyldigheten att inneha unionsbevis utfärdat i enlighet med detta direktiv, samt på kvalifikationer för inre vattenvägar som inte omfattas av detta direktiv.
- (12) Medlemsstaterna bör utfärda kvalifikationsbevis endast till personer som åtminstone innehar den lägsta behörighetsgraden och åldern, uppfyller hälsokraven och har den nödvändiga tjänstgöringstiden till sjöss för erhållande av en viss yrkeskvalifikation.
- (13) För att ett ömsesidigt erkännande av yrkeskvalifikationer ska kunna garanteras, bör kvalifikationsbevisen bygga på de behörigheter som krävs för fartygsdrift. Medlemsstaterna bör säkerställa att de personer som erhåller kvalifikationsbevis uppfyller motsvarande lägsta behörighetskrav, kontrollerade genom lämplig bedömning. I syfte att garantera en jämförbar lägsta behörighetsnivå i alla medlemsstater för olika kvalifikationer, kan sådana bedömningar utformas som ett administrativt prov eller ingå i godkända utbildningsprogram i enlighet med gemensamma normer.
- (14) På grund av det säkerhetsansvar som är förknippat med båtföraryrket, särskilt vid navigering med radar och tankning av fartyg som drivs med flytande naturgas eller framförande av sådana fartyg, krävs det praktisk examination för att verifiera om den nödvändiga behörighetsnivån har uppnåtts. Sådan praktisk examination kan genomföras under användning av godkända simulatorer, i syfte att ytterligare underlätta behörighetsutvärderingen.
- (15) Godkännande av utbildningsprogram är nödvändigt för att kunna kontrollera att dessa program uppfyller de gemensamma minimikraven på innehåll och organisation. En sådan överensstämmelse gör det möjligt att undanröja onödiga trösklar för inträde i yrket genom att låta dem som redan förvärvat nödvändiga färdigheter under sin yrkesutbildning slippa onödig vidare examination. Godkända utbildningsprogram kan också göra det lättare för arbetstagare med erfarenhet från andra sektorer att träda in i ett yrke inom inlandssjöfarten, eftersom de kan dra nytta av utbildningsprogram som är särskilt utformade efter deras förvärvade kunskaper.
- (16) I syfte att ytterligare underlätta rörligheten för båtförare bör medlemsstaterna tillåtas att, om så är möjligt, bedöma den nödvändiga behörigheten att hantera särskilda navigationsrisker på alla sträckor av de inre vattenvägarna i unionen där sådana risker konstaterats.
- (17) Tjänstgöringstiden till sjöss bör kontrolleras med hjälp av uppgifter i en tjänstejournal som godkänts av en medlemsstat. För att möjliggöra sådan kontroll bör medlemsstaterna utfärda tjänstejournaler och loggböcker samt säkerställa att fartygens resor bokförs däri. En kandidats medicinska lämplighet ska intygas av behörig läkare.
- (18) När de åtgärder som föreskrivs i detta direktiv medför behandling av personuppgifter, ska de genomföras i enlighet med unionens lagstiftning om skydd av personuppgifter¹⁵.

¹⁵

Särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr XXX/2016 (nummer kommer att föras in efter det formella antagandet) om skydd för enskilda med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (allmänna uppgiftsskyddsförordningen) (hänvisning till EUT läggs till efter det formella antagande) och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001

- (19) För att bidra till en effektiv förvaltning med avseende på utfärdande, förnyelse och återkallelse av kvalifikationsbevis, bör medlemsstaterna utse de myndigheter som ska vara behöriga att genomföra detta direktiv och upprätta register för att registrera uppgifter om unionsbevis, tjänstejournaler och loggböcker. För att underlätta medlemsstaternas och kommissionens ömsesidiga utbyte av uppgifter om genomförandet, tillämpningen och utvärderingen av direktivet, samt för att fullgöra statistiska syften, för att upprätthålla säkerheten och för att underlätta framförandet av fartyg, bör medlemsstaterna överföra sådana uppgifter, samt också uppgifter om kvalifikationsbevis, tjänstejournaler och loggböcker, till en databas hos kommissionen.
- (20) Myndigheter, också i tredjeländer, som utfärdar kvalifikationsbevis, tjänstejournaler och loggböcker i enlighet med bestämmelser som är identiska med dem i detta direktiv behandlar personuppgifter. För att, i statistiska syften, utvärdera direktivet i avsikt att upprätthålla säkerheten, underlätta framförandet av fartyg och underlätta informationsutbytet mellan de myndigheter som medverkar i genomförandet och kontrollen av efterlevnaden av detta direktiv, bör dessa myndigheter och, i förekommande fall, internationella organisationer som infört dessa identiska regler, också ha tillgång till kommissionens databas. Denna tillgång bör dock omfattas av tillräckligt skydd av uppgifter, inbegripet personuppgifter.
- (21) I syfte att ytterligare minska den administrativa bördan och försvåra manipulering av handlingarna bör kommissionen, som ett andra steg efter antagandet av detta direktiv, undersöka möjligheten att införa en elektronisk version av tjänstejournalerna och loggböckerna samt elektroniska yrkeskort som innehåller unionsbevis. Kommissionen bör därvid beakta befintlig teknik inom andra transportslag, framför allt vägtransporter. Efter att ha gjort en konsekvensbedömning, inbegripet en kostnads-nyttanalys och av effekterna på de grundläggande rättigheterna, särskilt när det gäller skydd av personuppgifter, bör kommissionen vid behov lägga fram ett förslag för Europaparlamentet och rådet.
- (22) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att kunna anta beslut om godkännandeåtgärder som föreslås av medlemsstaterna i fråga om kraven avseende behörighet att hantera särskilda risker på vissa sträckor av de inre vattenvägarna.
- (23) De genomförandebefogenheter som rör antagandet av förslagor för utfärdande av unionsbevis, tjänstejournaler och loggböcker samt antagande av beslut om fastställande eller upphävande av erkännandet av handlingar som utfärdats av ett tredjeland eller enligt en internationell överenskommelse, som reglerar inlandssjöfarten inom unionen, bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011¹⁶.
- (24) För att tillhandahålla ett minimum av harmoniserade normer för certifieringen av yrkeskvalifikationer och för att underlätta dels medlemsstaternas ömsesidiga informationsutbyte, dels kommissionens genomförande, övervakning och utvärdering av detta direktiv, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen på de punkter som

¹⁶ av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter (EGT L 8, 12.1.2001, s. 1). Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

rör fastställande av behörighetskrav och normer för medicinsk lämplighet, praktiska examinationer, normer för godkännande av simulatorer och för definitioner av de egenskaper och villkor för användning av databaser som kommissionen förfogar över för att lagra kopior av nyckeluppgifter rörande unionsbevis, tjänstejournaler, loggböcker och erkända handlingar. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den säkerställa att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snart som möjligt och på lämpligt sätt.

- (25) Problemet med alltför giltiga nationella certifikat – även de som utfärdats av Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen – för båtförare, men också för andra kategorier av däckpersonal som omfattas av direktivets tillämpningsområde, bör lösas med hjälp av övergångsåtgärder. Åtgärderna bör i möjligaste mån erbjuda ett skydd för rättigheter som tidigare beviljats, och syfta till att bereda kvalificerad personal en rimlig tidsfrist för ansökan om unionsbevis. De bör även innehålla regler om en övergångsperiod om maximalt tio år, under vilken dessa bevis får användas på de unionsvattenvägar där de var giltiga före utgången av övergångsperioden, och erbjuda ett system för övergång till det nya regelverket för samtliga kvalifikationsbevis, utifrån en enda uppsättning EU-kriterier.
- (26) CESNI, som står öppen för experter från medlemsstaterna, utarbetar normer på området inlandssjöfart, också för yrkeskvalifikationer. Kommissionen kan beakta sådana normer när den fått befogenhet att anta akter i enlighet med detta direktiv.
- (27) Eftersom målet med detta direktiv – att inrätta en gemensam ram för erkännande av yrkeskvalifikationer inom inlandssjöfarten – inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, och det därför på grund av målets omfattning eller verkningar bättre kan uppnås på unionsnivå, får unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen, såsom den formuleras i samma artikel, går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (28) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokumentation¹⁷ har medlemsstaterna åtagit sig att, i berättigade fall, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i ett direktiv och motsvarande delar i nationella instrument för införlivande. Med avseende på detta direktiv anser lagstiftaren att översändandet av sådana dokument är berättigat.
- (29) Direktiven 91/672/EEG och 96/50/EEG bör därför upphävas.

¹⁷ EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

KAPITEL 1

SYFTE OCH TILLÄMPNINGSOMRÅDE

Artikel 1

Syfte

I detta direktiv fastställs villkoren och förfarandena för certifiering av de yrkeskvalifikationer som innehas av personer vilka arbetar med driften av ett fartyg för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar inom unionen samt för erkännande av sådana kvalifikationer i medlemsstaterna.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Detta direktiv är tillämpligt på däckpersonal, personer som arbetar med tankning av fartyg som använder flytande naturgas som bränsle och experter på passagerartrafik för följande fartyg på alla inre vattenvägar inom unionen:
 - (a) Fartyg med en längd (L) av 20 meter eller mer.
 - (b) Fartyg vars längd (L), bredd (B) och djupgående (D) ger en volym som uppgår till 100 m³ eller mer.
 - (c) Bogserbåtar och skjutbogserare, som är avsedda för att
 - i) bogsera eller skjuta på sådana fartyg som avses i leden a och b,
 - ii) bogsera eller skjuta på flytande utrustning,
 - iii) flytta sådana fartyg som avses i leden a och b eller flytande utrustningar genom rörelse långsides med dessa.
 - (d) Passagerarfartyg.
 - (e) Flytande utrustning med eget framdrivningsmaskineri.
2. Detta direktiv ska inte tillämpas på personer som är inbegripna i driften av följande:
 - (a) Fritidsbåtar.
 - (b) Färjor utan självständig framdrivning.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

- (1) *inre vattenväg*: ett vattendrag som inte är en del av ett hav och som är öppet för sjöfart,
- (2) *fartyg*: i inlandssjöfart gående fartyg eller havsgående fartyg,
- (3) *passagerarfartyg*: fartyg för dagsturer eller fartyg med hytter som är konstruerat och utrustat för att kunna transportera fler än tolv passagerare,

- (4) *fritidsbåt*: fartyg, annat än passagerarfartyg, avsett för sport- och fritidsändamål,
- (5) *unionsbevis*: ett bevis utfärdat av behörig myndighet som intygar att personen uppfyller kraven i detta direktiv,
- (6) *däckpersonal*: personer som arbetar med driften av ett fartyg som trafikerar de inre vattenvägarna inom unionen och som utför arbetsuppgifter med koppling till sjöfart, frakthantering, stuveriarbete, underhåll eller reparation, med undantag för personer som uteslutande har uppgiften att sköta motorer eller elektrisk och elektronisk utrustning,
- (7) *expert på passagerartrafik*: person som är behörig att vidta åtgärder i nödsituationer ombord på passagerarfartyg,
- (8) *båtförare*: person i däckpersonalen med yrkeskvalifikationer för framförande av ett fartyg på medlemsstaternas inre vattenvägar och som utövar navigeringsansvaret för fartyget,
- (9) *särskild risk*: en säkerhetsrisk på grund av särskilda navigationsvillkor som kräver att båtförare har behörigheter som går utöver vad som förväntas enligt de allmänna behörighetskraven för ledningsnivån,
- (10) *behörighet*: uppvisad förmåga att tillämpa sådana kunskaper och färdigheter som krävs enligt de etablerade normerna för ett korrekt utförande av uppgifter som krävs för drift av fartyg i inlandssjöfart,
- (11) *ledningsnivå*: den ansvarsnivå som sammanhänger med tjänstgöringen som båtförare och säkerställandet av att samtliga uppgifter som avser driften av ett fartyg utförs korrekt,
- (12) *stor konvoj*: påskjuten konvoj som består av en skjutbogserare och sju pråmar eller fler,
- (13) *tjänstjournal*: ett personligt register i vilket uppgifter förs in om en besättningsmedlems tjänstgöringshistoria, särskilt tjänstgöringstid till sjöss och resor som genomförts,
- (14) *loggbok*: officiell bokföring av de resor som ett fartyg genomfört,
- (15) *tjänstgöringstid till sjöss*: den tid som en person i däckpersonalen tillbringat ombord på ett fartyg på inre vattenvägar och som godkänts av den behöriga myndigheten,
- (16) *aktiv journal eller aktiv loggbok*: en journal eller loggbok som medger registrering av uppgifter,
- (17) *behörig myndighet*: alla myndigheter eller organ som av en medlemsstat har utsetts till att utfärda unionsbevis, anordna examinationer, utfärda andra handlingar eller uppgifter och fatta nödvändiga beslut,
- (18) *operativ nivå*: den ansvarsnivå som följer av tjänsten som båtförare, tillförordnad båtförare eller rorsman och upprätthållandet av kontrollen över genomförandet av alla uppgifter inom dennes ansvarsområde i enlighet med lämpliga förfaranden och under ledning av en person som tjänstgör på ledningsnivå.

KAPITEL 2

UNIONSBEVISET FÖR ERFORDERLIGA KVALIFIKATIONER

Artikel 4

Skyldighet för däckpersonal att inneha unionsbevis

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att däckpersonal som seglar på de inre vattenvägarna inom unionen innehar unionsbeviset för däckpersonal utfärdat i enlighet med artikel 10 eller annat erkänt certifikat i enlighet med artikel 9.2 eller 9.3.
2. En medlemsstat har rätt att från de krav som fastställs i punkt 1 undanta all däckpersonal eller grupper av besättningen med särskilda kvalifikationer, vilka enbart arbetar på nationella inre vattenvägar utan förbindelse med annan medlemsstats farbara vattenvägnät. Medlemsstaten får utfärda nationella kvalifikationsbevis för däckpersonal på villkor som avviker från de allmänna villkor som anges i detta direktiv. Dessa nationella kvalifikationsbevis ska endast gälla de nationella inre vattenvägar som saknar förbindelse med annan medlemsstats farbara vattenvägnät.
3. Genom undantag från punkt 1 ska kvalifikationsbevis för annan däckpersonal än båtförare som utfärdats i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG¹⁸ gälla för havsgående fartyg som trafikerar inre vattenvägar.

Artikel 5

Skyldighet att inneha unionsbevis för specifika uppgifter

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att experter på passagerartrafik och personer som arbetar med tankning av fartyg som använder flytande naturgas som bränsle medför unionsbevis som utfärdats i enlighet med artikel 10 eller ett utbildningsbevis som erkänns i enlighet med artikel 9.2 eller 9.3.
2. En medlemsstat har rätt att från de krav som fastställs i punkt 1 undanta alla personer som avses i punkt 1, eller grupper av sådana personer med särskilda kvalifikationer, vilka enbart trafikerar nationella inre vattenvägar som saknar förbindelse med annan medlemsstats farbara vattenvägnät. Medlemsstaten får utfärda nationella kvalifikationsbevis som kan erhållas på villkor som avviker från de allmänna villkor som anges i detta direktiv. Dessa nationella kvalifikationsbevis ska endast gälla på de nationella inre vattenvägar som saknar förbindelse med annan medlemsstats farbara vattenvägnät.
3. Genom undantag från punkt 1 ska kvalifikationsbevis för personer vilka avses i den punkten som utfärdats i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG gälla för havsgående fartyg som trafikerar inre vattenvägar.

Artikel 6

Skyldighet för båtförare att inneha särskilt tillstånd

Medlemsstaterna ska säkerställa att båtförare innehar särskilda tillstånd som utfärdats i enlighet med artikel 11 vid

¹⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG av den 19 november 2008 om minimikrav på utbildning för sjöfolk (EUT L 323, 3.12.2008, s. 33)

- (a) framförande av fartyg på inre vattenvägar med havskaraktär enligt artikel 7,
- (b) vid framförande av fartyg på inre vattenvägar med havskaraktär enligt artikel 8,
- (c) vid navigering med hjälp av radar,
- (d) framförande av fartyg som använder flytande naturgas som bränsle,
- (e) framförande av stora konvojer.

Artikel 7

Klassificering av inre vattenvägar med havskaraktär

1. Medlemsstaterna ska klassificera en sträcka på de inre vattenvägar på sitt territorium som en inre vattenväg med havskaraktär, om ett av nedanstående villkor är uppfyllt:
 - (a) Internationella regler om förhindrande av kollisioner till sjöss är tillämpliga,
 - (b) bojar och sjömärken används enligt sjöfartssystemet,
 - (c) markbunden navigation är nödvändig, eller
 - (d) sjöfartsutrustning som kräver specialkunskaper för att kunna användas är nödvändig för navigeringen.
2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om klassificeringen av en viss sträcka på de inre vattenvägarna på deras territorium som inre vattenvägar med havskaraktär. Anmälan till kommissionen ska åtföljas av en motivering som bygger på dessa kriterier. Kommissionen ska offentliggöra förteckningen över anmälda inre vattenvägar med havskaraktär.

Artikel 8

Inre vattenvägar med särskilda risker

1. Om så är nödvändigt för att säkerställa navigationssäkerheten, kan medlemsstaterna fastställa vilka sträckor på de inre vattenvägarna som utmärks av särskilda risker, med undantag för de inre vattenvägar med havskaraktär som avses i artikel 7, om dessa risker beror på
 - (a) ofta ändrade ström- och hastighetsmönster,
 - (b) avsaknad av lämpliga tjänster för farledsinformation på inre vattenvägar eller lämpliga sjökort i kombination med de inre vattenvägarnas hydromorfologiska egenskaper,
 - (c) förekomsten av specifika lokala trafikregler som inte utgör en del av Europeiska kodexen för sjöfart på inre vattenvägar som motiveras med specifika hydromorfologiska egenskaper.
2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om de åtgärder som de avser att vidta i enlighet med punkt 1 i denna artikel och artikel 18, tillsammans med den motivering som åtgärden grundar sig på.
Medlemsstaten ska anta åtgärden tidigast sex månader från dagen för anmälan.
3. Inom sex månader efter anmälan ska kommissionen utfärda ett genomförandebeslut om att godkänna de föreslagna åtgärderna, om de är förenliga med den här artikeln och med artikel 18, eller, om så inte är fallet, kräva att medlemsstaten ska ändra eller inte anta den föreslagna åtgärden.
4. De åtgärder som antagits av medlemsstaterna i enlighet med denna artikel ska meddelas kommissionen.

Kommissionen ska offentliggöra de åtgärder som antas av medlemsstaterna, tillsammans med den motivering som avses i punkt 2.

5. Om de sträckor på de inre vattenvägarna som avses i punkt 1 är belägna längs med gränsen mellan två eller flera medlemsstater, ska de berörda medlemsstaterna samråda med varandra och underrätta kommissionen gemensamt.

Artikel 9 *Erkännande*

1. Alla unionsbevis som avses i artiklarna 4 och 5, liksom tjänstejournaler och loggböcker som avses i artikel 16, vilka utfärdats av behörig myndighet i enlighet med detta direktiv, ska vara giltiga på alla inre vattenvägar inom unionen.
2. Alla kvalifikationsbevis, tjänstejournaler eller loggböcker som utfärdats i enlighet med förordningen om sjöpersonal på Rhen och den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen, vilka innehåller krav som är identiska med bestämmelserna i detta direktiv, ska vara giltiga på alla inre vattenvägar inom unionen.

När sådana kvalifikationsbevis, tjänstejournaler och loggböcker utfärdats av ett tredjeland, ska de vara giltiga på alla inre vattenvägar inom unionen endast om detta tredjeland inom sin jurisdiktion godkänner de av unionens handlingar som utfärdats i enlighet med detta direktiv.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 ska alla kvalifikationsbevis, tjänstejournaler och loggböcker som utfärdats i enlighet med nationell lagstiftning i ett tredjeland, som innehåller krav identiska med dem som fastställs i enlighet med detta direktiv, vara giltiga på alla inre vattenvägar inom unionen, om inte annat följer av det förfarande och de villkor som anges i punkterna 4 och 5 i denna artikel.
4. Varje tredjeland har rätt att lämna in en begäran till kommissionen om erkännande av kvalifikationsbevis, tjänstejournaler eller loggböcker som utfärdats av dess myndigheter. Begäran ska åtföljas av alla uppgifter som krävs för att fastställa att dessa handlingar är underkastade samma krav som fastställs genom detta direktiv.
5. Efter att ha tagit emot den begäran som avses i punkt 4 ska kommissionen göra en bedömning av certifieringssystemen i det tredjeland för vilket begäran om erkännande har lämnats in, för att därigenom avgöra om utfärdandet av dessa handlingar omfattas av krav som är likvärdiga med dem som fastställs i detta direktiv.

Om detta krav är uppfyllt, ska kommissionen anta en genomförandeakt om godkännande inom unionen av de kvalifikationsbevis, tjänstejournaler eller loggböcker som utfärdats av det tredjelandet, förutsatt att detta tredjeland inom sin jurisdiktion godkänner unionshandlingar som utfärdats i enlighet med föreliggande direktiv.

Vid antagandet av denna genomförandeakt ska kommissionen ange för vilka handlingar, av dem som avses i punkt 4 i denna artikel, erkännandet är tillämpligt.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 29.2.

6. Om kommissionen fastställer att de krav som avses i punkt 2 eller 4 inte längre uppfylls, ska den anta en genomförandeakt för att häva kvalifikationsbevisens, tjänstejournalernas och loggböckernas giltighet på alla inre vattenvägar inom unionen, om de utfärdats i enlighet med dessa krav.

Kommissionen kan när som helst avsluta upphävandet, om de konstaterade bristerna i fråga om de tillämpade normerna har åtgärdats.

7. Kommissionen ska offentliggöra förteckningen över de tredje länder som avses i punkt 3 tillsammans med de handlingar som erkänns som giltiga på alla inre vattenvägar inom unionen.

KAPITEL 3

CERTIFIERING AV YRKESKVALIFIKATIONER

Avdelning I

Förfarande för utfärdande av unionsbevis och särskilda godkännanden

Artikel 10

Utfärdande av unionsbevis och deras giltighet

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att personer som ansöker om unionsbevis för däckpersonal och för specifika uppgifter tillhandahåller tillfredsställande handlingar som intygar
 - (a) deras identitet,
 - (b) att de uppfyller de minimikrav som fastställs i bilaga I avseende ålder, behörighet, administrativa krav och tjänstgöringstid till sjöss som motsvarar de kvalifikationer som ansökan gäller,
 - (c) att de i tillämpliga fall uppfyller normerna för medicinsk lämplighet i enlighet med artikel 21.
2. Medlemsstaterna ska kontrollera äktheten och giltigheten i de handlingar som skickats in.
3. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa förlagor för unionsbevis. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 30.2. Vid antagandet av dessa akter kan kommissionen hänvisa till normer som fastställts av internationella organ.
4. Giltighetstiden för unionsbeviset för däckpersonal ska begränsas till dagen för nästa hälsoundersökning, i enlighet med kraven i artikel 21.
5. Utan att detta påverkar den begränsning som avses i punkt 4 ska unionsbevis för båtförare vara giltiga i högst tio år.
6. Unionsbevis för särskilda uppgifter ska vara giltiga i högst fem år.

Artikel 11

Utfärdande av särskilda tillstånd för båtförare

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att de som ansöker om sådana särskilda tillstånd som avses i artikel 6, med undantag för det som föreskrivs i artikel 6 b, tillhandahåller tillfredsställande dokumentation om
 - (a) sin identitet,

- (b) att de uppfyller de minimikrav som fastställs i bilaga I avseende ålder, behörighet, administrativa krav och tjänstgöringstid till sjöss som motsvarar de kvalifikationer som ansökan gäller.
- 2. För att sådana särskilda godkännanden för framförande av fartyg på sträckor på de inre vattenvägarna med särskilda risker som krävs enligt artikel 6 b ska kunna utfärdas, måste sökanden förse behöriga myndigheter i de medlemsstater som avses i artikel 18.2 med tillfredsställande handlingar om
 - (a) sin identitet,
 - (b) att de uppfyller kraven i artikel 18 för behörighet att hantera särskilda risker på de särskilda sträckor för vilka tillståndet krävs,
 - (c) att de innehar unionsbevis för båtförare eller ett utbildningsbevis som erkänns enligt artikel 9.2 och 9.3 eller att de uppfyller minimikraven för unionsbevis för båtförare enligt detta direktiv.
- 3. Medlemsstaterna ska kontrollera äktheten och giltigheten i de handlingar som skickats in.
- 4. Den behöriga myndighet som utfärdar unionsbevis ska i beviset ange om något särskilt tillstånd utfärdats enligt artikel 6, i enlighet med den förlaga som avses i artikel 10.3.
- 5. Genom undantag från punkt 4 ska det särskilda tillstånd som avses i artikel 6 d utfärdas som ett särskilt unionsbevis, i enlighet med den förlaga som avses i artikel 10.3.

Artikel 12

Förnyelse av unionsbeviset

När giltighetstiden för ett unionsbevis löper ut, ska medlemsstaterna på begäran förnya beviset, förutsatt att

- (a) tillräcklig dokumentation i enlighet med artikel 10.1 a och c har lämnats in för att möjliggöra förnyelse av unionsbevis för besättningsmedlemmar,
- (b) tillräcklig dokumentation i enlighet med artikel 10.1 a och b har lämnats in för att möjliggöra förnyelse av unionsbevis för specifika uppgifter.

Artikel 13

Återkallelse av unionsbevis eller särskilda tillstånd

Om det finns tecken på att kraven med avseende på kvalifikationsbevis eller särskilda tillstånd inte längre uppfylls, ska medlemsstaterna göra alla nödvändiga bedömningar och, i förekommande fall, återkalla bevisen.

Avdelning II

Behörigheter

Artikel 14

Behörighetskrav

- 1. Medlemsstaterna ska säkerställa att de personer som avses i artiklarna 4, 5 och 6 har den behörighet som krävs för en säker drift av fartyg enligt artikel 15.

2. Genom undantag från punkt 1 ska den bedömning av behörigheten att hantera sådana särskilda risker som avses i artikel 6 b göras i enlighet med artikel 18.

Artikel 15
Behörighetsbedömningar

1. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 29, för att fastställa normer för behörighet och motsvarande kunskaper och färdigheter i överensstämmelse med de grundläggande kraven i bilaga II.
2. Personer som ansöker om de handlingar som avses i artiklarna 4, 5 och 6 ska visa att de uppfyller de behörighetskrav som avses i första stycket genom en examination som anordnas
 - (a) under överinseende av en administrativ myndighet i enlighet med artikel 16, eller
 - (b) som en del i ett utbildningsprogram som godkänts i enlighet med artikel 17.
3. Beviset för att behörighetskraven är uppfyllda ska omfatta en praktisk examen för erhållande av
 - (a) unionsbeviset för båtförare,
 - (b) det särskilda tillståndet att framföra fartyg med radar i den mening som avses i artikel 6 c,
 - (c) unionsbeviset för experter på användning av flytande naturgas som bränsle.För att erhålla de handlingar som avses i leden a och b, kan den praktiska examinationen äga rum på ett fartyg eller i en simulator i enlighet med artikel 19. Avseende led c får praktisk examination ske ombord på ett fartyg eller vid en lämplig anläggning i land.
4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 29 för att fastställa de normer för praktiska examinationer som avses i punkt 3 som fastställer de särskilda behörigheter och villkor som ska testas under praktiska undersökningar samt minimikrav för de fartyg ombord på vilka en praktisk examination kan anordnas.

Artikel 16
Examination under överinseende av en administrativ myndighet

Medlemsstaterna ska säkerställa att de examinationer som avses i artikel 15.2 a anordnas under deras ansvar. De ska säkerställa att dessa examinationer utförs av examinators som är behöriga att bedöma de behörigheter, kunskaper och färdigheter som avses i artikel 15.1.

Artikel 17
Godkännande av utbildningsprogram

1. Utbildningsprogram som leder till examensbevis eller intyg som visar att de behörighetskrav som avses i artikel 15.1 är uppfyllda ska godkännas av behöriga myndigheter i den medlemsstat på vars territorium den berörda utbildningen eller motsvarande utbildningsinstitut finns.
2. Medlemsstaterna får godkänna de utbildningsprogram som avses i punkt 1 endast om

- (a) utbildningsmålen, kursinnehållet, metoderna, multimedieutbudet, förfarandena och kursmaterialet är ordentligt dokumenterade och ger sökandena möjlighet att uppfylla de behörighetskrav som avses i artikel 15.1,
 - (b) arbetet med programmen för bedömning av relevanta kunskaper leds av kvalificerade personer med ingående kunskaper om utbildningsprogrammet,
 - (c) en examination som kontrollerar att de behörighetskrav som avses i artikel 15.1 är uppfyllda utförs av kvalificerade examinatore.
3. Medlemsstaterna ska anmäla förteckningen över de godkända utbildningsprogrammen till kommissionen, som kommer att offentliggöra den. Förteckningen ska omfatta utbildningsprogrammets benämning, de titlar som följer av de utbildnings- eller examensbevis som utfärdats, det organ som utfärdar examensbevis eller intyg, året då godkännandet träder i kraft samt relevanta kvalifikationer och eventuell auktorisation som utbildnings- eller examensbevisen ger.

Artikel 18

Behörighetsbedömning med avseende på särskilda risker

1. Medlemsstater som konstaterar att det finns sträckor på deras inre vattenvägar med särskilda risker, i den mening som avses i artikel 8.1, ska fastställa vilken ytterligare behörighet som krävs av båtförare som framför fartyg på dessa sträckor och vilka metoder som krävs för att styrka att dessa krav är uppfyllda.
- Dessa åtgärder får bestå av ett begränsat antal resor som ska genomföras på den berörda sträckan, en examination i simulator, en examination som innehåller ett flervalsprov eller en kombination av dessa.
- Vid tillämpningen av denna punkt ska medlemsstaterna tillämpa objektiva, öppna, icke-diskriminerande och proportionella kriterier.
2. Dessa medlemsstater ska inrätta förfaranden för att bedöma den sökandes behörighet att hantera särskilda risker och göra verktyg offentligt tillgängliga för att underlätta för båtförare med unionsbevis att förvärva behörighet för särskilda risker.
3. På grundval av de krav som fastställts i enlighet med punkt 1 får en medlemsstat genomföra bedömningar av de sökandes behörighet att hantera särskilda risker på sträckor som är belägna i en annan medlemsstat. På begäran och i fall av examination genom prov med flervalsfrågor eller i simulator ska de medlemsstater som avses i punkt 1 förse andra medlemsstater med de tillgängliga verktyg som gör det möjligt för dem att göra denna bedömning.

Artikel 19

Användning av simulatorer

1. Simulatorer som används för behörighetsbedömning ska godkännas av medlemsstaterna. Detta godkännande ska på begäran utfärdas när det påvisats att verktyget överensstämmer med de normer för simulatorer som fastställs i de delegerade akter som avses i punkt 2. I sitt godkännande ska de ange vilken särskild behörighetsbedömning som tillåts utföras i simulatorn.
2. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 29 för att fastställa normer för godkännande av simulatorer, med angivande av såväl funktionella och tekniska krav som administrativa förfaranden i detta hänseende; detta för att säkerställa att de simulatorer som används i en behörighetsbedömning är

utformade på ett sådant sätt att de möjliggör verifiering av den behörighet som föreskrivs enligt de normer för praktisk examination som avses i artikel 15.3.

3. Medlemsstaterna ska anmäla förteckningen över godkända simulatorer till kommissionen, som kommer att offentliggöra dessa uppgifter.

Avsnitt III

Tjänstgöringstid till sjöss och medicinsk lämplighet

Artikel 20

Tjänstejournal och loggbok

1. Tjänstgöringstid till sjöss, i enlighet med vad som avses i artikel 10.1 b och resor i enlighet med vad som avses i artikel 18.1, ska registreras i en tjänstejournal på det sätt som avses i punkt 5 eller en tjänstejournal som erkänts i enlighet med artikel 9.2 eller 9.3.
2. På begäran av varje person i däckpersonalen ska medlemsstaterna godkänna uppgifter som båtföraren tillhandahållit efter kontroll av alla nödvändiga styrkande handlingars äkthet och giltighet, inbegripet den loggbok som avses i punkt 4 i denna artikel.
3. Uppgifter som avser tjänstgöringstiden till sjöss, och genomförda resor, ska vara giltiga under en period av 15 månader, i avvaktan på validering av en medlemsstat. Om elektroniska verktyg har installerats, däribland elektroniska tjänstejournaler och elektroniska loggböcker tillsammans med lämpliga förfaranden för säkerställande av handlingarnas äkthet, kan motsvarande uppgifter anses validerade utan ytterligare förfaranden.

Tjänstgöringstiden till sjöss kan ha fullgjorts på någon av medlemsstaternas inre vattenvägar. När det gäller inre vattenvägar vars sträckning inte till fullo ligger inom unionens territorium, ska den tjänstgöringstid till sjöss som fullgjorts på alla delsträckor inom och utanför dessa vattenvägar beaktas.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att sådana resor med fartyg som avses i artikel 2.1 registreras i en sådan loggbok som avses i punkt 5 eller en loggbok som erkänns enligt artiklarna 9.2 eller 9.3.

Kommissionen ska anta genomförandeakter om fastställande av förlagor för tjänstejournaler och loggböcker. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarandet enligt artikel 30.2, med beaktande av de uppgifter som är nödvändiga för genomförandet av detta direktiv med avseende på identifieringen av den berörda personen, vederbörandes restider och de resor som gjorts. Vid antagandet av dessa förlagor ska kommissionen beakta att loggboken också används vid tillämpningen av rådets direktiv 2014/112/EU¹⁹ för att kontrollera bemanningskrav och registrera resor med fartygen, och den får hänvisa till normer som fastställts av internationella organ.

¹⁹

Rådets direktiv 2014/112/EU av den 19 december 2014 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning i vissa avseenden vid transporter på inre vattenvägar, som ingått av European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) (EUT L 367, 23.12.2014, s. 86).

5. Medlemsstaterna ska säkerställa att besättningsmedlemmar har en enhetlig aktiv tjänsteloggbok och att fartyg innehar en enda aktiv loggbok.

Artikel 21
Medicinsk lämplighet

1. Personer som avses i artikel 4.1 och 5.1 ska inneha ett giltigt läkarintyg, utfärdat av en läkare som godkänts av den behöriga myndigheten, som bygger på en läkarundersökning med tillfredsställande resultat.

Medlemsstaterna ska fastställa vilka läkare som har rätt utfärda sådana intyg.

2. Läkarintygen ska översändas till de behöriga myndigheterna
 - (a) för utfärdande av sökandens första unionsbevis,
 - (b) för utfärdande av unionsbevis för båtförare,
 - (c) för förnyelse av ett unionsbevis om de villkor som anges i punkt 3 i denna artikel är uppfyllda.

Läkarintyg som utfärdats för erhållande av unionsbevis ska vara daterat tidigast tre månader före dagen för ansökan om unionsbevis.

3. När innehavaren av ett unionsbevis fyllt 60 år, ska vederbörande genomgå läkarundersökning med tillfredsställande resultat inom tre månader efter födelsedagen och därefter genomgå sådan undersökning vart femte år. När innehavaren fyllt 70 år, ska vederbörande genomgå läkarundersökning med tillfredsställande resultat vartannat år efter födelsedagen.
4. När det föreligger objektiva belägg för att de medicinska krav som avses i punkt 6 i den här artikeln inte längre uppfylls av en besättningsmedlem ur däckpersonalen, ska vederbörande av arbetsgivare, båtförare och medlemsstaternas myndigheter åläggas att genomgå läkarundersökning.
5. Om medicinsk lämplighet inte till fullo kan styrkas, får avhjälpande åtgärder som leder till motsvarande sjöfartssäkerhet krävas eller får restriktioner tillämpas. I sådant fall ska dessa avhjälpande åtgärder och restriktioner avseende medicinsk lämplighet anges i unionsbeviset i enlighet med den förlaga som avses i artikel 10.3.
6. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 29 och på grundval av de grundläggande krav på medicinsk lämplighet som avses i bilaga III för att fastställa normer för medicinsk lämplighet som specificerar kraven i fråga om medicinsk lämplighet, särskilt med avseende på de undersökningar som läkare ska utföra och de kriterier som de tillämpar för att fastställa lämplighet för arbete samt förteckningen över restriktioner och riskreducerande åtgärder.

KAPITEL 4

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Artikel 22
Skydd av personuppgifter

1. All behandling av personuppgifter som utförs av medlemsstaterna enligt detta direktiv ska ske i enlighet med unionslagstiftningen om skydd av personuppgifter, särskilt förordning (EU) nr XXX/2016 (nummer kommer att föras in efter det

formella antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (allmän uppgiftsskyddsförordning)²⁰.

2. Kommissionen ska behandla personuppgifter i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter²¹.
3. Personuppgifter får behandlas endast i följande syften:
 - (a) Genomförande, efterlevnad och utvärdering av detta direktiv.
 - (b) Informationsutbyte mellan de myndigheter som har tillgång till den databas som avses i artikel 23 och kommissionen.
 - (c) Sammanställande av statistik.Anonymiserade uppgifter från sådana data kan användas till stöd för politik som syftar till att främja transport på de inre vattenvägarna.
4. Medlemsstaterna ska säkerställa att förhandsinformation utgår till de personer som avses i artiklarna 4 och 5, vars personuppgifter, och i synnerhet hälsouppgifter, behandlas i de register som avses i artikel 23.1 och i den databas som avses i artikel 23.2. De ska beviljas tillgång till de personuppgifter som avser dem och på begäran när som helst förses med en kopia av dessa uppgifter.

Artikel 23 *Register*

1. För att bidra till en effektiv förvaltning med avseende på utfärdande, förnyelse och återkallelse av kvalifikationsbevis, ska medlemsstaterna föra register över unionens samtliga utbildningsbevis, tjänstejournaler och loggböcker som utfärdats under deras tillsyn i enlighet med detta direktiv och, i tillämpliga fall, över handlingar som godkänts i enlighet med artikel 9.2, vilka har utfärdats, förnyats, löpt ut, tillfälligt återkallats, återkallats eller anmälts som förlorade, stulna eller förstörda.

Med avseende på unionsbevisen ska registren omfatta de uppgifter som finns på unionsbevisen och uppgifter om den utfärdande myndigheten.

Vad gäller tjänstejournaler, ska registren innehålla innehavarens identifikationsnummer, tjänstejournalens identifikationsnummer, innehavarens namn, datum för utfärdandet och den utfärdande myndigheten.

Vad gäller loggböcker, ska registren innehålla fartygets namn, det europeiska identifikationsnumret eller det europeiska identifieringsnumret för fartyg (ENI-nummer), loggbokens identifikationsnummer, datum för utfärdandet och den utfärdande myndigheten.

För att ytterligare underlätta informationsutbytet mellan medlemsstaterna ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 29 för att komplettera uppgifterna i registren för tjänstejournaler och loggböcker med andra uppgifter som krävs i förlagorna till tjänstejournaler och loggböcker som antagits enligt artikel 20.5.

²⁰

(hänvisning till EUT läggs till efter ett formellt antagande)

²¹

EGT L 8, 12.01.2001, s. 1.

2. Vid genomförandet, tillämpningen och utvärderingen av detta direktiv ska medlemsstaterna på ett tillförlitligt sätt och utan dröjsmål, i en databas hos kommissionen, registrera de uppgifter om kvalifikationsbevis, tjänstejournaler och loggböcker som avses i punkt 1, i syfte att upprätthålla säkerheten, underlätta framförandet av fartyg och av statistiska hänsyn samt i syfte att underlätta informationsutbytet mellan de myndigheter som ansvarar för genomförandet av detta direktiv.

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 29 när det gäller normerna för egenskaperna och användningsvillkoren för denna databas, i synnerhet för att specificera

- (a) instruktioner för kodning av data i databasen,
 - (b) användarnas tillträdesrättigheter, i tillämpliga fall uppdelade efter användartyp, tillträdestyp och det ändamål för vilket uppgifterna används,
 - (c) den maximala lagringstiden för uppgifter i enlighet med punkt 3, i tillämpliga fall differentierat beroende på dokumenttyp,
 - (d) instruktioner för databasens funktion och dess samverkan med de register som avses i punkt 1.
3. Personuppgifter som ingår i de register som avses i punkt 1 och den databas som avses i punkt 2 ska inte lagras under längre tid än vad som är nödvändigt för de ändamål i vilka uppgifterna samlats in eller i vilka dessa behandlas i enlighet med detta direktiv. När uppgifterna inte längre behövs för dessa ändamål ska de utplånas.
4. Kommissionen får bevilja en myndighet i ett tredjeland eller en internationell organisation tillgång till databasen, om så är nödvändigt för de ändamål som anges i punkt 2, under förutsättning att kraven i artikel 9 i förordning (EG) nr 45/2001 är uppfyllda och endast från fall till fall. Kommissionen ska säkerställa att tredjelandet eller den internationella organisationen inte överför uppgifterna till ett annat tredjeland eller en annan internationell organisation, såvida inte uttryckligt skriftligt godkännande erhållits och de villkor som fastställts av kommissionen uppfylls.

Artikel 24

Behöriga myndigheter

1. Medlemsstaterna ska utse de myndigheter eller organ som ska
- (a) anordna och övervaka de examinationer som avses i artikel 16,
 - (b) godkänna de utbildningsprogram som avses i artikel 17,
 - (c) utfärda de utbildningsbevis och särskilda tillstånd som avses i artiklarna 4, 5 och 6, samt de tjänstejournaler och loggböcker som avses i artikel 20,
 - (d) föra de register som avses i artikel 23,
 - (e) upptäcka och bekämpa bedrägerier och annan olaglig verksamhet som avses i artikel 27.
2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen vilka behöriga myndigheter inom deras territorium som avses i punkt 1 i denna artikel. Kommissionen ska offentliggöra denna uppgift.

Artikel 25

Övervakning

Medlemsstaterna ska garantera att

- (a) all verksamhet med koppling till utbildning, behörighetsbedömning, utfärdande och uppdatering av unionsbevis, tjänstejournaler och loggböcker, som genomförts av statliga organ och icke-statliga organ under deras tillsyn, kontinuerligt övervakas genom ett system för kvalitetsnormer, för att säkerställa att de mål som anges i detta direktiv uppnås,
- (b) utbildningsmålen och de därmed sammanhängande behörighetskraven ska vara tydligt definierade och fastställa vilka kunskaps- och kunskapsnivåer som ska bedömas och kontrolleras i enlighet med detta direktiv,
- (c) kvalitetsnormerna tillämpas på utfärdande, förnyelse, ersättning eller återkallelse av unionsbevis, tjänstejournaler och loggböcker, samtliga utbildningskurser och utbildningsprogram, examinationer och bedömningar utförda av eller under respektive medlemsstats tillsyn, samt de kvalifikationer och erfarenheter som krävs av lärare och examinatorer, med beaktande av de strategier, system, kontroller och interna granskningar för kvalitetssäkring som inrättats för att säkerställa att de fastställda målen uppnås.

Artikel 26

Utvärdering

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att såväl förvärvandet av behörighet och bedömningsinsatserna som förvaltningen av unionsbevis, tjänstejournaler och loggböcker utvärderas minst vart femte år av oberoende organ.
2. Resultaten från de oberoende utvärderingarna, åtföljda av styrkande underlag, ska tillställas de berörda behöriga myndigheterna. Vid behov ska medlemsstaterna vidta lämpliga åtgärder för att avhjälpa brister som uppdagats genom de oberoende utvärderingarna.

Artikel 27

Förhindrande av bedrägerier och annan olaglig verksamhet

1. Medlemsstaterna ska vidta och tillämpa lämpliga åtgärder för att förhindra bedrägerier och annan olaglig verksamhet som berör unionsbevis, tjänstejournaler, loggböcker, hälsointyg och register som föreskrivs i detta direktiv.
2. Medlemsstaterna ska utbyta uppgifter med andra medlemsstaters behöriga myndigheter avseende certifiering av personer som arbetar med driften av ett fartyg.

Artikel 28

Sanktioner

Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av nationella bestämmelser som antagits enligt detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den [date for transposition of the Directive], och alla senare ändringar som gäller dem så snart som möjligt.

KAPITEL 5

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 29

Utövande av delegering

1. Befogenheten att anta delegerade akter tilldelas kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den delegering av befogenheter som avses i artikel 151 och 151.4, artiklarna 19, 21 och 23.1 och 23.2 ska tilldelas kommissionen på obestämd tid från och med (*ikraftträdande).
3. Den delegering av befogenhet som avses i denna artikel får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
5. En delegerad akt som antas enligt denna artikel ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.
6. När kommissionen utövar sina delegationsbefogenheter enligt artikel 15.1 och 4, artiklarna 19, 21 och artikel 23.1 och 2, får den anta delegerade akter som hänvisar till normer som fastställts av internationella organ.
7. Kommissionen får utse ett organ som ska ta emot anmälningar och förse allmänheten med de uppgifter som föreskrivs i detta direktiv.

Artikel 30

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011. Hänvisningar till den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 7 i direktiv 91/672/EEG, vilket upphävs genom detta direktiv, ska anses som hänvisningar till den kommitté som inrättas genom föreliggande direktiv.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. Om kommitténs yttrande ska erhållas genom skriftligt förfarande, får dess ordförande besluta att avsluta förfarandet utan resultat inom tidsfristen för avgivande av yttrandet.

Artikel 31

Översyn

1. Kommissionen ska se över detta direktiv och de därmed sammanhängande genomförandeakter och delegerade akter som avses i artiklarna 8, 10, 20 och 29 och lägga fram resultaten av denna översyn för Europaparlamentet och rådet senast sju år efter den dag som avses i artikel 33.1.
2. Senast [två år före den dag som anges i punkt 1] ska varje medlemsstat förse kommissionen med de uppgifter som krävs för att övervaka genomförandet och utvärderingen av direktivet, i enlighet med riktlinjer som fastställts av kommissionen i samråd med medlemsstaterna med avseende på insamling av upplysningar, samt deras form och innehåll.

Artikel 32

Infasning

1. Inom ett år efter detta direktivs ikraftträdande ska kommissionen anta delegerade akter, genom vilka följande gradvis inrättas:
 - (a) De normer för de egenskaper och villkor som gäller för användning av den databas som avses i artikel 23.
 - (b) De behörighetskrav som avses i artikel 15.1.
 - (c) De normer för medicinsk lämplighet som föreskrivs i artikel 21.
 - (d) De förlagor som fastställs i artiklarna 10 och 20.
 - (e) De normer för praktiska examinationer som föreskrivs i artikel 15.3.
 - (f) De normer för godkännande i simulatorer som föreskrivs i artikel 19.
2. Senast två år efter antagandet av parametrarna för den databas som avses i punkt 1 a i denna artikel ska den databas som avses i artikel 23 upprättas.

Artikel 33

Upphävande

Direktiven 96/50/EG och 91/672/EEG ska upphöra att gälla från och med [ange dagen efter införlivandeperiodens utgång].

Artikel 34

Övergångsbestämmelser

1. Båtförarbevis som utfärdas i enlighet med direktiv 96/50/EG, och båtförarcertifikat för framförande av fartyg på Rhen som avses i artikel 1.5 i det direktivet som utfärdats före dagen efter utgången av den övergångsperiod som avses i artikel 35 i det här direktivet, ska äga fortsatt giltighet på de vattenvägar inom unionen där de var giltiga före den dagen, dock i högst i tio år efter den dagen. Innan giltighetstiden löpt ut, ska den medlemsstat som utfärdat dessa handlingar utfärda ett unionsbevis för båtförare som innehar sådana bevis i enlighet med den förlaga som föreskrivs i detta direktiv eller ett bevis i enlighet med artikel 9.2 i detta direktiv, på villkor att de tillhandahåller tillräcklig dokumentation i den mening som avses i artikel 10.1 a och c i detta direktiv och

- (a) att den lagstiftning på grundval av vilken deras bevis utfärdades ställer upp minst 720 dagars tjänstgöringstid till sjöss som villkor för att erhålla ett båtförarbevis som är giltigt på unionens alla vattenvägar, eller
 - (b) att i de fall där den lagstiftning på grundval av vilken deras bevis utfärdades ställer upp färre än 720 dagars tjänstgöringstid till sjöss som villkor för att erhålla ett båtförarbevis som är giltigt på unionens alla vattenvägar, den sökande, med stöd i tjänstejournal, kan styrka tjänstgöringstid till sjöss som motsvarar differensen mellan dessa 720 dagar och den erfarenhet som krävs enligt den lagstiftning på grundval av vilken utbildningsbeviset utfärdats.
2. Vid utfärdandet av unionsbevis i enlighet med punkt 1 i denna artikel ska medlemsstaterna i möjligaste mån skydda de rättigheter som tidigare beviljats, i synnerhet med avseende på de särskilda tillstånd som avses i artikel 6.
3. Andra besättningsmedlemmar än båtförare som innehar ett kvalifikationsbevis utfärdat av en medlemsstat före dagen efter utgången av den övergångsperiod som avses i artikel 35 i detta direktiv, eller innehar ett utbildningsbevis som erkänns i en eller flera medlemsstater, kan alltså återropa detta utbildningsbevis eller denna yrkeskvalifikation i högst tio år efter detta datum. Under denna period kan andra besättningsmedlemmar än båtföraren fortsatt förlita sig på direktiv 2005/36/EG om erkännande av yrkeskvalifikationer från andra medlemsstaters myndigheter. Före utgången av denna tidsperiod kan de genom tillämpning av artikel 9.2 ansöka om ett unionsbevis eller ett kvalifikationsbevis hos en behörig myndighet som utfärdar sådana intyg, förutsatt att de i den mening som avses i artikel 10.1 a och c i detta direktiv på tillfredsställande sätt, med stöd i tjänstejournal, kan styrka följande omfattning av tjänstgöringstiden till sjöss:
- (a) För unionsbeviset för båtförare: 540 dagars tjänstgöringstid till sjöss, varav minst 180 dagar inom inlandssjöfarten.
 - (b) För unionens yrkesbeviset för skeppare: 900 dagars tjänstgöringstid till sjöss, varav minst 540 dagar inom inlandssjöfarten.
 - (c) För unionsbeviset för rorsman: 1 080 dagars tjänstgöringstid till sjöss, varav minst 720 dagar inom inlandssjöfarten.
4. Tjänstejournaler och loggböcker utfärdade före dagen efter utgången av den övergångsperiod som avses i artikel 35, i enlighet med andra regler än de som föreskrivs i detta direktiv, får förbli aktiva i högst tio år efter dagen efter utgången av den övergångsperiod som avses i artikel 35.

Artikel 35
Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den [tre år efter ikraftträdandet]. De ska till kommissionen genast överlämna texten till dessa bestämmelser.
- När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.
2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 36
Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.

Artikel 37
Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande