COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 18.2.2016
COM(2016) 82 final

2016/0050 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais na navegação interior e que revoga as Diretivas 96/50/CE e 91/672/CEE do Conselho

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2016) 35 final}
{SWD(2016) 36 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

1.1. Justificação e objetivos da proposta

O objetivo da iniciativa é facilitar a mobilidade laboral no setor do transporte por via navegável interior, garantindo que as qualificações dos trabalhadores sejam reconhecidas em toda a União. A iniciativa assenta em 19 anos de experiência na aplicação das Diretivas 96/50/CE[1] e 91/672/CEE[2] que, contudo, se limitam ao reconhecimento mútuo dos certificados dos condutores de embarcações que operam nas vias navegáveis interiores da UE, que não o Reno.

O transporte por via navegável interior é um modo de transporte de baixo custo e baixo consumo energético, que poderia ser utilizado de forma mais eficaz para apoiar a eficiência energética, o crescimento e os objetivos de desenvolvimento industrial da União Europeia. No entanto, a sua contribuição é prejudicada por dificuldades ligadas à mobilidade dos trabalhadores, à constante escassez de mão-de-obra e à inadequação de competências, que persistem apesar das tentativas do setor para resolver esses problemas a nível bilateral e multilateral. As divergências existentes ao nível dos requisitos mínimos de qualificação profissional no conjunto dos Estados-Membros não oferecem garantias suficientes aos países a título individual no que se refere ao reconhecimento das qualificações profissionais dos tripulantes oriundos de outros Estados-Membros, em especial na medida em que tal afeta igualmente a segurança da navegação.

Por conseguinte, a presente iniciativa propõe que o âmbito do reconhecimento das qualificações profissionais, atualmente limitado aos condutores de embarcação, seja alargado a todos os tripulantes ao serviço em embarcações, incluindo no Reno. Para criar a confiança necessária, que constitui uma condição prévia do reconhecimento, a presente iniciativa propõe que o reconhecimento das qualificações profissionais se baseie nas competências necessárias à operação de embarcações e que se equilibre o reconhecimento das qualificações e as garantias, introduzindo normas para a avaliação da competência, a aprovação dos programas de formação e o acompanhamento e avaliação da certificação e da formação.

A iniciativa dá resposta a aspirações antigas do setor e dos Estados-Membros no sentido da revisão do atual quadro jurídico obsoleto e da sua substituição por um quadro moderno, centrado nas competências, em consonância com a abordagem adotada por outros modos de transporte no que se refere ao reconhecimento das qualificações.

1.2. Coerência com as políticas existentes neste domínio

As Diretivas 91/672/CEE e 96/50/CE preveem o reconhecimento recíproco e estabelecem um conjunto de requisitos mínimos para obtenção do certificado de condutor de embarcação. A iniciativa apoia-se nestes instrumentos e alarga os requisitos por forma a abrangerem todos os tripulantes a operar na navegação interior na UE, incluindo no Reno.

Dado que a UE não dispõe de legislação setorial no domínio do reconhecimento das qualificações profissionais dos trabalhadores das categorias inferiores à de condutor de

---

[1] Diretiva 96/50/CE do Conselho, de 23 de julho de 1996, relativa à harmonização das condições de obtenção dos certificados nacionais de condução de embarcações de navegação interior para o transporte de mercadorias e de passageiros na Comunidade (*JO L 235 de 17.9.1996, p. 31).*

[2] Diretiva 91/672/CEE do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, sobre o reconhecimento recíproco dos certificados nacionais de condução de embarcações para transporte de mercadorias e de passageiros por navegação interior (JO L 373 de 31.12.1991 p. 29).

embarcação, aplica-se a Diretiva geral 2005/36/CE, relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais. Contudo, na prática, esta diretiva não oferece uma solução eficaz aos profissionais que exercem atividades transfronteiriças frequentes e regulares de transporte por via navegável interior, pelo que as possibilidades dadas por este quadro geral não têm praticamente sido utilizadas pelos trabalhadores do setor.

A proposta foi elaborada no âmbito do quadro político da Comissão para promover o transporte por via navegável interior, o programa NAIADES II[3], que implica a revisão do quadro relativo à harmonização e modernização das qualificações profissionais no setor. No âmbito da nova abordagem em matéria de governação no setor do transporte por via navegável interior, a Comissão reforçou a sua cooperação com diversas comissões fluviais, nomeadamente a Comissão Central para a Navegação do Reno (CCNR). Esta cooperação permitiu, designadamente, a criação de um novo organismo aberto a peritos de todos os Estados-Membros da UE, conhecido pelo acrónimo francês CESNI[4], cuja missão consiste em elaborar normas técnicas para o setor da navegação interior. A sua experiência pode ser utilizada pela UE também no domínio das qualificações profissionais neste setor. A definição de normas mínimas baseadas em competências que a UE, a CCNR e outros organismos internacionais e países terceiros possam utilizar nos seus quadros jurídicos constitui um passo importante no sentido do reconhecimento mútuo das qualificações no setor da navegação interior à escala da UE.

1.3. Coerência com outras políticas da União

A presente iniciativa é coerente com e contribui para o mercado interno, pois ajuda a superar os obstáculos que impedem a realização de todo o seu potencial. Pode facilitar o acesso das empresas a serviços de transporte por via navegável interior que oferecem a melhor qualidade, preço ou prestação disponível e ajudar os profissionais a fornecerem serviços em toda a UE, de forma rápida e expedita. A iniciativa contribui para a consecução dos objetivos estratégicos da Comissão para o período 2014-2019, visando promover «um mercado interno mais aprofundado e mais equitativo, dotado de uma base industrial reforçada», «um novo impulso para o emprego, o crescimento e o investimento», «a união da energia» e uma UE «mais forte na cena mundial».

Mais especificamente, a iniciativa é coerente com o programa de trabalho da Comissão Europeia para 2016, que salienta simultaneamente a importância de apoiar a mobilidade laboral, combater os abusos e promover o desenvolvimento de competências, incluindo o reconhecimento mútuo das qualificações. A presente iniciativa reflete uma abordagem equilibrada da mobilidade laboral, no sentido de um mercado interno mais aprofundado e equitativo, abordando questões como a persistente escassez de mão-de-obra no setor da navegação interior e preparando o terreno para medidas de luta contra os abusos e a fraude. Simultaneamente, ao tornar as competências a pedra angular do reconhecimento mútuo das qualificações profissionais, a iniciativa visa impulsionar o emprego e as carreiras.

Este aprofundamento do mercado interno do transporte por via navegável interior da UE é essencial para melhorar a eficiência energética dos transportes e contribui, com o estabelecimento de normas comuns a toda a UE, para tornar a União «mais forte na cena mundial».

---

[3] Comunicação: Transporte fluvial de qualidade – NAIADES II, COM (2013) 623 final.

[4] Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

2.1. Base jurídica

A proposta baseia-se no artigo 91.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, que constitui a base jurídica para a adoção de medidas da União relativas ao transporte por via navegável interior.

2.2. Subsidiariedade

Esta iniciativa justifica-se na medida em que os objetivos da ação proposta não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros isoladamente. Todos os aspetos do transporte de mercadorias na rede de vias navegáveis interiores são, em geral, transnacionais. As diferenças existentes na legislação nacional dos Estados-Membros comprometem o funcionamento do mercado interno de mercadorias e de trabalhadores. Sem uma ação por parte da UE, a conclusão e utilização eficiente da rede transeuropeia de transportes ficaria em risco e os investimentos dos fundos da UE na rede de transportes por via navegável interior não teriam resultados otimizados. As divergências existentes nos regimes jurídicos[5] relativos às qualificações dos profissionais do setor dos transportes por via navegável interior da UE não podem ser totalmente resolvidas pelos Estados-Membros a título individual ou no âmbito de convenções internacionais, nem pelo próprio setor. Este raciocínio é válido para as medidas a aplicar aos condutores de embarcação e às outras categorias de tripulantes. Alargar o âmbito de aplicação, a fim de incluir o Reno, representa um valor acrescentado em relação ao quadro jurídico em vigor, na medida em que prevê normas comuns que são uma componente necessária do mercado interno de trabalhadores qualificados do setor do transporte por via navegável interior à escala da UE.

2.3. Proporcionalidade

Em consonância com as medidas tomadas para outros modos de transporte, o cumprimento de requisitos mínimos baseados em competências e aplicáveis em toda a UE, verificados através de exames, apenas estão previstos para os tripulantes qualificados – marinheiros e condutores de embarcação. No que se refere aos tripulantes não-qualificados, nomeadamente os grumetes, apenas são propostos requisitos mínimos de idade e de aptidão médica.

A medida concebida para certificar os programas de formação é proporcional aos seus objetivos, uma vez que não interfere com os currículos escolares nacionais sobre temas gerais, estando relacionada com as competências e aptidões necessárias para garantir a segurança da navegação e a proteção da vida humana, nem obriga quem já tenha concluído um programa de formação aprovado na UE a passar provas administrativas adicionais sobre os mesmos temas, já abrangidos pelo seu próprio programa de formação.

É necessário introduzir critérios no que respeita à competência para lidar com riscos específicos, dado que tais requisitos deverão justificar-se por motivos de segurança e que os conhecimentos exigidos deverão ser proporcionais aos riscos em causa.

É necessário incluir as informações sobre qualificações certificadas numa base de dados mantida pela Comissão ou por um organismo designado, de modo a racionalizar o intercâmbio de informações entre Estados-Membros e assegurar a boa execução da iniciativa.

Para instaurar a confiança necessária entre Estados-Membros, no quadro do mecanismo de reconhecimento mútuo, os requisitos em termos de normas de qualidade, no que diz respeito à avaliação das competências e das qualificações, ao reconhecimento dos programas de

[5] O Conselho da União Europeia, nas suas conclusões de 16 de junho de 2011, salientou a complexidade da atual estrutura organizacional do setor.

formação e ao acompanhamento de todo o sistema de certificação, são igualmente considerados proporcionais.

Por motivos de proporcionalidade, foram rejeitadas várias medidas, nomeadamente o alargamento dos requisitos às tripulações ao serviço em vias navegáveis interiores não ligadas à rede navegável de outro Estado-Membro. Não obstante, os Estados-Membros com vias navegáveis interiores não ligadas devem reconhecer as qualificações certificadas dos tripulantes oriundos de outros Estados-Membros.

Como tal, a intervenção proposta é proporcional aos seus objetivos.

2.4. Escolha do instrumento

A diretiva constitui o instrumento mais adequado para estabelecer um sistema harmonizado e eficaz de reconhecimento das qualificações profissionais no setor da navegação interior, em conformidade com o princípio da proporcionalidade. Além disso, a presente proposta não altera o tipo de instrumento utilizado anteriormente. Uma diretiva permitirá aos Estados-Membros tomar as medidas necessárias para dar cumprimento às obrigações previstas na presente diretiva, tendo igualmente em conta as especificidades nacionais. Desde que reconheça as qualificações certificadas por outros Estados-Membros, um Estado-Membro pode igualmente aplicar requisitos mais rigorosos para a certificação das qualificações no seu próprio território.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES EX POST, DAS CONSULTAS ÀS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

3.1. Avaliações ex post/balanços de qualidade da legislação em vigor

Foi levada a cabo uma avaliação externa das Diretivas 91/672/CEE e 96/50/CE[6]. O estudo revelou que o atual quadro foi parcialmente eficaz no cumprimento do objetivo do reconhecimento mútuo dos certificados de condutor de embarcação e da harmonização das condições de obtenção de certificados e que persistem vários obstáculos. Todas as recomendações foram tidas em conta no quadro da avaliação de impacto**.**

3.2. Consultas às partes interessadas

As partes interessadas foram consultadas em diversas ocasiões e através de diferentes métodos sobre os vários elementos objeto da presente proposta:

(1) Em 2012, a Comissão criou um Grupo de Peritos (CEG) sobre qualificações profissionais e normas de formação na navegação interior. As consultas no âmbito do CEG assumiram a forma de 11 reuniões de peritos, que tiveram lugar entre setembro de 2012 e novembro de 2014, e contaram com a presença das comissões fluviais internacionais, administrações nacionais, organizações profissionais, sindicatos, institutos de formação e outras associações[7]. Essas reuniões permitiram trocar pontos

---

6 A avaliação do quadro atual pode ser consultada no seguinte endereço: http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014-03-evaluation-report-directive-1996-50.pdf.

7 Estavam representadas as seguintes organizações: 1) comissões fluviais internacionais: Comissão Central para a Navegação do Reno, Comissão para o Danúbio, Comissão para o Sava; 2) Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa; 3) administrações nacionais responsáveis pela elaboração das políticas de transporte por via navegável interior e pelas atividades legislativas e administrativas; 4) organizações profissionais: União Europeia do Transporte por Via Navegável Interior e Organização Europeia de Transportadores Fluviais; 5) sindicatos: Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes – secção do transporte por vias navegáveis interiores; 6) PLATINA – plataforma para a

de vista úteis sobre as medidas previstas para uma proposta da Comissão, tendo os participantes manifestado um amplo apoio à adoção de uma iniciativa ao nível da UE.

(2) O Comité de Diálogo Social Setorial para o transporte por via navegável interior a nível europeu[8] participou igualmente nas consultas. Em 16 de setembro de 2013, os parceiros sociais apresentaram um documento intitulado «*Social partners' position on professional qualifications and training standards for crew members on inland waterways transport vessels*» (posição dos parceiros sociais sobre as qualificações profissionais e normas de formação para tripulantes de embarcações de transporte por via navegável interior). Na sua posição, salientaram que o atual conjunto díspar de mecanismos deixou manifestamente de ser adequado. Prejudica a atratividade da profissão e torna o setor vulnerável às práticas ilícitas, que podem falsear a concorrência. Além disso, confirmaram a necessidade de um instrumento regulamentar moderno e flexível em matéria de formação e certificação. Os parceiros sociais salientaram igualmente que a proposta relativa às qualificações profissionais constitui apenas uma parte do puzzle. A cédula, diário de bordo e tacógrafo eletrónicos são os elementos em falta, os quais têm de ser abordados sem demora, a fim de assegurar condições concorrenciais equitativas.

(3) Entre 26 de março e 21 de junho de 2013, teve lugar uma consulta pública em linha sobre os elementos essenciais da avaliação de impacto[9]. A Comissão recebeu um total de 94 respostas de entidades ligadas ao ensino e à formação, empresários/proprietários de embarcações, companhias de navegação, autoridades públicas, portos, organizações de trabalhadores e comissões fluviais. No total, foram recebidas respostas de 16 países. A consulta pública em linha pôs em relevo a importância dos problemas abordados na proposta da Comissão. As respostas mostraram um elevado nível de apoio a medidas regulamentares visando a harmonização dos requisitos, qualificações e exames profissionais no setor da navegação interior.

3.3. Avaliação de impacto

A presente proposta é acompanhada por um relatório de avaliação de impacto analisado pelo Comité de Controlo da Regulamentação, que emitiu um parecer favorável em 31 de julho de 2015. Todas as recomendações do Comité de Controlo da Regulamentação foram tidas em conta no relatório final de avaliação de impacto. A secção 2.2. do relatório inclui informações adicionais sobre a forma como essas recomendações foram tidas em conta.

Para fazer face aos principais problemas identificados, a saber que os trabalhadores enfrentam dificuldades no que respeita ao reconhecimento mútuo das suas qualificações profissionais e que os requisitos em termos de conhecimentos das especificidades locais podem criar obstáculos desnecessários para os condutores de embarcações que operam em determinados troços fluviais, foi escolhida a opção política que introduz requisitos mínimos de competência para marinheiros e condutores de embarcação, incluindo normas de exame para os institutos de formação.

---

execução do Programa NAIADES; 7) instituições de formação e ensino no domínio do transporte por via navegável interior na Europa - EDINNA; 8) AQUAPOL e Federação Europeia dos Portos Interiores.

[8] Entre os parceiros sociais europeus do transporte por via navegável interior contam-se a União Europeia dos Transportes por Vias Navegáveis Interiores, a Organização Europeia de Transportadores Fluviais e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes.

[9] Todos os documentos pertinentes podem ser consultados em: http://ec.europa.eu/transport/media/consultations/2013-06-21-inlandnavigqualifications_en.htm.

Trata-se da opção preferida, uma vez que proporciona um meio mais eficaz de melhorar a mobilidade dos trabalhadores do que as opções «não fazer nada» ou adoção de «medidas voluntárias».

A opção preferida aborda também o problema da mobilidade dos trabalhadores decorrente das exigências em termos de requisitos de conhecimento das especificidades locais e autoriza os Estados-Membros a realizar avaliações das competências requeridas em caso de riscos específicos também para as vias navegáveis interiores situadas noutro Estado-Membro, o que aumenta a eficácia desta opção.

A avaliação de impacto apresentou duas variantes da opção preferida, uma que limita os requisitos regulamentares para avaliação das competências à prestação de provas administrativas obrigatórias e outra que inclui também o reconhecimento mútuo dos programas de formação aprovados. No caso da primeira variante, todos os marinheiros e condutores de embarcação deveriam obter aprovação numa prova administrativa organizada por uma autoridade competente para obter o reconhecimento das suas qualificações em toda a UE, mesmo que já fossem titulares de um diploma ou certificado emitido por um instituto de ensino ou de formação em transportes por via navegável interior. Foi dada preferência à segunda variante, dado que permite reduzir ao mínimo os encargos administrativos para os requerentes que já tenham adquirido as competências necessárias e demonstrado que possuem essas competências no decurso da sua formação, dispensando-os da obrigação de exames suplementares. Consequentemente, verifica-se ainda um impacto positivo na atratividade da profissão, mobilidade dos trabalhadores, acesso à profissão e poupanças a nível administrativo. Este impacto torna também a segunda variante mais eficiente do que a primeira. Por último, esta variante é também mais coerente, pois já existem requisitos jurídicos semelhantes para os institutos de ensino e de formação à escala da UE nos setores dos transportes ferroviários e aéreos. Nestes setores, os requisitos vão ainda mais longe, na medida em que implicam formação contínua. Globalmente, a segunda variante é a mais coerente, mais eficaz e mais eficiente, além de estar em conformidade com o princípio da proporcionalidade previsto na secção 2.3.

3.4. Adequação e simplificação da legislação

O setor privado do transporte por via navegável interior é quase exclusivamente constituído por PME e microempresas. Estas não estão, por conseguinte, excluídas da iniciativa, dado que tal poderia neutralizar completamente o efeito esperado. A presente proposta foi redigida tendo em conta as PME. O seu impacto nas PME e nas microempresas é positivo, uma vez que só terão de suportar uma pequena proporção dos custos, sendo estes mais do que compensados pelas vantagens de uma maior mobilidade dos trabalhadores.

Ao estabelecer normas comuns à escala da União, necessárias para concluir o mercado interno dos trabalhadores do setor do transporte por via navegável interior, a proposta simplifica o quadro jurídico aplicável às qualificações dos profissionais do setor do transporte por via navegável interior europeu, que se encontram atualmente fragmentadas. A proposta irá substituir um conjunto complexo de requisitos regionais e de acordos bilaterais e multilaterais por um quadro mais simples e, mais importante ainda, comum a toda a UE, em matéria de certificação e reconhecimento mútuo.

A proposta reduz os encargos administrativos para os requerentes que tenham concluído um programa de formação aprovado, evitando-lhes a prestação de provas administrativas adicionais desnecessárias.

A proposta facilita igualmente o intercâmbio eletrónico de informações e prepara o terreno para a introdução de ferramentas eletrónicas, com vista a reduzir os encargos administrativos e, ao mesmo tempo, tornar os documentos menos vulneráveis à falsificação.

A proposta revoga as Diretivas 91/672/CEE e 96/50/CE e prevê uma introdução gradual, através de medidas transitórias.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A presente proposta não tem incidência no orçamento da União.

5. ELEMENTOS OPCIONAIS

5.1. Mecanismos de acompanhamento, avaliação e elaboração de relatórios

Prevê-se que a Comissão apresente, o mais tardar sete anos após o termo do prazo de transposição, um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho em que avalia a eficácia das medidas introduzidas pela presente proposta.

5.2. Documentos explicativos

A proposta de diretiva contém um número significativo de obrigações jurídicas de maior alcance que as atuais Diretivas 91/672/CEE e 96/50/CE. Tendo em conta o que precede e o facto de a proposta incluir disposições sobre um determinado número de qualificações ainda não abrangidas de forma vinculativa pelo quadro jurídico existente, ou seja, os tripulantes de convés, excetuando os condutores de embarcação, peritos em utilização de gás natural liquefeito como combustível e peritos em transporte fluvial de passageiros, para as medidas adotadas pelos Estados-Membros serem claramente identificáveis, será necessário juntar documentos explicativos à notificação das medidas de transposição.

2016/0050 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais na navegação interior e que revoga as Diretivas 96/50/CE e 91/672/CEE do Conselho

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu[10],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[11],

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

(1) As Diretivas 91/672/CEE[12] e 96/50/CE[13] do Conselho constituem os primeiros passos dados no sentido da harmonização e do reconhecimento das qualificações profissionais dos tripulantes na navegação interior.

(2) Os requisitos para as tripulações que operam no Reno, que não são abrangidos pelo âmbito de aplicação das Diretivas 91/672/CEE e 96/50/CE, são estabelecidos pela Comissão Central para a Navegação do Reno (CCNR), em conformidade com o Estatuto do pessoal da navegação no Reno, ao abrigo da Convenção revista de navegação no Reno.

(3) A Diretiva 2005/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[14] aplica-se às outras profissões do setor da navegação interior, excetuando os condutores de embarcação. O reconhecimento mútuo dos diplomas e dos certificados abrangidos pela Diretiva 2005/36/CE não permite, contudo, dar uma resposta otimizada às atividades

---

10 JO C , , p. .

11 JO C , , p. .

12 Diretiva 91/672/CEE do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, sobre o reconhecimento recíproco dos certificados nacionais de condução das embarcações para transporte de mercadorias e de passageiros por navegação interior (JO L 373 de 31.12.1991 p. 29).

13 Diretiva 96/50/CE do Conselho, de 23 de julho de 1996, relativa à harmonização das condições de obtenção dos certificados nacionais de condução de embarcações de navegação interior para o transporte de mercadorias e de passageiros na Comunidade (JO L 235 de 17.9.1996, p. 31).

14 Diretiva 2005/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais (JO L 255 de 30. 9.2005, p. 22).

transfronteiriças regulares e frequentes exercidas pelos profissionais do setor da navegação interior.

(4) Um estudo efetuado em 2014 pela Comissão revela o facto de a limitação do âmbito de aplicação das Diretivas 91/672/CEE e 96/50/CE aos condutores de embarcações, bem como a falta de reconhecimento automático dos certificados de condutor de embarcação emitidos em conformidade com as diretivas, no Reno, prejudicar grandemente a mobilidade dos tripulantes nas operações de navegação interior.

(5) Para facilitar a mobilidade e garantir a segurança da navegação e a proteção da vida humana, é fundamental que os tripulantes de convés, as pessoas responsáveis em situações de emergência a bordo de embarcações de passageiros e as pessoas envolvidas no abastecimento de embarcações alimentadas a gás natural liquefeito sejam titulares de certificados comprovativos das suas qualificações. Para garantir a eficácia do controlo do cumprimento, estes deverão trazer esses certificados consigo quando exercem a profissão.

(6) Os condutores de embarcações que operam em circunstâncias que representam um risco específico devem ser titulares de uma autorização especial, nomeadamente para conduzir grandes comboios e embarcações que utilizam gás natural liquefeito como combustível, navegar em condições de visibilidade reduzida e em vias navegáveis de natureza marítima ou com riscos específicos para a navegação. Para obter essa autorização, os condutores de embarcações devem ser obrigados a demonstrar competências adicionais.

(7) Para garantir a segurança da navegação, os Estados-Membros devem identificar as vias navegáveis de natureza marítima, em conformidade com critérios harmonizados. Os requisitos de competência para navegar nessas vias devem ser definidos a nível da União. Sem limitar desnecessariamente a mobilidade dos condutores de embarcações, se necessário para garantir a segurança da navegação, os Estados-Membros devem também ter a possibilidade de identificar as vias navegáveis que apresentam riscos específicos para a navegação em conformidade com critérios e procedimentos harmonizados, nos termos da presente diretiva. Nesse caso, os requisitos relacionados com as competências devem ser fixados ao nível do Estado-Membro.

(8) Por motivos de custo-eficácia, a titularidade dos certificados UE de qualificação não deve ser obrigatória nas vias navegáveis interiores nacionais não ligadas à rede navegável de outro Estado-Membro.

(9) Com vista a contribuir para a mobilidade das pessoas envolvidas em operações de embarcações ao nível da União e tendo em conta que todos os certificados de qualificação, cédulas e diários de bordo emitidos em conformidade com a presente diretiva devem cumprir normas mínimas, os Estados-Membros devem reconhecer as qualificações profissionais certificadas ao abrigo da presente diretiva. Por conseguinte, os titulares dessas qualificações devem poder exercer a sua profissão em todas as vias navegáveis interiores da União.

(10) Tendo em conta a cooperação estabelecida entre a União e a CCNR desde 2003, que conduziu à criação de um Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior (CESNI) – organismo internacional criado sob os auspícios da CCNR, e a fim de racionalizar os quadros jurídicos que regem as qualificações profissionais na Europa, os certificados de qualificação, cédulas e diários de bordo emitidos em conformidade com o Estatuto do pessoal da navegação no Reno, ao abrigo da Convenção revista de navegação no Reno, que estabelecem requisitos

idênticos aos da presente diretiva, devem ser válidos em todas as vias navegáveis interiores da União. Os documentos emitidos por países terceiros devem ser reconhecidos na União, sob reserva de reciprocidade. A fim de eliminar os obstáculos à mobilidade dos trabalhadores e de racionalizar ainda mais os quadros jurídicos que regem as qualificações profissionais a nível europeu, os certificados de qualificação, cédulas ou diários de bordo emitidos por países terceiros, com base em requisitos idênticos aos estabelecidos na presente diretiva, podem também ser reconhecidos em todas as vias navegáveis da União, sob reserva de uma avaliação pela Comissão e sujeito ao reconhecimento, por esses países terceiros, dos documentos emitidos em conformidade com a presente diretiva.

(11) A Diretiva 2005/36/CE continua a ser aplicável aos tripulantes de convés dispensados da obrigação de titularidade de um certificado UE de qualificação emitido de acordo com a presente diretiva, bem como às qualificações dos profissionais do setor das vias navegáveis interiores não abrangidas pela presente diretiva.

(12) Os Estados-Membros só devem conceder certificados de qualificação a pessoas com os níveis de competência, a idade, a aptidão médica e o tempo de embarque mínimos necessários para obter essa qualificação específica.

(13) Para garantir o reconhecimento mútuo das qualificações, os certificados de qualificação devem basear-se nas competências necessárias para a operação de embarcações. Os Estados-Membros devem assegurar que as pessoas a quem são atribuídos certificados de qualificação têm os níveis mínimos de competência correspondentes, verificados na sequência de avaliações apropriadas. Essas avaliações podem assumir a forma de uma prova administrativa ou fazer parte de programas de formação aprovados, executados de acordo com normas comuns, de modo a garantir um nível mínimo de competências, comparável em todos os Estados-Membros para as várias qualificações.

(14) Devido à responsabilidade no que diz respeito à segurança no exercício da atividade de condutor de embarcação, navegação por radar e abastecimento ou condução de embarcações alimentadas a gás natural liquefeito, é necessário verificar, através de provas práticas, se foi de facto alcançado o nível de competências exigido. Tais provas práticas podem ser realizadas com a utilização de simuladores homologados, com vista a facilitar a avaliação das competências.

(15) A aprovação dos programas de formação é necessária para verificar se satisfazem os requisitos mínimos comuns relativos aos conteúdos e à organização. Essa conformidade permite eliminar obstáculos desnecessários ao acesso à profissão, evitando que profissionais que já adquiriram as competências necessárias durante a sua formação profissional realizem exames adicionais dispensáveis. A existência de programas de formação aprovados pode igualmente facilitar o acesso dos trabalhadores com experiência prévia noutros ramos às profissões do setor da navegação interior, uma vez que podem beneficiar de programas de formação específicos que tenham em conta as competências já adquiridas.

(16) De modo a facilitar a mobilidade dos condutores de embarcação, todos os Estados-Membros devem ser autorizados, na medida do possível, a avaliar as competências necessárias para lidar com riscos específicos para a navegação em todos os troços de vias navegáveis interiores da União em que sejam identificados tais riscos.

(17) O tempo de embarque deve ser verificado através dos registos constantes das cédulas validadas por um Estado-Membro. A fim de permitir essa verificação, os Estados-

Membros devem emitir cédulas e diários de bordo e assegurar que estes últimos proporcionam um registo das viagens efetuadas pelas embarcações. A aptidão médica dos requerentes deve ser certificada por um médico aprovado.

(18) Sempre que as medidas previstas na presente diretiva impliquem o tratamento de dados pessoais, tal deve ser efetuado em conformidade com a legislação da União relativa à proteção dos dados pessoais[15].

(19) Por forma a contribuir para uma gestão eficaz no que respeita à emissão, renovação e retirada de certificados de qualificação, os Estados-Membros devem designar as autoridades competentes para a aplicação da presente diretiva e criar registos para a introdução dos dados relativos aos certificados UE de qualificação, cédulas e diários de bordo. A fim de facilitar o intercâmbio de informações entre Estados-Membros e com a Comissão, para efeitos de aplicação, controlo do cumprimento e avaliação da diretiva, bem como para fins estatísticos, de modo a garantir a segurança e facilitar a navegação, os Estados-Membros devem registar essas informações, incluindo os dados relativos aos certificados de qualificação, cédulas e diários de bordo, numa base de dados mantida pela Comissão.

(20) Esses dados devem ser tratados pelas autoridades, incluindo de países terceiros, que emitem certificados de qualificação, cédulas e diários de bordo, de acordo com regras idênticas às da presente diretiva. Para efeitos de avaliação da diretiva, para fins estatísticos, de modo a garantir a segurança, a fim de facilitar a navegação e o intercâmbio de informações entre as autoridades envolvidas na aplicação e controlo do cumprimento da presente diretiva, essas autoridades e, se for caso disso, as organizações internacionais que tenham estabelecido as mesmas regras, devem também ter acesso à base de dados mantida pela Comissão. Esse acesso deve, no entanto, ser objeto de um nível de proteção adequado, incluindo dos dados pessoais.

(21) Com vista a reduzir os encargos administrativos e, ao mesmo tempo, tornar os documentos menos vulneráveis à falsificação, a Comissão deve, numa segunda fase, após a adoção da presente diretiva, examinar a possibilidade de introduzir uma versão eletrónica das cédulas e diários de bordo, bem como de cartões profissionais eletrónicos que integrem os certificados UE de qualificação. Ao fazê-lo, a Comissão deve ter em conta as tecnologias existentes noutros modos de transporte, especialmente no transporte rodoviário. Após a realização de uma avaliação de impacto, incluindo dos custos/benefícios e dos efeitos nos direitos fundamentais, em especial em relação à proteção dos dados pessoais, a Comissão apresentará, se for caso disso, uma proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

(22) A fim de assegurar condições uniformes para a aplicação da presente diretiva, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para adotar decisões que aprovem as medidas propostas pelos Estados-Membros no que se refere aos requisitos de competência para lidar com riscos específicos em determinados troços das vias navegáveis interiores.

---

15 Nomeadamente, o Regulamento (UE) XXX/2016 (número a acrescentar após a sua adoção formal) do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados (regulamento geral sobre a proteção de dados) (referência ao JO a acrescentar após a sua adoção formal) e o Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2000, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados (JO L 8, 12.1.2001, p. 1).

(23) As competências de execução para adotar os modelos de certificados UE de qualificação, cédulas e diários de bordo, bem como as decisões relativas ao estabelecimento ou suspensão do reconhecimento dos documentos emitidos por um país terceiro ou no âmbito de um acordo internacional que regule a navegação numa via navegável interior da União, devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho[16].

(24) A fim de prever normas mínimas harmonizadas para a certificação das qualificações e facilitar o intercâmbio de informações entre os Estados-Membros e a aplicação, o acompanhamento e a avaliação da presente diretiva pela Comissão, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita ao estabelecimento de normas de competência, aptidão médica, provas práticas e homologação de simuladores, bem como à definição das características e condições de utilização de uma base de dados a manter pela Comissão para alojar cópia dos dados fundamentais relativos aos certificados UE de qualificação e às cédulas, diários de bordo e documentos reconhecidos. É especialmente importante que a Comissão efetue consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, nomeadamente a nível de peritos. É conveniente a Comissão, ao preparar e elaborar atos delegados, assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

(25) As medidas transitórias deverão solucionar o problema dos certificados nacionais em vigor, incluindo os emitidos pela CCNR, para condutores de embarcação, bem como para outras categorias de tripulantes de convés abrangidos pelo âmbito de aplicação da diretiva. Estas devem, na medida do possível, salvaguardar os direitos anteriormente concedidos e prever um prazo razoável para os tripulantes qualificados requererem o certificado UE de qualificação. Devem, por conseguinte, fixar um período máximo de dez anos durante o qual esses certificados poderão ser utilizados nas vias navegáveis da União em que eram válidos até ao termo do prazo de transposição e assegurar um regime de transição para as novas regras, aplicável a todos estes certificados, com base num conjunto único de critérios da UE.

(26) O CESNI, aberto a peritos de todos os Estados-Membros, elabora normas no domínio da navegação interior, nomeadamente para as qualificações profissionais. A Comissão pode ter em conta essas normas, quando estiver habilitada a adotar atos em conformidade com a presente diretiva.

(27) Dado que o objetivo da presente diretiva, a saber, o estabelecimento de um quadro comum para o reconhecimento das qualificações profissionais no setor da navegação interior, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à sua dimensão e aos seus efeitos, ser melhor alcançado ao nível da União, esta pode adotar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para atingir esse objetivo.

---

16 Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

(28) Em conformidade com a Declaração Política Conjunta dos Estados-Membros e da Comissão, de 28 de setembro de 2011, sobre os documentos explicativos[17], os Estados-Membros assumiram o compromisso de fazer acompanhar, nos casos em que tal se justifique, a notificação das suas medidas de transposição de um ou mais documentos explicando a relação entre os componentes da diretiva e as partes correspondentes dos instrumentos de transposição nacional. Em relação à presente diretiva, o legislador considera que se justifica a transmissão desses documentos.

(29) Por conseguinte, as Diretivas 91/672/CEE e 96/50/CE devem ser revogadas,

APROVARAM A PRESENTE DIRETIVA:

CAPÍTULO 1

OBJETO, DEFINIÇÕES E ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Artigo 1.º
Objeto

A presente diretiva estabelece as condições e os procedimentos de certificação das qualificações das pessoas ao serviço em embarcações de transporte de mercadorias e de passageiros por via navegável interior na União, bem como de reconhecimento dessas qualificações nos Estados-Membros.

Artigo 2.º
Âmbito de aplicação

1. A presente diretiva é aplicável aos membros da tripulação de convés, às pessoas que intervêm nas operações de abastecimento de combustível às embarcações alimentadas a gás natural liquefeito e aos peritos em transporte fluvial de passageiros, das seguintes embarcações de navegação interior na União:

   a) Embarcações de comprimento (L) igual ou superior a 20 metros;

   b) Embarcações em que o produto comprimento (L) x boca (B) x calado (T) é igual ou superior a 100 metros cúbicos;

   c) Rebocadores e empurradores destinados a:

      (i) rebocar ou impelir as embarcações a que se referem as alíneas a) e b),

      (ii) rebocar ou impelir estruturas flutuantes,

      (iii) conduzir a par as embarcações a que se referem as alíneas a) e b) ou estruturas flutuantes;

   d) Embarcações de passageiros;

   e) Estruturas flutuantes autopropulsionadas.

2. A presente diretiva não é aplicável às pessoas ao serviço em:

[17] JO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

a) Embarcações de recreio;

b) Transbordadores sem propulsão.

Artigo 3.º
Definições

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

(1) «Via navegável interior», extensão de água que não faz parte do mar, aberta à navegação;

(2) «Embarcação», uma embarcação de navegação interior ou um navio de mar;

(3) «Embarcação de passageiros», uma embarcação de excursões diárias ou uma embarcação com cabinas construída e preparada para transportar mais de 12 passageiros;

(4) «Embarcação de recreio», uma embarcação para desporto ou recreio, excluindo as embarcações de passageiros;

(5) «Certificado UE de qualificação», um certificado emitido por uma autoridade competente comprovativo de que o seu titular satisfaz os requisitos da presente diretiva;

(6) «Tripulantes de convés», as pessoas que desempenham funções de navegação, movimentação e estiva da carga, manutenção ou reparação em embarcações que navegam nas vias navegáveis interiores da União, com exceção das pessoas afetas unicamente à operação das máquinas ou das instalações elétricas e eletrónicas;

(7) «Perito em transporte fluvial de passageiros», uma pessoa competente para tomar medidas em situações de emergência a bordo de embarcações de passageiros;

(8) «Condutor de embarcação», um tripulante de convés qualificado para conduzir embarcações nas vias navegáveis interiores dos Estados-Membros e que exerce a responsabilidade náutica a bordo;

(9) «Risco específico», um perigo para a segurança devido a condições de navegação específicas, que obrigam o condutor a ter competências superiores às previstas nas normas gerais de competência para o nível de gestão;

(10) «Competência», a capacidade comprovada de fazer uso dos conhecimentos e aptidões exigidos pelas normas estabelecidas para desempenhar corretamente as tarefas necessárias à operação de embarcações de navegação interior;

(11) «Nível de gestão», o nível de responsabilidade associado ao posto de condutor de embarcação e à função de garantir o bom desempenho de todas as tarefas necessárias à operação da embarcação;

(12) «Grande comboio», um comboio impelido, composto pelo empurrador e por sete ou mais batelões;

(13) «Cédula», o registo pessoal que inclui os dados do percurso profissional de um tripulante, nomeadamente o tempo de embarque e as viagens efetuadas;

(14) «Diário de bordo», o registo oficial das viagens efetuadas pela embarcação;

(15) «Tempo de embarque», o tempo que os membros da tripulação de convés passam a bordo durante uma viagem da embarcação em vias navegáveis interiores, validado pela autoridade competente;

(16) «Registo ativo ou diário de bordo ativo», um registo ou diário de bordo aberto para registo de dados;

(17) «Autoridade competente», autoridade ou organismo designado por um Estado-Membro e à qual compete emitir certificados UE de qualificação, realizar exames, emitir outros documentos ou informações e tomar as decisões necessárias;

(18) «Nível operacional», o nível de responsabilidade associado ao posto de marinheiro, marinheiro de primeira classe ou timoneiro e à função de controlar o desempenho de todas as tarefas da sua esfera de responsabilidade, segundo procedimentos adequados e sob a direção de uma pessoa a exercer funções no nível de gestão.

CAPÍTULO 2

CERTIFICADOS UE DE QUALIFICAÇÃO

Artigo 4.º

Obrigação de ser portador de um certificado UE de qualificação para os tripulantes de convés

1. Os Estados-Membros devem assegurar que os tripulantes de convés das embarcações que operam nas vias navegáveis interiores da União são portadores de um certificado UE de qualificação para tripulante de convés, emitido em conformidade com o artigo 10.º, ou de um certificado reconhecido, emitido em conformidade com o artigo 9.º, n.º 2 ou n.º 3.

2. Um Estado-Membro pode dispensar da obrigação prevista no n.º 1 todos os tripulantes de convés ou grupos de tripulantes com qualificação específica que prestem serviço exclusivamente em vias navegáveis interiores nacionais não ligadas à rede navegável de outro Estado-Membro. O Estado-Membro pode emitir certificados nacionais de qualificação para tripulantes de convés em condições diferentes das condições gerais estabelecidas na presente diretiva. A validade dos certificados nacionais de qualificação é limitada às vias navegáveis interiores nacionais não ligadas à rede navegável de outro Estado-Membro.

3. Em derrogação do n.º 1, os certificados de qualificação para tripulantes de convés, condutores excluídos, emitidos nos termos da Diretiva 2008/106/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[18], são válidos nos navios de mar que operem em vias navegáveis interiores.

Artigo 5.º

Obrigação de ser portador de um certificado UE de qualificação para operações específicas

1. Os Estados-Membros devem assegurar que os peritos em transporte fluvial de passageiros e as pessoas que intervêm nas operações de abastecimento de combustível às embarcações alimentadas a gás natural liquefeito são portadores de um certificado UE de qualificação emitido nos termos do artigo 10.º, ou de um certificado reconhecido em conformidade com o artigo 9.º, n.º 2 ou n.º 3.

[18] Diretiva 2008/106/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos (JO L 323 de 3.12.2008, p. 33).

2. Um Estado-Membro pode dispensar da obrigação prevista no n.º 1 todas as pessoas a que se refere o n.º 1, ou grupos de pessoas com qualificação específica, que prestem serviço exclusivamente em vias navegáveis interiores nacionais não ligadas à rede navegável de outro Estado-Membro. O Estado-Membro pode emitir certificados nacionais de qualificação em condições diferentes das condições gerais estabelecidas na presente diretiva. A validade dos certificados nacionais de qualificação é limitada às vias navegáveis interiores nacionais não ligadas à rede navegável de outro Estado-Membro.

3. Em derrogação do n.º 1, os certificados de qualificação para as pessoas a que se refere esse número, emitidos em conformidade com a Diretiva 2008/106/CE, são válidos nos navios de mar que operem em vias navegáveis interiores.

Artigo 6.º

Obrigação de os condutores de embarcação serem titulares de autorizações específicas

Os Estados-Membros devem assegurar que os condutores de embarcação são titulares de autorizações específicas emitidas em conformidade com o artigo 11.º se:

a) Navegarem em vias navegáveis interiores de natureza marítima, nos termos do artigo 7.º;

b) Navegarem em troços de vias navegáveis interiores com riscos específicos, nos termos do artigo 8.º;

c) Navegarem por radar;

d) Conduzirem embarcações que utilizam gás natural liquefeito como combustível;

e) Conduzirem grandes comboios.

Artigo 7.º

Classificação das vias navegáveis interiores de natureza marítima

1. Os Estados-Membros devem classificar de vias navegáveis interiores de natureza marítima os troços de vias navegáveis interiores do seu território que satisfaçam um dos seguintes critérios:

a) Aplica-se-lhes o Regulamento Internacional para evitar Abalroamentos no Mar;

b) As boias e a sinalização são as do sistema marítimo;

c) É necessária navegação terrestre; ou

d) É necessário equipamento marítimo de navegação que exige conhecimentos específicos para a sua operação.

2. Os Estados-Membros devem notificar à Comissão os troços específicos de vias navegáveis interiores do seu território classificados de vias navegáveis interiores de natureza marítima. A notificação à Comissão deve ser acompanhada de uma justificação baseada nesses critérios. A Comissão publica a lista das vias navegáveis interiores de natureza marítima que lhe tenham sido notificadas.

Artigo 8.º

Troços de vias navegáveis interiores com riscos específicos

1. Quando necessário para garantir a segurança da navegação, os Estados-Membros podem identificar troços de vias navegáveis interiores com riscos específicos, com

exceção das vias de natureza marítima a que se refere o artigo 7.º, caso esses riscos se devam a:

a) Variações frequentes das características e da velocidade das correntes;

b) Ausência de serviços adequados de informações sobre o canal navegável na via navegável interior ou de cartas apropriadas, combinada com as características hidromorfológicas da via;

c) Presença de um regulamento de tráfego local específico, que não faz parte do código europeu para a navegação nas vias navegáveis interiores, justificado por características hidromorfológicas específicas.

2. Os Estados-Membros devem notificar à Comissão as medidas que tencionam adotar nos termos do disposto no n.º 1 do presente artigo e do artigo 18.º, bem como a fundamentação da medida.

O Estado-Membro não deve adotar a medida antes do termo do prazo de seis meses a contar da data da sua notificação.

3. A Comissão emite, no prazo de seis meses a contar da notificação, uma decisão de execução que aprova as medidas propostas, desde que estejam em conformidade com o presente artigo e com o artigo 18.º ou, não sendo esse o caso, que insta o Estado-Membro a alterar ou a não adotar essas medidas.

4. As medidas adotadas pelos Estados-Membros nos termos do presente artigo devem ser comunicadas à Comissão.

A Comissão publica as medidas adotadas pelos Estados-Membros, bem como a fundamentação a que se refere o n.º 2.

5. Se os troços de vias navegáveis interiores a que se refere o n.º 1 se localizarem ao longo da fronteira entre dois ou mais Estados-Membros, os Estados-Membros interessados devem consultar-se e notificar a Comissão em conjunto.

Artigo 9.º
Reconhecimento

1. Os certificados UE de qualificação a que se referem os artigos 4.º e 5.º, bem como as cédulas e diários de bordo a que se refere o artigo 16.º, emitidos pelas autoridades competentes em conformidade com a presente diretiva, são válidos em todas as vias navegáveis interiores da União.

2. Os certificados de qualificação, cédulas ou diários de bordo, emitidos em conformidade com Estatuto do pessoal da navegação no Reno, ao abrigo da Convenção revista de navegação no Reno, que estabelece requisitos idênticos aos da presente diretiva, são válidos em todas as vias navegáveis interiores da União.

Caso sejam emitidos por um país terceiro, esses certificados, cédulas e diários de bordo só são válidos nas vias navegáveis interiores da União se o país terceiro reconhecer na sua jurisdição os documentos da União emitidos nos termos da presente diretiva.

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 2, os certificados de qualificação, cédulas ou diários de bordo emitidos em conformidade com as normas nacionais de um país terceiro, que estabelecem requisitos idênticos aos estabelecidos ao abrigo da presente diretiva, são válidos em todas as vias navegáveis interiores da União, sob reserva do procedimento e das condições previstos nos n.os 4 e 5.

4. Qualquer país terceiro pode apresentar à Comissão um pedido de reconhecimento dos certificados, cédulas ou diários de bordo emitidos pelas suas autoridades. O pedido deve ser acompanhado de todas as informações necessárias para determinar se a emissão desses documentos está sujeita a requisitos idênticos aos estabelecidos na presente diretiva.

5. Após a receção do pedido a que se refere o n.º 4, a Comissão procede a uma avaliação dos sistemas de certificação do país terceiro objeto do pedido de reconhecimento, a fim de verificar se a emissão desses documentos obedece a requisitos idênticos aos estabelecidos na presente diretiva.

   Caso o requisito seja cumprido, a Comissão adota um ato de execução sobre o reconhecimento na União dos certificados, cédulas ou diários de bordo emitidos por esse país terceiro, sob reserva de esse país terceiro reconhecer na sua jurisdição os documentos emitidos nos termos da presente diretiva.

   Ao adotar esse ato de execução, a Comissão especifica a que tipo de documentos a que se refere o n.º 4 é aplicável o reconhecimento.

   Esses atos de execução devem ser adotados em conformidade com o procedimento consultivo a que se refere o artigo 29.º, n.º 2.

6. Se concluir que os requisitos a que se referem os n.os 2 ou 4 deixaram de ser satisfeitos, a Comissão adota um ato de execução que suspende a validade, em todas as vias navegáveis interiores da União, dos certificados de qualificação, cédulas e diários de bordo emitidos em conformidade com esses requisitos.

   A Comissão pode, a qualquer momento, pôr termo à suspensão, se as anomalias detetadas no que respeita às normas aplicadas tiverem sido corrigidas.

7. A Comissão publica a lista de países terceiros a que se refere o n.º 3, juntamente com os documentos reconhecidos como válidos em todas as vias navegáveis interiores da União.

CAPÍTULO 3

CERTIFICAÇÃO DAS QUALIFICAÇÕES PROFISSIONAIS

Secção I

Procedimento de emissão de certificados UE de qualificação e de autorizações específicas

Artigo 10.º
Emissão e validade dos certificados UE de qualificação

1. Os Estados-Membros devem assegurar que os requerentes do certificado UE de qualificação para tripulante de convés e para operações específicas apresentam documentos comprovativos satisfatórios:

   a) da identidade;

b) do cumprimento dos requisitos mínimos de idade, competência, conformidade administrativa e tempo de embarque, estabelecidos no anexo I, correspondentes à qualificação requerida;

c) do cumprimento das normas de aptidão médica, em conformidade com o artigo 21.º, se for o caso.

2. Os Estados-Membros devem verificar a autenticidade e a validade dos documentos apresentados.

3. A Comissão adota atos de execução que estabeleçam os modelos de certificados UE de qualificação. Esses atos de execução devem ser adotados em conformidade com o procedimento consultivo a que se refere o artigo 30.º, n.º 2. Ao adotar esses atos, a Comissão pode fazer referência às normas estabelecidas por um organismo internacional.

4. A validade do certificado UE de qualificação para tripulante de convés é limitada à data do exame médico seguinte, conforme previsto no artigo 21.º

5. Sem prejuízo da limitação a que se refere o n.º 4, os certificados UE de qualificação para condutores de embarcação são válidos por um período máximo de dez anos.

6. Os certificados UE de qualificação para operações específicas são válidos por um período máximo de cinco anos.

Artigo 11.º

Emissão de autorizações específicas para condutores de embarcação

1. Os Estados-Membros devem assegurar que os requerentes das autorizações específicas a que se refere o artigo 6.º, excetuando as respeitantes à situação referida no artigo 6.º, alínea b), apresentam documentos comprovativos satisfatórios:

a) da identidade;

b) do cumprimento dos requisitos mínimos de idade, competência, conformidade administrativa e tempo de embarque estabelecidos no anexo I, correspondentes à autorização requerida.

2. Relativamente às autorizações específicas para a navegação em troços de vias navegáveis interiores com riscos específicos exigidas pelo artigo 6.º, alínea b), os requerentes devem apresentar às autoridades competentes dos Estados-Membros a que se refere o artigo 18.º, n.º 2, documentos comprovativos satisfatórios:

a) da identidade;

b) do cumprimento dos requisitos de competência para lidar com riscos específicos no troço concreto para o qual é exigida a autorização, estabelecidos em conformidade com o artigo 18.º;

c) da titularidade de um certificado UE de qualificação de condutor de embarcação ou de um certificado reconhecido em conformidade com o artigo 9.º, n.os 2 e 3, ou do cumprimento dos requisitos mínimos para os certificados UE de qualificação de condutores de embarcação previstos na presente diretiva.

3. Os Estados-Membros devem verificar a autenticidade e a validade dos documentos apresentados.

4. A autoridade competente que emite os certificados UE de qualificação para condutores de embarcação deve averbar no certificado as autorizações específicas emitidas nos termos do artigo 6.º, de acordo com o modelo a que se refere o artigo 10.º, n.º 3.

5. Em derrogação do n.º 4, a autorização específica a que se refere o artigo 6.º, alínea d), deve ser emitida como certificado UE de qualificação específico, de acordo com o modelo a que se refere o artigo 10.º, n.º 3.

Artigo 12.º

Renovação dos certificados UE de qualificação

Após o termo da validade de um certificado UE de qualificação, os Estados-Membros devem, a pedido, renovar esse certificado, desde que:

a) No caso dos certificados UE de qualificação para tripulantes, sejam apresentados documentos comprovativos satisfatórios, conforme previsto no artigo 10.º, n.º 1, alíneas a) e c);

b) No caso dos certificados UE de qualificação para operações específicas, sejam apresentados documentos comprovativos satisfatórios, conforme previsto no artigo 10.º, n.º 1, alíneas a) e b).

Artigo 13.º

Retirada de certificados UE de qualificação ou de autorizações específicas

Quando houver indicações de que os requisitos para os certificados de qualificação ou para as autorizações específicas deixaram de ser cumpridos, os Estados-Membros devem efetuar todas as avaliações necessárias e, se for caso disso, retirar os referidos certificados.

Secção II

Competência

Artigo 14.º
Requisitos de competência

1. Os Estados-Membros devem assegurar que as pessoas a que se referem os artigos 4.º, 5.º e 6.º têm as competências necessárias para a operação segura da embarcação, conforme previsto no artigo 15.º.

2. Em derrogação do n.º 1, a avaliação da competência para lidar com riscos específicos prevista no artigo 6.º, alínea b), deve ser efetuada em conformidade com o artigo 18.º.

Artigo 15.º
Avaliação da competência

1. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 29.º, a fim de estabelecer as normas de competência e os conhecimentos e aptidões correspondentes, de acordo com os requisitos essenciais estabelecidos no anexo II.

2. As pessoas que requerem os documentos a que se referem os artigos 4.º, 5.º e 6.º devem demonstrar que satisfazem as normas de competência a que se refere o n.º 1, por meio da aprovação num exame organizado:

a) Sob a responsabilidade de uma autoridade administrativa, em conformidade com o artigo 16.º; ou

b) No âmbito de um programa de formação, aprovado em conformidade com o artigo 17.º.

3. A demonstração da conformidade com as normas de competência deve incluir uma prova prática para obter:

a) O certificado UE de qualificação para condutores de embarcação;

b) A autorização específica para a navegação por radar a que se refere o artigo 6.º, alínea c);

c) O certificado UE de qualificação para peritos em utilização de gás natural liquefeito como combustível.

Para obtenção dos documentos a que se referem as alíneas a) e b), podem ser realizadas provas práticas a bordo de uma embarcação ou num simulador, conforme previsto no artigo 19.º. Para efeitos da alínea c), as provas práticas podem ser realizadas a bordo de uma embarcação ou em instalações adequadas em terra.

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 29.º, a fim de estabelecer as normas para as provas práticas a que se refere o n.º 3, definindo as competências específicas e as condições a atestar durante as provas práticas, bem como os requisitos mínimos a satisfazer pelas embarcações em que a prova prática poderá ser efetuada.

Artigo 16.º

Exame sob a responsabilidade de uma autoridade administrativa

Os Estados-Membros devem assegurar que os exames a que se refere o artigo 15.º, n.º 2, alínea a), são organizados sob a sua responsabilidade. Os Estados-Membros devem assegurar que esses exames são realizados por examinadores qualificados para avaliar competências, bem como os conhecimentos e aptidões correspondentes a que se refere o artigo 15.º, n.º 1.

Artigo 17.º

Aprovação dos programas de formação

1. Os programas de formação conducentes a diplomas ou certificados que demonstram a conformidade com as normas de competência a que se refere o artigo 15.º, n.º 1, devem ser aprovados pelas autoridades competentes dos Estados-Membros em cujo território está estabelecido o instituto de ensino ou de formação.

2. Os Estados-Membros só podem aprovar os programas de formação a que se refere o n.º 1 se:

a) Os objetivos da formação, os conteúdos, os métodos, os meios de a ministrar, os procedimentos e o material didático estiverem devidamente documentados e permitirem aos requerentes satisfazer as normas de competência a que se refere o artigo 15.º, n.º 1;

b) Os programas para a avaliação das competências pertinentes estiverem a cargo de pessoal qualificado com conhecimento aprofundado do programa de formação;

c) For realizado um exame para verificação do cumprimento das normas de competência a que se refere o artigo 15.º, n.º 1, conduzido por examinadores qualificados.

3. Os Estados-Membros devem notificar a lista dos programas de formação aprovados à Comissão, que publicará essa informação. A lista deve indicar o nome do programa de formação, os títulos dos diplomas ou certificados concedidos, o organismo que concede o diploma ou certificado, o ano de entrada em vigor da aprovação, bem como as qualificações pertinentes e as autorizações específicas a que o diploma ou certificado dá acesso.

Artigo 18.º
Avaliação da competência para lidar com riscos específicos

1. Os Estados-Membros que identificam troços de vias navegáveis interiores com riscos específicos, na aceção do artigo 8.º, n.º 1, devem definir as competências adicionais exigidas aos condutores das embarcações que navegam nestes troços e os meios necessários para demonstrar o cumprimento dessas competências.

Esses meios podem consistir num número limitado de viagens a realizar no troço em causa, num exame em simulador, num exame com perguntas de escolha múltipla ou numa combinação destes meios.

Ao aplicarem o disposto no presente número, os Estados-Membros devem fazer uso de critérios objetivos, transparentes, não discriminatórios e proporcionados.

2. Os Estados-Membros em causa devem estabelecer os procedimentos de avaliação da competência dos requerentes para lidarem com riscos específicos e colocar publicamente à disposição dos condutores de embarcação titulares de um certificado UE de qualificação ferramentas que facilitem a aquisição dessas competências.

3. Qualquer Estado-Membro pode efetuar avaliações da competência dos requerentes para lidar com riscos específicos nos troços situados noutro Estado-Membro com base nos requisitos estabelecidos de acordo com o n.º 1. Contra pedido e em caso de exame com perguntas de escolha múltipla ou em simulador, os Estados-Membros a que se refere no n.º 1 devem dotar os outros Estados-Membros das ferramentas disponíveis que lhes permitam efetuar essa avaliação.

Artigo 19.º
Utilização de simuladores

1. Os simuladores utilizados na avaliação da competência devem ser homologados pelos Estados-Membros. A homologação é concedida a pedido e sob reserva de se demonstrar que o dispositivo satisfaz as normas aplicáveis aos simuladores, estabelecidas nos atos delegados a que se refere o n.º 2. A homologação deve indicar que avaliação específica da competência é autorizada em relação com o simulador.

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 29.º, para estabelecer normas de homologação dos simuladores que especifiquem os requisitos funcionais e técnicos mínimos e os procedimentos administrativos aplicáveis, a fim de assegurar que os simuladores utilizados na avaliação da competência são concebidos de modo a permitir a verificação das competências de acordo com as normas para as provas práticas a que se refere o artigo 15.º, n.º 3.

3. Os Estados-Membros devem notificar a lista dos simuladores homologados à Comissão, que publicará essa informação.

Secção III

Tempo de embarque e aptidão médica

Artigo 20.º
Cédula e diário de bordo

1. O tempo de embarque, a que se refere o artigo 10.º, n.º 1, alínea b), e as viagens efetuadas, a que se refere o artigo 18.º, n.º 1, devem ser registados na cédula a que se refere o n.º 5 ou numa cédula reconhecida nos termos do artigo 9.º, n.º 2 ou n.º 3.

2. A pedido de qualquer tripulante de convés, os Estados-Membros devem validar os dados fornecidos pelo condutor da embarcação, uma vez verificada a autenticidade e validade dos documentos comprovativos necessários, incluindo o diário de bordo a que se refere o n.º 4 do presente artigo.

3. Os dados relativos ao tempo de embarque e às viagens efetuadas são válidos por um período de 15 meses, na pendência da validação por um Estado-Membro. Caso sejam usadas ferramentas eletrónicas, nomeadamente cédulas e diários de bordo eletrónicos, associadas a procedimentos adequados para garantir a autenticidade dos documentos, os dados correspondentes podem ser validados sem procedimentos adicionais.

   O tempo de embarque pode ter sido obtido nas vias navegáveis interiores de qualquer um dos Estados-Membros. No caso das vias navegáveis interiores cujo curso não se encontre inteiramente dentro do território da União, deve ser tido em conta o tempo de embarque obtido em todos os troços do curso.

4. Os Estados-Membros devem assegurar que as viagens das embarcações a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, são registadas no diário de bordo a que se refere o n.º 5 ou num diário de bordo reconhecido nos termos do artigo 9.º, n.º 2 ou n.º 3.

   A Comissão adota atos de execução que estabeleçam os modelos de cédulas e de diários de bordo. Esses atos de execução devem ser adotados em conformidade com o procedimento consultivo previsto no artigo 30.º, n.º 2, tendo em conta as informações necessárias para a aplicação da presente diretiva, no que se refere à identificação da pessoa, ao seu tempo de embarque e às viagens efetuadas. Ao adotar esses modelos, a Comissão deve ter em conta que o diário de bordo é igualmente utilizado para efeitos da aplicação da Diretiva 2014/112/UE[19] do Conselho, no respeitante à verificação dos requisitos em matéria de tripulação e de registo das viagens das embarcações, e pode fazer referência a normas estabelecidas por um organismo internacional.

5. Os Estados-Membros devem assegurar que os tripulantes são titulares de uma única cédula ativa e que as embarcações possuem um único diário de bordo.

[19] Diretiva 2014/112/UE do Conselho, de 19 de dezembro de 2014, que aplica o Acordo Europeu relativo a aspetos específicos da organização do tempo de trabalho no setor do transporte por vias navegáveis interiores, celebrado pela União Europeia dos Transportes por Vias Navegáveis Interiores (EBU), a Organização Europeia de Transportadores Fluviais (ESO) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) (JO L 367 de 23.12.2014, p. 86).

Artigo 21.º
Aptidão médica

1. As pessoas a que se referem os artigos 4.º, n.º 1, e 5.º, n.º 1, devem ser titulares de um atestado médico válido emitido por um médico reconhecido pela autoridade competente, baseado num exame de aptidão médica.

   Os Estados-Membros determinam que médicos podem emitir esses atestados.

2. Devem ser apresentados atestados médicos à autoridade competente:

   a) Para efeitos da emissão do primeiro certificado UE de qualificação;

   b) Para efeitos da emissão do certificado UE de qualificação de condutor de embarcação;

   c) Para efeitos da renovação do certificado UE de qualificação, caso sejam satisfeitas as condições especificadas no n.º 3 do presente artigo.

   Os atestados médicos emitidos para efeitos da obtenção de um certificado UE de qualificação não podem ter data anterior a, no máximo, três meses antes da apresentação do requerimento de certificado.

3. Ao atingirem os 60 anos, os titulares de certificados UE de qualificação devem efetuar um exame de aptidão médica nos três meses subsequentes e de cinco em cinco anos posteriormente. A partir dos 70 anos, o exame deve ser efetuado de dois em dois anos.

4. Os empregadores, condutores de embarcações e autoridades dos Estados-Membros devem exigir aos tripulantes de convés que se submetam a um exame médico sempre que existam indicações objetivas de que os requisitos de aptidão médica a que se refere o n.º 6 possam já não ser cumpridos.

5. Se a aptidão médica não puder ser plenamente demonstrada, podem ser exigidas medidas de atenuação, que assegurem um nível equivalente de segurança, ou impostas restrições. Em tal caso, as medidas de atenuação ou as restrições relacionadas com a aptidão médica devem ser mencionadas no certificado UE de qualificação, de acordo com o modelo referido no artigo 10.º, n.º 3.

6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 29.º e com base nos requisitos essenciais de aptidão médica a que se refere o anexo III, para definir normas de aptidão médica que especifiquem os requisitos nesta matéria, em especial no que respeita aos exames que os médicos devem efetuar, aos critérios a aplicar para determinar a aptidão para o trabalho e à lista de restrições e de medidas de atenuação.

CAPÍTULO 4

DISPOSIÇÕES ADMINISTRATIVAS

Artigo 22.º

Proteção dos dados pessoais

1. O tratamento de dados pessoais pelos Estados-Membros previsto na presente diretiva deve ser efetuado em conformidade com a legislação da UE sobre proteção de dados pessoais, nomeadamente o Regulamento (UE) n.º XXX/2016 (número a acrescentar após a sua adoção formal) do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à proteção

das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados (regulamento geral sobre a proteção de dados)[20].

2. O tratamento de dados pessoais pela Comissão Europeia, previsto na presente diretiva, deve ser efetuado em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2000, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados[21].

3. Os dados pessoais só podem ser tratados com as seguintes finalidades:

   a) Aplicação, controlo do cumprimento e avaliação da presente diretiva;

   b) Intercâmbio de informações entre autoridades com acesso à base de dados a que se refere o artigo 23.º e a Comissão;

   c) Produção de dados estatísticos.

   Podem ser utilizadas informações anonimizadas derivadas desses dados para apoiar as políticas de promoção da navegação interior.

4. Os Estados-Membros devem garantir que as pessoas a que se referem os artigos 4.º e 5.º, cujos dados pessoais e, nomeadamente os dados de saúde, são tratados nos registos a que se refere o artigo 23.º, n.º 1, e na base de dados a que se refere o artigo 23.º, n.º 2, são previamente informadas. Essas pessoas devem ser autorizadas a aceder aos dados pessoais que lhes dizem respeito e a receber cópia dos mesmos, mediante pedido, em qualquer momento.

Artigo 23.º
Registos

1. De modo a contribuir para uma administração eficaz no que respeita à emissão, renovação e retirada de certificados de qualificação, os Estados-Membros devem manter registos de todos os certificados UE de qualificação, cédulas e diários de bordo emitidos sob a sua autoridade, em conformidade com a presente diretiva, bem como, se for caso disso, dos documentos reconhecidos nos termos do artigo 9.º, n.º 2, emitidos, renovados, caducados, suspensos, retirados ou declarados perdidos, roubados ou destruídos.

   Em relação aos certificados UE de qualificação, os registos devem incluir os dados que constam desses certificados UE e a autoridade emissora.

   Em relação às cédulas, os registos devem incluir o número de identificação do titular, o número de identificação da cédula, o nome do titular, a data de emissão e o nome da autoridade emissora.

   Em relação aos diários de bordo, os registos devem incluir o nome da embarcação, o Número Europeu de Identificação ou o Número Europeu de Identificação da Embarcação (ENI), o número de identificação do diário de bordo, a data de emissão e a autoridade emissora.

   Para facilitar o intercâmbio de informações entre Estados-Membros, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 29.º, a fim de completar a informação que consta dos registos das cédulas e diários de bordo com

[20] (Referência ao JO a adicionar após a sua adoção formal)
[21] JO L 8 de 12.1.2001, p. 1

outras informações exigidas pelos modelos de cédulas e diários de bordo adotados nos termos do artigo 20.º, n.º 5.

2. Para efeitos da aplicação, controlo do cumprimento e avaliação da presente diretiva, de modo a garantir a segurança e facilitar a navegação, bem como para fins estatísticos e com vista a facilitar o intercâmbio de informações entre as autoridades responsáveis pela execução da diretiva, os Estados-Membros devem registar de forma fiável e sem demora, na base de dados mantida pela Comissão, os dados relativos aos certificados de qualificação, cédulas e diários de bordo a que se refere o n.º 1.

   A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 29.º no que diz respeito às normas que definem as características e condições de utilização dessa base de dados, nomeadamente para especificar:

   a) As instruções para a codificação da informação na base de dados;

   b) Os direitos de acesso dos utilizadores, se for caso disso, diferenciados consoante o tipo de utilizadores, o tipo de acesso e os fins a que os dados se destinam;

   c) O período máximo de conservação dos dados, em conformidade com n.º 3, diferenciado, se for caso disso, consoante o tipo de documento;

   d) As instruções sobre o funcionamento da base de dados e a sua interação com o registo a que se refere o n.º 1.

3. Os dados pessoais constantes dos registos a que se refere o n.º 1 e da base de dados a que se refere o n.º 2 não devem ser armazenados mais tempo do que o necessário para a prossecução dos objetivos para que foram recolhidos ou para que forem posteriormente tratados nos termos da presente diretiva. Quando as informações deixarem de ser necessárias para esses efeitos, os dados pessoais devem ser destruídos.

4. A Comissão pode facultar o acesso à base de dados a uma autoridade de um país terceiro ou a uma organização internacional, na medida do necessário para os fins referidos no n.º 2, desde que os requisitos do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 45/2001 sejam cumpridos e apenas caso a caso. A Comissão garante que os países terceiros ou organizações internacionais só transferem dados para outros países terceiros ou organizações internacionais com consentimento expresso, por escrito, e se forem satisfeitas as condições estabelecidas pela Comissão.

Artigo 24.º
Autoridades competentes

1. Os Estados-Membros devem designar as autoridades competentes para:

   a) Organizar e supervisionar os exames a que se refere o artigo 16.º;

   b) Aprovar os programas de formação a que se refere o artigo 17.º;

   c) Emitir os certificados e as autorizações específicas a que se referem os artigos 4.º, 5.º e 6.º, bem como as cédulas e diários de bordo a que se refere o artigo 20.º;

   d) Manter os registos a que se refere o artigo 23.º;

   e) Detetar e combater a fraude e outras práticas ilícitas a que se refere o artigo 27.º.

2. Os Estados-Membros devem notificar à Comissão todas as autoridades competentes referidas no n.º 1 designadas no seu território. A Comissão publica essa informação.

Artigo 25.º
Acompanhamento

Os Estados-Membros devem assegurar que:

a) Todas as atividades relacionadas com a formação, a avaliação de competências, a emissão e a atualização de certificados UE de qualificação e de cédulas e diários de bordo, realizadas por organismos governamentais e não-governamentais sob a sua autoridade, são objeto de acompanhamento permanente por meio de um sistema de normas de qualidade, a fim de garantir a realização dos objetivos estabelecidos na presente diretiva;

b) Os objetivos da formação e os níveis correspondentes de competência a atingir estão claramente definidos e identificam os níveis de conhecimentos e de competências a avaliar e a verificar em conformidade com a presente diretiva;

c) O âmbito de aplicação das normas de qualidade abrange a emissão, renovação, substituição ou retirada de certificados UE de qualificação, cédulas e diários de bordo, todos os cursos e programas de formação, exames e avaliações realizados por ou sob a autoridade de cada Estado-Membro e as qualificações e experiência exigidas aos formadores e examinadores, tendo em conta as revisões das políticas, sistemas, controlos e processos internos de garantia da qualidade estabelecidos para assegurar o cumprimento dos objetivos definidos.

Artigo 26.º
Avaliação

1. Os Estados-Membros devem garantir que as atividades relacionadas com a aquisição e a avaliação da competência e com a administração dos certificados UE de qualificação e das cédulas e diários de bordo são avaliadas por organismos independentes, a intervalos não superiores a cinco anos.

2. Os resultados dessas avaliações independentes devem ser devidamente documentados e comunicados às autoridades competentes em causa. Se for caso disso, os Estados-Membros devem adotar as medidas adequadas para corrigir as anomalias detetadas pela avaliação independente.

Artigo 27.º
Prevenção da fraude e de outras práticas ilícitas

1. Os Estados-Membros devem adotar e fazer cumprir medidas adequadas para prevenir a fraude e outras práticas ilícitas que envolvam os certificados UE de qualificação e as cédulas, diários de bordo, atestados médicos e registos previstos pela presente diretiva.

2. Os Estados-Membros devem proceder ao intercâmbio de informações com as autoridades competentes de outros Estados-Membros no que respeita à certificação das pessoas ao serviço em embarcações.

Artigo 28.º
Sanções

Os Estados-Membros devem estabelecer o regime de sanções aplicáveis em caso de violação das disposições nacionais adotadas nos termos da presente diretiva e tomar todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções assim

estabelecidas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros devem notificar essas disposições à Comissão o mais tardar em [*data da transposição da diretiva*] e notificá-la imediatamente de qualquer alteração posterior das mesmas.

CAPÍTULO 5

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 29.º
Exercício de poderes delegados

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. A delegação de poderes a que se refere o artigo 15.º, n.os 1 e 4, o artigo 19.º, o artigo 21.º e o artigo 23.º, n.os 1 e 2, é conferida à Comissão por um período de tempo indeterminado, a partir de (*data de entrada em vigor).

3. A delegação de poderes a que se refere o presente artigo pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. Esta decisão entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou numa data posterior nele especificada. Essa decisão em nada prejudica a validade de eventuais atos delegados já em vigor.

4. Logo que adote um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

5. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto no presente artigo só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. Esse período é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

6. No exercício do seu poder de delegação a que se refere o artigo 15.º, n.os 1 e 4, o artigo 19.º, o artigo 21.º e o artigo 23.º, n.os 1 e 2, a Comissão pode adotar atos delegados que façam referência às normas estabelecidas por um organismo internacional.

7. A Comissão pode designar uma entidade para receção das notificações e disponibilização de informação ao público conforme previsto na presente diretiva.

Artigo 30.º
Comité

1. A Comissão é assistida por um comité. O comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011. As referências ao comité instituído em conformidade com o artigo 7.º da Diretiva 91/672/CEE, que é revogada pela presente diretiva, devem entender-se como sendo feitas ao comité instituído pela presente diretiva.

2. Caso seja feita referência ao presente número, aplica-se o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011. Se for necessário obter o parecer do comité por procedimento escrito, o seu presidente pode decidir encerrar o procedimento sem resultados, dentro do prazo fixado para a formulação do parecer.

Artigo 31.º
Revisão

1. A Comissão procede à avaliação da presente diretiva, bem como dos atos de execução e delegados a que se referem os artigos 8.º, 10.º, 20.º e 29.º, e apresenta os resultados dessa avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho o mais tardar sete anos após a data a que se refere o artigo 33.º, n.º 1.

2. Em [dois anos antes da data indicada no n.º 1], cada Estado-Membro deve facultar à Comissão as informações necessárias para efeitos de acompanhamento da aplicação e avaliação da diretiva, em conformidade com as diretrizes fornecidas pela Comissão em consulta com os Estados-Membros no que se refere à recolha, formato e teor das informações.

Artigo 32.º
Introdução gradual

1. No prazo de um ano a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva, a Comissão adota gradualmente atos delegados que estabeleçam:

   a) As normas para as características e condições de utilização da base de dados prevista no artigo 23.º;

   b) As normas de competência a que se faz referência no artigo 15.º, n.º 1;

   c) As normas de aptidão médica a que se faz referência no artigo 21.º;

   d) Os modelos previstos nos artigos 10.º e 20.º;

   e) As normas para as provas práticas previstas no artigo 15.º, n.º 3;

   f) As normas de homologação dos simuladores a que se faz referência no artigo 19.º.

2. A base de dados prevista no artigo 23.º deve ser criada o mais tardar dois anos após a adoção dos parâmetros correspondentes previstos no n.º 1, alínea a), do presente artigo.

Artigo 33.º
Revogação

As Diretivas 96/50/CE e 91/672/CEE são revogadas com efeitos a partir de [inserir a data que se segue ao termo do prazo de transposição].

Artigo 34.º
Disposições transitórias

1. Os certificados de condutor de embarcação, emitidos em conformidade com a Diretiva 96/50/CE, bem como as licenças de navegação do Reno a que se refere o artigo 1.º, n.º 5, da mesma diretiva, emitidas antes da data que se segue ao termo do prazo de transposição previsto no artigo 35.º da presente diretiva, continuam a ser válidos para as vias navegáveis da União em que eram válidos antes dessa data e por um período máximo de dez anos a contar dessa data. Antes do termo de validade, o

Estado-Membro emissor desses documentos deve emitir um certificado UE de qualificação para os condutores de embarcação titulares desses certificados, de acordo com o modelo previsto na presente diretiva ou um certificado em aplicação do artigo 9.º, n.º 2, da presente diretiva, desde que sejam apresentados documentos comprovativos satisfatórios, conforme previsto no artigo 10.º, n.º 1, alíneas a) e c), da presente diretiva e que:

a) a legislação com base na qual o certificado foi emitido exija um mínimo de 720 dias de tempo de embarque como condição para obtenção de um certificado de condutor de embarcação válido para todas as vias navegáveis da União; ou

b) o condutor faça prova, por meio de uma cédula, de um tempo de embarque equivalente à diferença entre os 720 dias e a experiência exigida ao abrigo da legislação com base na qual o certificado foi emitido, se esta legislação exigir menos de 720 dias de tempo de embarque como condição para a obtenção de um certificado de condutor de embarcação válido para todas as vias navegáveis da União.

2. Aquando da emissão de certificados UE de qualificação em conformidade com o n.º 1 do presente artigo, os Estados-Membros devem garantir, na medida do possível, os direitos anteriormente concedidos, nomeadamente no que respeita às autorizações específicas a que se refere o artigo 6.º.

3. Os tripulantes, excetuando os condutores, titulares de um certificado de qualificação emitido por um Estado-Membro antes da data que se segue ao termo do prazo de transposição a que se refere o artigo 35.º, ou os titulares de uma qualificação reconhecida num ou mais Estados-Membros, podem ainda invocar esse certificado ou qualificação por um período máximo de dez anos após essa data. Durante esse período, os tripulantes, excetuando os condutores, podem continuar a invocar a Diretiva 2005/36/CE para reconhecimento das suas qualificações pelas autoridades de outros Estados-Membros. Antes do termo desse período, podem requerer à autoridade competente emissora desses certificados um certificado UE de qualificação ou um certificado em aplicação do artigo 9.º, n.º 2, desde que apresentem documentos comprovativos satisfatórios, conforme previsto no artigo 10.º, n.º 1, alíneas a) e c), e façam prova, através de uma cédula, do tempo de embarque seguinte:

a) 540 dias de tempo de embarque, com pelo menos 180 dias de navegação interior, para efeitos da emissão do certificado UE de qualificação de marinheiro;

b) 900 dias, com pelo menos 540 dias de navegação interior, para efeitos da emissão do certificado UE de qualificação de marinheiro de primeira classe;

c) 1080 dias, com pelo menos 720 dias de navegação interior, para efeitos da emissão do certificado UE de qualificação de timoneiro.

4. As cédulas e diários de bordo emitidos antes da data que se segue ao termo do prazo de transposição previsto no artigo 35.º, em conformidade com regras diferentes das estabelecidas pela presente diretiva, podem permanecer ativos por um período máximo de dez anos após a data que se segue ao termo do prazo de transposição a que se refere o artigo 35.º.

Artigo 35.º
Transposição

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento ao disposto na presente diretiva até [três anos após a entrada em vigor]. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

   As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

Artigo 36.º
Entrada em vigor

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 37.º
Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
O Presidente	*O Presidente*