

pour les deux règlements en vigueur — est souhaitable en matière de sécurité juridique, d'autant plus que les

accords de licence couvrent souvent de longues périodes de temps.

Fait à Bruxelles, le 25 janvier 1995.

Le Président

du Comité économique et social

Carlos FERRER

Avis sur la proposition de directive du Conseil concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté⁽¹⁾

(95/C 102/02)

Le 29 septembre 1994, le Conseil a décidé, conformément aux dispositions de l'article 75 du Traité instituant la Communauté économique européenne, de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section des transports et communications, chargée de préparer les travaux en la matière, a élaboré son avis le 11 janvier 1995 (rapporteur: M. Colombo).

Lors de sa 322^e session plénière (séance du 25 janvier 1995), le Comité économique et social a adopté à la grande majorité avec une abstention l'avis suivant.

1. Motivation de la proposition

1.1. La proposition de directive à l'examen se justifie par l'existence au sein des États membres de disparités en matière d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure, notamment en ce qui concerne l'âge minimum, les aptitudes physiques, l'expérience et les connaissances professionnelles.

1.2. Il s'avère évident que la disparité des conditions peut constituer une distorsion de concurrence entre les transporteurs de certains États membres.

1.3. Par ailleurs, la croissance continue de la taille des unités de transport et l'augmentation des transports de matières dangereuses rendent incontournables l'obtention des conditions maximales de sécurité et une harmonisation vers le haut des conditions nécessaires.

S'il en est besoin, ce renforcement des conditions de sécurité, tout en permettant de sauvegarder le matériel fluvial et, surtout, de protéger la vie humaine, pourra également contribuer à la préservation de l'environnement.

1.4. Le Comité approuve les motivations et le contenu de la directive sous réserve des observations ci-après.

2. Observations générales

2.1. Prenant acte du fait que sur la base de l'article 75 du Traité le problème examiné relève de la compétence exclusive de la Communauté, le Comité économique et social espère que l'on pourra parvenir, dans de brefs délais, à l'harmonisation des conditions d'obtention du certificat de conduite de bateaux.

2.1.1. La portée limitée de cette harmonisation tient au fait que la directive à l'examen tend à compléter les dispositions prévues par la directive 91/672/CÉE⁽²⁾ qui traite du même thème.

2.2. Le Comité invite la Commission à ne pas perdre de vue la nécessité d'appliquer des conditions identiques aux conducteurs en provenance de pays tiers.

⁽¹⁾ JO n° C 280 du 6. 10. 1994, p. 5.

⁽²⁾ JO n° L 373 du 31. 12. 1991, p. 29.

2.3. Le Comité estime qu'il conviendrait de définir les critères relatifs aux embarcations (par exemple: la jauge minimale, le nombre des passagers, la longueur, la puissance du moteur) qui doivent être pris en considération pour l'application de la directive.

3. Observations particulières

3.1. Le Comité a examiné le bien-fondé des raisons donnant lieu à certaines dérogations. En ce qui concerne l'exclusion de la navigation du Rhin, elle trouve sa justification dans le fait que cette navigation a donné lieu à l'établissement d'un certificat spécifique, délivré conformément à la Convention de Mannheim, qui répond aux conditions requises pour l'obtention du certificat communautaire.

3.2. Article 5

S'agissant de la solution préconisée concernant l'âge minimum requis pour l'obtention du certificat et la reconnaissance réciproque entre les différents États membres qui en découle, le Comité juge correct le contenu de l'article. Toutefois, étant donné qu'à la conduite viennent s'ajouter des responsabilités en matière de gestion de personnel, et compte tenu des dispositions prévues à l'alinéa premier de l'article 7, il serait plus approprié de fixer un âge minimum de 21 ans.

3.3. Article 6

Le Comité estime que l'on pourrait prévoir un examen médical périodique (par exemple, tous les 5/10 ans) pour les titulaires du certificat, jusqu'à ce qu'ils aient atteint l'âge de 65 ans. Passé l'âge de 65 ans, cette périodicité devrait être réduite (par exemple tous les ans ou tous les 2 ans).

Cet examen médical devrait se fonder sur des critères sanitaires harmonisés.

3.4. Article 7

Le carnet de bord personnel constitue l'unique référence en ce qui concerne l'expérience et les connaissances professionnelles. Pour cette raison, il conviendrait d'en harmoniser la forme et le contenu.

3.5. Article 9

Le Comité juge appropriées les conditions prévues dans cet article concernant les connaissances professionnelles supplémentaires et l'examen complémentaire correspondant en cas de transport de matières dangereuses.

3.6. Article 10

En ce qui concerne la conduite au radar, il faudrait faire référence à un examen pratique et à une connaissance aussi à jour que possible des systèmes de navigation en aveugle, laquelle est également possible avec l'aide d'autres équipements électroniques couplés au radar (cf. chapitre C de l'annexe II).

3.7. Article 11

La décision de refuser ou de retirer un certificat doit non seulement être motivée, mais également faire référence à des critères harmonisés tels que, par exemple, la survenue d'accidents ayant entraîné une diminution des aptitudes physiques, ou un comportement professionnel ayant été sanctionné par les autorités compétentes.

3.8. Annexe II

Les connaissances professionnelles visées à l'annexe II paraissent appropriées, notamment sous l'angle de l'obtention de la sécurité maximale requise. Néanmoins, la connaissance nécessaire de la route et des conditions météorologiques prévalant sur la route habituelle devrait également figurer parmi les conditions mentionnées au chapitre A de l'annexe II.

4. Conclusion

Tout en réitérant son accord de principe sur la proposition de directive, le Comité recommande à la Commission de s'efforcer de parvenir en temps utile à la reconnaissance réciproque et à l'harmonisation de tout le domaine des certificats, y compris ceux nécessaires pour la navigation maritime et la navigation de plaisance.

Fait à Bruxelles, le 25 janvier 1995.

Le Président
du Comité économique et social
Carlos FERRER