



Note explicative concernant les standards CESNI pour les examens pratiques

1. Introduction

En novembre 2018, le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) a adopté des standards pour les examens pratiques conformément aux articles 16 et 17 de la Directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles en navigation intérieure et abrogeant les directives 91/672/CEE et 96/50/CE¹. Ces exigences sont destinées à être intégrées dans d'autres cadres réglementaires internationaux et nationaux ou de bassins fluviaux (par exemple, la réglementation applicable sur le Rhin).

Conformément à l'article 17, paragraphe 3, de la directive (UE) 2017/2397, des examens pratiques sont obligatoires pour l'obtention :

- a) d'un certificat de qualification de conducteur,
- b) d'une autorisation spécifique pour la navigation au radar,
- c) d'un certificat de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié (GNL) et
- d) un certificat de qualification d'expert en navigation à passagers.

En vue d'accompagner les candidats souhaitant obtenir un certificat de qualification de conducteur, le CESNI a adopté des standards prévoyant des éléments d'examen supplémentaires dans un module destiné aux candidats au niveau du commandement qui n'ont pas passé préalablement un examen au niveau opérationnel. Ces standards supplémentaires visent à évaluer les aptitudes d'un conducteur à former les autres membres de l'équipage de pont et à superviser les tâches qu'ils exercent au niveau opérationnel, ce qui implique des capacités adéquates pour exécuter ces tâches.

Conformément à l'article 17, paragraphe 3,

- les examens pratiques pour l'obtention d'un certificat de qualification de conducteur ou d'une autorisation spécifique pour la navigation au radar **peuvent avoir lieu à bord d'un bateau ou sur un simulateur** ;
- les examens pratiques pour l'obtention d'un certificat de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié (GNL) ou d'expert en navigation à passagers peuvent avoir lieu **à bord d'un bateau ou dans une installation appropriée à terre**.

Le secrétariat du CESNI a élaboré une note explicative pour documenter la méthodologie ainsi que les conséquences associées à la définition de tels standards. Cette note a une vocation documentaire.

¹Directive (UE) 2017/2397 du 12 décembre 2017, JO L 345 du 27.12.2017, p. 53

2. Méthodologie

Les standards CESNI pour les examens pratiques décrivent les éléments de l'examen et leur importance pour la réussite de l'examen, ainsi que les exigences concernant l'environnement de l'examen.

a) Éléments de l'examen, système de notation

Tous les standards de compétence contiennent une liste détaillée des connaissances et des aptitudes². Pour les examens pratiques, les aptitudes sont plus pertinentes que les connaissances, qui peuvent faire partie d'un examen théorique. Par conséquent, les aptitudes identifiées dans les compétences spécifiques citées dans les standards de compétence sont listées comme éléments d'examen pratique.

Cependant, pour des raisons juridiques, pratiques et de délai, toutes les aptitudes requises pour une compétence ne peuvent pas être testées dans le cadre d'un examen pratique. C'est pourquoi les experts du CESNI ont sélectionné **les compétences spécifiques et ils ont déterminé les conditions à tester pour assurer une égalité de traitement dans le cadre de tous les examens** sans distinction de l'organisation sous la responsabilité d'une autorité administrative ou dans le cadre d'un programme de formation agréé.

Les experts du CESNI ont identifié **deux catégories d'éléments d'examen**. Les éléments de la catégorie I doivent être réussis avec au moins 7 points sur 10. L'échec à un élément d'examen de la catégorie I ne peut pas être compensé par une excellente performance dans un élément d'examen. Les éléments d'examen de la catégorie II nécessitent une note totale minimale afin de pouvoir compenser une note inférieure dans un élément d'examen par une note supérieure dans un autre élément d'examen. Une exception à ce système de notation spécifique est l'examen pratique pour l'obtention d'une autorisation spécifique pour la navigation au radar, qui ne contient que les éléments de la catégorie I.

Dans ce contexte, les scénarios des tests individuels peuvent être arrangés par les examinateurs de sorte que les différents moyens utilisés leur expérience concrète soient pris en compte.

b) Outils d'examen appropriés

En respectant les exigences définies dans l'article 17 (3) de la Directive (UE) 2017/2397, les experts du CESNI sont convenus que seulement un bateau qui est couvert par la Directive peut être utilisé pour l'examen pratique. C'est pour cela que les bateaux de plaisance ou les bateaux utilisés par les forces armées, ne peuvent pas être utilisés pour des examens pratiques.

Pour les simulateurs, les experts se sont accordés sur les **exigences techniques et fonctionnelles qui permettent la démonstration et l'évaluation de tous les éléments pertinents de l'examen**³.

En ce qui concerne les installations à terre appropriées, qui peuvent être utilisées pour l'examen pratique, les standards pour les examens pratiques contiennent une liste détaillée des équipements nécessaires pour évaluer les exigences essentielles en matière de compétences.

La directive autorise **des outils d'examen différents**. Toutefois, ces outils ne s'excluent pas mutuellement, ils représentent de vraies alternatives individuelles. Les experts du CESNI ont pris en compte certains éléments de l'examen qui peuvent être évalués plus facilement que d'autres dans un environnement d'évaluation particulier (p. ex. la densité du trafic, la défaillance de dispositifs ou l'épissage de câbles à bord d'un bateau). Les standards CESNI en tiennent compte dans la définition des éléments d'examen.

²Voir ES-QIN 2018.

³Voir les standards distincts pour l'agrément de simulateurs (ES-QIN, partie IV).

C'est la raison pour laquelle les standards pour le module complémentaire sur la supervision dans le cadre de l'examen pratique pour l'obtention d'un certificat de qualification de conducteur ne permettent aux examinateurs d'examiner que 20 des 25 éléments de la catégorie I.

3. Impact sur la navigation intérieure

Les examens pratiques obligatoires sont nouveaux pour les candidats aux certificats de qualification en navigation intérieure, à l'exception des experts en GNL et pour la navigation au radar. Des examens pratiques pour l'obtention de certificats de qualification de conducteur ont été organisés en France, en Autriche, en Croatie et depuis 2012 aux Pays-Bas pour les entrants latéraux.

Par conséquent, les **installations appropriées pour l'évaluation** (bateaux, simulateurs ou installations à terre) doivent être opérationnelles **à partir du 18 janvier 2022**. **Les examens doivent être réorganisés conformément aux standards et le contenu et les outils de l'examen doivent être reconnus conformément aux standards.**

3.1 Besoins auxquels répondent les nouveaux standards

L'harmonisation des éléments d'examen et des systèmes de notation facilite la mobilité de la main-d'œuvre, car les candidats peuvent démontrer qu'ils respectent les standards de compétence harmonisés dans tous les pays appliquant les standards CESNI. **En outre, les standards pour les examens pratiques garantissent un niveau de sécurité similaire, des parties harmonisées de l'examen, permettant une évaluation plus uniforme des compétences des candidats dans toute l'Europe, ce qui contribue à créer des conditions de concurrence équitables** qui, jusqu'à présent, n'ont pas existé en raison de l'absence d'examens pratiques ou en raison d'examens pratiques n'utilisant que l'un des outils possibles.

Les examinateurs - à l'exception de l'examen pour la conduite au radar - peuvent toujours se concentrer sur certains des éléments harmonisés, car tous les éléments de la catégorie I et de la catégorie II ne sont pas obligatoires dans le cadre de chaque examen individuel. L'examen pourrait - à un stade ultérieur - être harmonisé davantage grâce à l'élaboration de standards communs aussi pour l'examen pratique au niveau opérationnel ou pour les éléments théoriques de l'examen. Les examinateurs ont toujours la liberté de concevoir l'examen pratique en fonction des besoins spécifiques de la navigation intérieure dans la zone où les examinateurs et le candidat opèrent, en tenant compte des caractéristiques des voies de navigation intérieure ou de la flotte.

3.2 Alternatives possibles à la version adoptée des standards

Comme cela a été décidé pour la navigation au radar, toutes les aptitudes d'un standard de compétence auraient également pu être identifiées comme des éléments d'examen obligatoires pour les conducteurs passant l'examen pour le niveau de commandement et pour les experts passant l'examen pour une opération spécifique.

Cela aurait toutefois rendu l'examen pratique très difficile, voire impossible dans certains pays, car l'examen pour les conducteurs nécessiterait plus d'une journée. Cela aurait entraîné une multiplication de la charge de travail des commissions d'examen. Il eut été impossible de faire face à une telle situation, surtout dans les pays qui évaluent actuellement le plus grand nombre de candidats à l'obtention d'un certificat de qualification de conducteur (en 2017, 164 nouveaux certificats de conducteur de bateau ont été délivrés aux Pays-Bas et 97 en Allemagne), auxquels s'ajoute un nombre inconnu de candidats qui n'ont pas réussi l'examen. Dans ces deux pays, les mêmes commissions d'examen évaluent souvent aussi les candidats qui souhaitent naviguer sur des sections présentant des risques spécifiques (283 autorisations accordées en Allemagne et 63 aux Pays-Bas en 2017).

Au lieu de cela, les experts du CESNI se sont concentrés sur deux parties de l'examen : i) la préparation du voyage et ii) la réalisation du voyage, avec plus d'éléments de catégorie I dans la partie réalisation. Les enseignements acquis au cours de la phase de mise en œuvre des

standards et, parallèlement, les travaux du CESNI pour l'élaboration de standards pour l'évaluation des examens sont susceptibles de donner lieu à de nouvelles mises à jour et à une harmonisation des examens pratiques.

Une autre option eut été de ne pas harmoniser les éléments d'examen des catégories I et II.

Cela aurait laissé une plus grande marge de manœuvre aux examinateurs. Les experts CESNI ont toutefois estimé que certaines exigences nouvellement introduites en matière de compétences sont si importantes qu'elles devraient également faire l'objet d'un examen pratique, par exemple la compétence de communiquer en anglais élémentaire pour l'expert en navigation à passagers, dont la compétence est, pour la première fois, non seulement réglementée au niveau national, régional ou du bassin fluvial mais aussi au niveau européen.
