



Note explicative concernant les standards CESNI pour les compétences

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 de compétence conformément à l'article 17, paragraphe 1, 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 (la directive). Ces standards sont destinés à être incorporés à d'autres cadres réglementaires internationaux et régionaux (par ex. le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) de la Commission centrale pour la navigation du Rhin).

Des standards de compétence harmonisés facilitent la **mobilité de la main-d'œuvre** car les candidats peuvent être formés et examinés selon les mêmes exigences dans tous les pays appliquant les standards CESNI. Pour les mêmes raisons, les standards de compétence contribuent à assurer un **niveau de sécurité similaire** et des **conditions de concurrence égales**.

Les standards de compétence incluent les compétences spécifiques et les connaissances et aptitudes conformes aux exigences essentielles en matière de compétence selon l'annexe II de la Directive. Ils ont été adoptés pour :

- a) le niveau opérationnel² (matelots, établissant les compétences clé pour toutes les qualifications au niveau opérationnel),
- b) le niveau de commandement³ (conducteurs) , y compris des standards pour les candidats qui n'ont pas réussi un examen au niveau opérationnel,
- c) l'autorisation spécifique pour un conducteur naviguant sur des voies de navigation intérieure à caractère maritime⁴,
- d) l'autorisation spécifique pour un conducteur naviguant au radar⁵,
- e) les experts en navigation à passagers⁶ et
- f) les experts en gaz naturel liquéfié (GNL)⁷.

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

² Directive (UE) 2017/2397 Art. 3 par. (17), Annexe II 1 ; CESNI résolution 2018-II-3

³ Directive (UE) 2017/2397 Art. 3 par. (16), Annexe II 2 ; CESNI résolution 2018-II-4

⁴ Directive (UE) Art. 6(a), 8, Annexe II 3.1 ; CESNI résolution 2018-II-6

⁵ Directive (UE) 2017/2397 Art. 6(c), Annexe II 3.2 ; CESNI résolution 2018-II-7

⁶ Directive (UE) 2017/2397 Art. 3 par. (11), Annexe II 4.1 ; CESNI résolution 2018-II-5

⁷ Directive (UE) 2017/2397 Art. 3 par. (12), Annexe II 4.2 ; CESNI résolution 2018-II-8

L'approche basée sur les compétences est nouvelle dans le cadre réglementaire de l'UE en navigation intérieure.

L'objectif de la présente note explicative est de documenter la méthodologie pour élaborer les standards de compétence du CESNI.

2. Méthodologie

a) Contexte

Le contenu détaillé des colonnes 1 (compétence) et 2 (connaissance et aptitude) a été préparé dans une large mesure dans le cadre du projet PLATINA financé par l'UE dans un effort conjoint des partenaires sociaux, des instituts de formation et des représentants des commissions fluviales.

Alors que le standard compétence suivait l'exemple des tableaux de compétences maritimes de STCW, le contenu des tableaux de compétences était entièrement et exclusivement conçu pour la navigation intérieure. Le concept des deux colonnes est structuré dans les sept chapitres suivants

- 1) la navigation,
- 2) l'exploitation du bâtiment,
- 3) la manutention et l'arrimage de cargaison et le transport de passagers,
- 4) la mécanique navale et électrotechnique, électronique et des systèmes de commande,
- 5) l'entretien et les réparations,
- 6) la communication et
- 7) la santé, la sécurité et la protection de l'environnement.

Le projet de quatre ans a permis de définir d'abord le contenu de la colonne 1, sur la base des compétences requises pour passer les examens au niveau opérationnel et de commandement. Le contenu de la colonne 1 a été publié sur le site Internet du projet et plusieurs consultations avec les parties prenantes ont eu lieu. Dans un processus itératif, la même procédure a été suivie pour le contenu de la colonne 2.

Le contenu des tableaux de compétences n'a pas été élaboré dans le cadre du projet PLATINA. Pour élaborer ces standards, le CESNI a basé ses travaux sur les standards de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) ayant établi des standards de compétence reconnus à l'échelle internationale pour les experts en navigation à passagers et les experts en GNL.

b) Liste exhaustive des compétences (Standards de compétence, colonne 1)

Les standards CESNI définissent plus en détail quels éléments de compétence sont nécessaires pour les exigences en matière de compétences essentielles, listés dans l'annexe II de la Directive (UE) 2017/2397.

Exemple : l'annexe II 1 définit comme la première compétence d'un matelot que celui-ci doit être capable « *d'aider le commandement du bâtiment dans les situations de manœuvre et de conduite d'un bâtiment sur des voies d'eau intérieures* ».

Dans la colonne 1 est indiqué quelles sont les compétences requises pour aider dans les situations de *manœuvre*, puis quelles sont les compétences requises pour aider dans les situations de *conduite d'un bâtiment* autres que les situations de manœuvre.

Dans ce cas concret, le matelot « doit être capable

- 1.1. *d'aider lors des opérations d'amarrage, de largage des amarres et de déhalage (remorquage)*
- 1.2. *d'aider lors des opérations d'accouplement de convois de barges de poussage*
- 1.3. *d'aider lors des opérations de mouillage* ».

Pour les compétences liées aux situations de conduite d'un bâtiment est ensuite précisé dans ce cas concret que le matelot « doit être capable d'effectuer des tâches autres que les trois tâches couvertes par les compétences pour l'aide dans les situations de manœuvre », par exemple conduire le bâtiment en se conformant aux ordres de gouverne, etc. La liste des compétences reflète la différence entre les compétences nautiques pour manœuvrer, c'est-à-dire pour se déplacer habilement ou avec précaution en provoquant des mouvements précis du bâtiment dans son environnement direct et pour assurer la navigation du bâtiment sur de plus grandes distances (gouverner, naviguer, etc.).

c) Liste exhaustive des connaissances et des aptitudes (Standards de compétence, colonne 2)

Dans la colonne 2 intitulée « Connaissances et aptitudes », les standards CESNI pour chaque compétence spécifique précisent les connaissances et aptitudes requises pour toutes les compétences énumérées dans la colonne 1. Les connaissances théoriques sont toujours présentées séparément de la capacité à démontrer concrètement une compétence (aptitude). La distinction entre connaissances et aptitudes permet une **meilleure identification des éléments pour l'examen théorique et des éléments pour l'examen pratique**. Elle permet également d'identifier les connaissances théoriques de base nécessaires à la bonne mise en pratique d'une aptitude.

Dans le cas de la manœuvre, les connaissances et les aptitudes sont ainsi énumérées pour les trois entrées concernant la compétence en matière de manœuvre au niveau opérationnel (aide lors des opérations d'amarrage, de largage des amarres et de déhalage (remorquage), aide lors des opérations d'accouplement de convois de barges de poussage et aide lors des opérations de mouillage).

À titre d'exemple, la liste exhaustive des connaissances et aptitudes pour la compétence spécifique n° 1, l'aide lors des opérations d'amarrage, de largage des amarres et de déhalage (remorquage) :

- 1.1.1. Connaissance de l'équipement, du matériel et des procédures appliquées à bord pour les opérations de mouillage, de largage des amarres et de déhalage (remorquage).
- 1.1.2. Aptitude à utiliser l'équipement requis à bord, par ex. les bollards et les treuils, lors des manœuvres d'amarrage, de largage des amarres et de déhalage.
- 1.1.3. Aptitude à utiliser le matériel disponible à bord, tel que les cordages et câbles, en respectant les mesures de sécurité pertinentes, y compris l'utilisation de l'équipement de protection individuelle et de secours.
- 1.1.4. Aptitude à communiquer avec la timonerie au moyen des interphones et signaux manuels.
- 1.1.5. Connaissance des effets des mouvements de l'eau autour du bâtiment et des effets locaux sur les conditions de navigation, y compris les effets de l'assiette et d'eaux peu profondes relativement au tirant d'eau du bâtiment.
- 1.1.6. Connaissance des mouvements de l'eau affectant le bâtiment pendant les manœuvres, y compris les effets d'interaction lorsque deux bâtiments se croisent ou se dépassent dans des chenaux étroits, et les effets d'interaction sur un bâtiment amarré sur le côté lorsqu'un autre bâtiment avance dans le chenal navigable et passe à une courte distance.
