

**Tweede gezamenlijke bijeenkomst van de examencommissies en de examinatoren van de erkende opleidingsprogramma's van de CESNI-lidstaten op 15 september 2021 (online)
Conclusies en aanbevelingen**

Mededeling van het secretariaat

Pro memorie: CESNI/QP (21)a 66 (agenda)

Doelstellingen

In januari 2022 treedt een nieuw Europees regelgevingskader voor de beroepskwalificaties in de binnenvaart in werking. **Hierdoor zullen de inhoud van de opleidingsprogramma's en de manier waarop de competenties en de kennis van de (toekomstige) bemanningsleden worden geëvalueerd, drastisch wijzigen.** Als gevolg hiervan zullen ook de theorie- en praktijkexamens en de procedures voor het afnemen van deze examens grondig worden hervormd.

De werkzaamheden met betrekking tot de examens zijn een essentieel onderdeel van de activiteiten van de tijdelijke werkgroep voor kwaliteitsmanagement van CESNI (CESNI/QP/QM). Deze werkgroep is onder meer druk bezig met de opstelling van **examenstandaarden**, met inbegrip van modellen voor theorie- en praktijkexamens, zowel voor het operationeel als het managementniveau. Het waarborgen van de kwaliteit van de opleidingsprogramma's en examens staat centraal in de opdracht van CESNI/QP/QM.

De Europese context vereist een **hoge mate van harmonisatie** om voor iedereen die in een van de CESNI-lidstaten de desbetreffende kwalificaties wenst te verkrijgen tot een **level playing field te komen**.

Deze ontwikkelingen stellen **de examencommissies en de examinatoren van de erkende opleidingsprogramma's van de CESNI-lidstaten** op korte termijn voor een belangrijke uitdaging. **Nu voor de beroepskwalificaties een nieuw tijdperk aanbreekt, zullen zij daarin een cruciale rol spelen. Zij moeten er namelijk voor zorgen dat de standaarden op uniforme wijze worden toegepast en geïnterpreteerd.**

Resultaten

1) Bij wijze van algemene inleiding kregen de examencommissies een presentatie over **het wettelijk kader van de Europese Unie en de werkzaamheden op het niveau van de CCR en CESNI**.

2) **Het examen voor het operationeel niveau** werd in detail toegelicht.

Naast het technisch kader dat in de CESNI-standaarden is vastgelegd, heeft de werkgroep een examenmodel opgesteld voor de examencommissies dat leidraad biedt voor de organisatie van het examen in de praktijk. Zo komen onder meer de te evalueren competenties en vaardigheden, het verloop van het examen (aan boord, op een simulator, aan wal) en de beoordeling aan bod.

3) Daarnaast is ook **het examen voor het managementniveau** (schipper) uitgebreid voorgesteld.

Ook voor dit niveau heeft de werkgroep een examenmodel opgesteld dat de examencommissies een operationeel kader biedt voor de aanpak van het examen in de praktijk.

Het praktijkexamen bestaat uit twee onderdelen: tijdens het eerste deel, "planning van de reis", kan de kennis van de kandidaat worden beoordeeld, terwijl tijdens het tweede deel, "de reis", zijn/haar

vaardigheden kunnen worden getoetst.

4) Tot slot hebben de examencommissies ook gedetailleerde presentaties gekregen, met inbegrip van concrete praktijkvoorbeelden, over de examens met betrekking tot de volgende specifieke competenties:

- examens voor de competentie voor het **varen met behulp van radar**,
- examens voor de competentie voor het **bevaren van waterwegen van maritieme aard**,
- examens voor de competentie **LNG-deskundige**,
- examens voor de competentie **deskundige voor de passagiersvaart**.

Conclusies/aanbevelingen

De examencommissies gaven te kennen dat zij de uitgebreide informatie over alle werkzaamheden van CESNI voor de ontwikkeling en uitvoering van de nieuwe examens voor de beroepskwalificaties in de binnenvaart zeer nuttig vonden.

Ze zijn met name blij dat er duidelijke en precieze examenmodellen ter beschikking worden gesteld. Deze modellen zijn handig in het kader van hun werkzaamheden en dragen ertoe bij kwalitatief hoogstaande examens te organiseren, waardoor gewaarborgd wordt dat met het oog op de veiligheid van de binnenvaart **het scheepvaartpersoneel goed gekwalificeerd is**.

Hieronder worden de belangrijkste conclusies en aanbevelingen uiteengezet:

- De **simulatoren bieden zeer veel potentiële gebruiksmogelijkheden, zowel voor scholing als voor het afnemen van de examens**. Het zou goed zijn te onderzoeken in hoeverre het gebruik ervan kan worden uitgebreid tot de examens voor het operationele niveau (praktijkexamen) en voor het gebruik van nieuwe brandstoffen en voortstuwingssystemen, zoals LNG. Het is bevestigd dat de werkgroep hier al mee bezig is en dat het onderwerp in het volgende werkprogramma van CESNI zal worden opgenomen.
- Er bestaat vandaag geen consensus over **internettoegang**, al dan niet met beperkingen, tijdens examens die op de computer worden afgelegd. Het zou goed zijn als er informatie over de opgedane ervaringen wordt verzameld en dat dit onderwerp tijdens de volgende vergadering opnieuw wordt besproken, zodat er een gemeenschappelijke benadering kan worden vastgelegd.
- Met betrekking tot **de waterwegen van maritieme aard** is de lidstaten verzocht kenbaar te maken of zij in deze categorie nieuwe riviergedeelten voorzien; deze informatie hebben de examencommissies nodig om hun examens daarop af te stemmen.
- Met betrekking tot **het examen voor de competentie voor het varen met behulp van radar** werd opgemerkt dat het varen met twee personen (radaroperator en roerganger) in de praktijk steeds minder vaak voorkomt en dat het examen aan die nieuwe realiteit zou moeten worden aangepast. Er is al een FAQ opgesteld over de situatie waarin de simulator is uitgerust met een stuurhuisgedeelte dat ingericht is voor de radarvaart door één persoon (https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2021/06/FAQ_QP_nl_rev.pdf). Deze FAQ zou kunnen worden aangepast om rekening te houden met andere scheepstypes.
- Er moet ook worden onderzocht of het zinvol is een **basisopleiding veiligheid te voorzien voor het basisniveau**. Hiervoor bestaat momenteel geen uniforme aanpak. Sommigen vinden het evenwel belangrijk dat de leerlingen deze opleiding hebben gevolgd vóór zij aan boord komen om zo de veiligheid van de scheepvaart te garanderen. Ook voor dit onderwerp zou het zinvol zijn informatie te verzamelen over de opgedane ervaringen en de voordelen van de verschillende benaderingen.
- Enkele deelnemers hebben meegedeeld dat zij al nieuwe examens hebben afgenomen. In enkele landen is daarbij vastgesteld dat het **percentage succesvol afgelegde examens** voor het managementniveau (schipper) **daalt**, wat er mogelijk op wijst dat de eisen te streng zijn. De slagingspercentages moeten daarom in kaart worden gebracht en er moet op worden toegezien dat de toegang tot het beroep niet wordt belemmerd door examens die mogelijk te streng zijn.

Volgende stappen

De deelnemers hebben te kennen gegeven dat zij graag **begin 2023 een nieuwe bijeenkomst willen organiseren** (en niet pas over drie jaar).

Het nieuwe regelgevingskader zal namelijk begin 2022 in werking treden. Er zal dus moeten worden **geëvalueerd hoe de toepassing van de nieuwe regels en instrumenten verloopt tijdens de eerste maanden**.

Noodzakelijke stappen:

- 1) De tenuitvoerlegging van het nieuwe kader moet nauwlettend worden gemonitord.
- 2) Er moet op worden toegezien dat de verschillende lidstaten er geharmoniseerde werkwijzen op nahouden.
- 3) Er moet worden gecontroleerd of de nieuwe examens uitvoerbaar zijn (verloop van de examens en slaagkansen).

Het secretariaat van CESNI zegt toe begin 2023 een nieuwe gemeenschappelijke bijeenkomst te organiseren.

De deelnemers wordt verzocht de volgende informatie te vergaren:

- de ervaringen die worden opgedaan bij de toepassing van de nieuwe examens in de praktijk,
- de eventuele problemen die zich daarbij stellen,
- eventuele voorstellen voor verbeteringen,

en deze aan CESNI te doen toekomen met het oog op de voorbereiding van de volgende gemeenschappelijke bijeenkomst.
