



**COMPTE RENDU**  
**de la Conférence des commissions d'examen du 10 novembre 2011 à Berlin**

Présidence : M. FEIERABEND, Commissaire de Suisse

Etaient présents

ALLEMAGNE	M. GERHARDT Mme KRATEL Mme NACHTSHEIM Mme SCHEERENHORST M. ATTERMAYER M. GERDELMANN M. ALEXANDER Mme CHANG M. SEUBERT M. SOLGER	Expert Expert Expert WSD Ost WSD West WSD West WSD Südwest WSD Südwest WSD Südwest WSD Süd
BELGIQUE	M. DE SPIEGELEER M. SCHRIJVERS M. STEENACKER M. HERMANS M. KIMPE M. VAN PEETERSEN	Expert Cronos Commission d'examen Commission d'examen Cronos Institut Transport par Batellerie
FRANCE	M. BEURAIN M. GRIES	Commissaire Expert
PAYS-BAS	Mme AUGUSTIJN M. KWAKERNAAT Mme HARKES M. VAN ROOZENDAAL	Commissaire-suppléant Expert CCV OCB
SUISSE	M. FEIERABEND M. REUTLINGER M. HODEL	Commissaire Commissaire-suppléant Commission d'examen
SECRETARIAT	Mme TOURNAYE	Conseiller juridique

## I. Application du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et les instructions de service y afférentes

### 1. Teneur de l'examen de connaissances de secteur (CH)

La commission d'examen des patentes de Bâle souhaite savoir quels sont les points géographiques importants situés entre Iffezheim et Spyck qui font l'objet d'une vérification des connaissances lors de l'épreuve concernant la connaissance des secteurs.

#### REPONSE

D	Examen écrit avec carte aveugle + examen oral Les connaissances que l'on peut tester par l'examen oral ne sont pas les mêmes que celles que l'on peut tester par l'examen écrit. C'est pourquoi, selon la délégation allemande, l'examen oral est indispensable. Les candidats sont autorisés à utiliser un dictionnaire pendant l'examen
F	Examen écrit avec carte aveugle Si l'examen n'est pas satisfaisant, examen oral de rattrapage Durée maximum de l'examen: 2 heures La plupart des examens organisés à Strasbourg sont des demandes d'extension de patente
NL	Examen écrit avec cartes aveugles Le Rhin est divisé en 7 zones Durée de l'examen : 3h30
B	Examen écrit tel que présenté sous le point II, p. 6

### 2. Connaissances linguistiques (F, CH)

#### - Candidats étrangers (CH)

Les connaissances sont acquises dans la plupart des cas, mais la compréhension des questions et l'expression écrite et orale présente souvent des lacunes. Du point de vue de la pratique, le candidat à la fonction de conducteur doit pouvoir communiquer par radiotéléphonie. Toutefois, la compréhension des certificats et autres documents devant se trouver à bord des bateaux de la navigation intérieure (voir l'article 1.10 du RPNR) est souvent beaucoup plus exigeante. Dans quelle mesure conviendrait-il d'exiger un certain niveau de connaissances linguistiques ? Comment les autres commissions d'examen gèrent-elles les éventuelles difficultés linguistiques. Nous proposons un échange général d'enseignements afin d'élaborer des propositions le cas échéant.

#### - Candidats nationaux dont la langue maternelle n'est pas l'allemand (F)

Les commissions d'examen françaises font passer l'examen en français et ne vérifient pas les connaissances de l'allemand des candidats. Qu'en est-il des commissions d'examen des autres pays membres dont la langue officielle n'est pas l'allemand ?

## REPONSE

a) *Contrôle des connaissances linguistiques du candidat à la patente rhénane par les différentes commissions d'examen*

F	L'examen est conduit en langue française et les candidats ne sont pas interrogés sur leurs connaissances de l'allemand
D	La maîtrise de l'allemand peut être testée grâce à l'examen oral. Ceci n'est pas l'objectif de l'examen oral mais c'en est une conséquence indirecte positive
B	La connaissance de l'allemand du candidat n'est pas vérifiée. Pour tester les connaissances du candidat en allemand, il faudrait faire venir une personne extérieure à la commission d'examen. Selon M van Peeterssen, le test de langue ne devrait pas être confié aux commissions d'examen.

b) *Discussion générale*

L'ensemble des participants reconnaît l'importance du sujet pour la sécurité de la navigation. Plus de 50% des accidents sont liés à des erreurs humaines, dont beaucoup proviennent d'un problème de communication.

La délégation néerlandaise indique qu'il convient de développer des cours de langue dans les instituts de formation et de finaliser rapidement l'outil « Riverspeak », glossaire multilingue des phrases clés en navigation intérieure.

Mme Kratel soulève la nécessité de développer parallèlement un outil à l'attention des candidats à la patente du Rhin qui ne passent pas par un institut de formation et ne suivent donc pas de cours de langue dans ce cadre.

Selon les représentants allemands, la profession ne pourra pas passer rapidement à la langue anglaise, qui est étrangère au milieu de la navigation intérieure. L'allemand constitue la langue de travail non seulement sur le Rhin, mais aussi sur le Danube supérieur (jusqu'à Budapest). Imposer l'anglais comme langue de communication bateau-terre ne peut être qu'un projet à long terme.

Le délégué français relève que le problème de la langue ne concerne pas que le Rhin et doit être étudié dans une perspective européenne plus large.

### 3. Examen concernant la navigation sur les voies de navigation maritime (D)

La teneur de l'épreuve navigation sur les voies de navigation maritime figure au n° 2.3 de l'annexe D7 du RPN. Comment les matières citées sont-elles mises en œuvres et testées dans la pratique ? S'agit-il d'un examen oral ou écrit ? Quelle carte maritime est utilisée ?

## REPONSE

### a) Contenu de la section de l'examen relative à la navigation sur les voies maritimes

D	Examen oral, sur la base d'une carte maritime
CH	Examen en deux parties : <ul style="list-style-type: none"><li>- une partie sur la base d'une carte de l'Elbe ; examen conduit en présence d'un ou deux experts de navigation maritime</li><li>- une partie sur la connaissance du règlement de la navigation maritime</li></ul> Durée de cette section de l'examen : environ 50 minutes Les candidats réussissent rarement la première fois. Ils doivent suivre un cours privé pour se préparer.
F	Domaine très rarement testé lors de l'examen. Les candidats ont très peu de connaissances maritimes Cette section de l'examen consiste en une épreuve orale portant sur des questions de cap, de routes, l'annuaire des marées, l'usage du VHF, du radar, ou de l'indicateur de barre. Ces questions correspondent à celles qui sont prévues dans le programme français pour l'obtention du certificat fluvio-maritime (certificat A selon la directive 96/50/CE). Aucune carte maritime n'est utilisée.
D	Impossible d'obtenir la patente du Rhin sans réussir cette section de l'examen, systématiquement prévue
B	Décrit le système modulaire appliqué en Belgique pour les certificats autres que la patente rhénane : <ul style="list-style-type: none"><li>- certificat B : pas de contrôle des connaissances maritime</li><li>- certificat A et certificat des estuaires : inclut une section relative à la navigation maritime</li></ul>
NL	examen oral et écrit Examen écrit conduit sur la base d'une carte maritime (l'Escault), complété de questions orales relatives au manœuvrage, calcul de cap, etc...

### b) Discussion générale : améliorer les possibilités pour les candidats de se préparer à l'examen

M. GRIES regrette que les candidats ne disposent d'aucun matériel pour se préparer à l'examen. En pratique, les candidats apprennent généralement les cartes ECDIS par cœur, ce qui leur permet de répondre aux questions posées sur la base de cartes aveugles. Les candidats peuvent réussir l'examen sur cette seule base, tout en ayant très peu d'expérience de la navigation.

Il conviendrait de prévoir un dispositif permettant de tester les connaissances pratiques du candidat.

M. SOLGER renvoie habituellement les candidats aux manuels pour plaisanciers pour se préparer mais reconnaît qu'une solution plus satisfaisante devrait être trouvée.

La délégation allemande indique qu'elle fournira des cartes maritimes adaptées à l'examen à la commission d'examen française.

4. Patente de sport – Documentation / preuve concernant les voyages de secteur (CH)

Conformément à l'article 7.09, chiffre 2, lettre d, du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, le temps de navigation et les voyages de secteur doivent être justifiés. Quel document est exigé pour justifier les voyages de secteur ? La preuve de la fonction de conducteur ou d'un autre membre de l'équipage (ainsi que le temps de navigation et les voyages de secteur) est apportée par la patente ou par le livret de service en liaison avec le livre de bord. Ceci est clair pour la navigation à marchandises et la navigation à passagers. Selon les termes du Règlement (voir articles 3.05, 3.06 et surtout 3.09 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin), la preuve des temps de navigation et des voyages de secteurs doit être apportée par un livret de service aussi pour l'examen concernant la patente de sport ; il est à noter qu'un autre document officiel peut aussi être admis dans les conditions fixées à l'article 3.09, chiffre 2.

Dans le règlement d'application concernant le règlement relatif à la délivrance de patentes de bateliers du 20 février 1976, l'article 11, chiffre 2, autorise en tant que preuve pour l'obtention de la patente de sport une attestation délivrée par une association de sports nautiques agréée par les autorités compétentes de l'Etat concerné ou des attestations provenant de deux garants pouvant attester de manière fiable que le candidat a effectué les voyages indiqués.

Les candidats ne comprennent pas toujours les raisons pour lesquelles ils doivent se procurer un livret de service uniquement pour prouver leurs voyages de secteurs lorsqu'ils souhaitent obtenir la patente de sport.

La commission d'examen des patentes de Bâle souhaiterait par conséquent savoir quelle est la pratique retenue dans les autres États.

**REPONSE**

D	LS toujours demandé
F	LS toujours demandé, ce qui surprend les candidats. Par ailleurs, les voyages inscrits sont parfois fantaisistes
NL	- soit le LS - soit une déclaration écrite de l'institut où le candidat a suivi une formation ; cette déclaration atteste que le candidat a navigué 4 fois sur un secteur donné
CH	LS toujours demandé, conformément à la réglementation

La délégation suisse estime que la solution néerlandaise est intéressante et mériterait d'être appliquée dans les autres Etats. Cette pratique était à l'origine prévue dans le Règlement des patentes.

La délégation allemande émet des réticences et estime préférable que tous les Etats requièrent le même document.

Le Président propose que le groupe STF/G discute de la possibilité de réintroduire la pratique ancienne autorisant les associations à attester les voyages, lorsqu'il abordera le sujet des patentes de sport.

5. Patente de sport – Certificat d'opérateur radio en tant qu'exigence pour l'examen ? (CH)

Pour l'obtention de la patente de sport, le candidat n'est pas tenu de présenter un certificat d'opérateur radio, tel qu'exigé au chapitre 7 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour la grande et la petite patente, bien que le titulaire d'une patente de sport soit autorisé à conduire des bateaux de plaisance d'une longueur pouvant atteindre 25 m. Selon l'article 4.05, chiffre 4, du RPNR, tous les bâtiments d'une longueur égale ou supérieure à 20 m doivent être équipés d'une installation de radiotéléphonie. Il convient en outre de noter que l'article 10.01, chiffre 1, lettre e), du RPNR, exige la présence d'une installation de radiotéléphonie à bord des menues embarcations si celles-ci font route en période de hautes eaux (entre les marques de crue I et II).

La commission d'examen des patentes de Bâle s'interroge sur l'opportunité d'exiger de manière générale un certificat d'opérateur radio pour les examens de patente de sport.

## REPONSE

Mme Kratel confirme que, selon la réglementation actuelle, il n'est pas nécessaire d'obtenir un certificat d'opérateur radio pour la conduite des petits bateaux de sport. Elle reconnaît qu'il serait peut-être utile d'introduire cette exigence et propose que la question soit inscrite lors d'un prochain programme de travail.

Mme Augustijn prévient que ce sujet ne pourra sans doute pas être traité lors de la prochaine période biennale mais signale que deux thèmes relatifs aux petits bateaux sont inscrits au programme de travail de 2012-2013.

## II. **Modalités d'examen pratiquées dans les différents pays et échange d'opinions et d'expérience sur une forme informatisée de l'examen**

### - **Présentation de MM. DE SMET et SCHRIJVERS (entreprise Cronos) sur l'examen informatisé organisé en Belgique**

La présentation est accessible sur le site internet de la CCNR à l'adresse suivante : [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

Programme disponible en 3 langues.

- Le candidat prépare un dossier  
Il peut choisir l'endroit où il veut passer l'examen. Il doit préciser pour quel tronçon il souhaite obtenir la patente et ne peut plus changer par la suite, sauf à refaire une demande.
- Le dossier est examiné par l'administration, qui prend une décision sur son admissibilité.  
Si le candidat est admissible, il peut choisir parmi plusieurs dates pour passer l'examen.

L'ordinateur sélectionne 50 questions automatiquement dans chaque chapitre.

- Si 30% des réponses, échec
- Entre 30 et 60% de réponses justes, possibilité d'un examen de rattrapage
- Si 60% et plus de réponses justes, réussite

Le système est conçu de manière très modulaire, de sorte qu'il est possible de passer un module supplémentaire par la suite (exemple : le titulaire d'un certificat B passera un module supplémentaire relatif à la navigation maritime pour obtenir le certificat A).

Le programme contient différents types de questions :

- QCM
- Questions où il faut faire un calcul
- Questions « matching »
- Questions ouvertes, auquel le candidat répond oralement ou par écrit

Techniquement, il serait possible que le candidat passe l'examen chez lui mais ceci n'est pratiquement pas envisageable pour des raisons de sécurité.

- **Présentation de Mme Harkes (CCV) sur l'examen organisé aux Pays Bas**

La présentation est accessible sur le site internet de la CCNR à l'adresse suivante : [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

L'examen est organisé par la CBR, fondation privée à but non lucratif, supervisée par le ministère. Le programme de l'examen a été conçu en collaboration avec la profession.

Les tarifs sont fixés en concertation avec le ministère.

- Vérification de l'aptitude physique et psychique
- Examen écrit par QCM pour la patente du Rhin,
- Examen pratique sur simulateur pour la patente radar.

Une commission d'experts élabore et approuve les nouvelles questions régulièrement ajoutées dans la banque de données de questions utilisée pour le QCM. Il existe aussi un système permettant d'évaluer le taux de bonnes réponses à chaque question. Si les candidats répondent systématiquement mal, ou systématiquement bien, à la question, elle est retirée de la banque de données.

Les QCM proposent 3 réponses possibles, au lieu de 4 réponses habituellement prévues. C'est pourquoi le taux de réussite requis est plus élevé que celui qui est prévu par la réglementation rhénane : il faut 70 à 80% de bonnes réponses au lieu des 60% requises par la réglementation.

Cet examen remplace l'ancien examen oral. Il est conduit sur la base de 20 QCM, d'une durée totale de 20 minutes.

Pour les connaissances de secteurs, le Rhin est divisé en 7 zones :

du bac de Spijk (p.k. 857,40) à Rheinberg (p.k. 806)  
de Wesel (p.k. 813) à Neuss (p.k. 740)  
de Neuss (p.k. 740) à Niederkassel (Lülsdorf) (p.k. 666)  
de Wesseling (p.k. 668) à Ober Lahnstein (p.k. 585)  
de Coblenze (p.k. 591) à Mayence (p.k. 493)  
de Mayence – Embouchure du Main (p.k. 496) à Rheinau (p.k. 412)  
de Mannheim (p.k. 424) à Iffezheim (p.k. 334).

Le candidat peut passer les 7 zones en même temps mais il doit alors payer 7 fois, et prévoir un examen de 3h30 pour chaque zone. Des questions relatives aux courants, bouées, etc, sont posées pour l'examen de connaissances de secteur.

L'examen écrit est complété par une partie orale, conduite en présence de 2 examinateurs, sur la base d'une carte. Les examinateurs sont titulaires d'une patente. Lors de l'examen oral, l'on teste la capacité du candidat à manœuvrer.

La fondation examine la possibilité de recourir à des films et au simulateur dans le cadre de l'examen.

### - **Présentation des modalités d'examen pratiquées dans les différents Etats**

Voir tableau des modalités d'examen dans les différents Etats membres

Les participants constatent de très grandes différences du prix de l'examen d'un pays à l'autre. Le prix varie de 0€ (France) à environ 5000€ aux Pays Bas.

Allemagne : Pour l'examen écrit, il existe un catalogue de questions, accessible sur internet ([www.elwis.de](http://www.elwis.de)) et permettant aux candidats de se préparer.

Il serait bon que les réponses aux questions soient aussi accessibles, ce qui n'est pas le cas actuellement.

L'Allemagne ne dispose pas encore d'un système performant pour évaluer le taux de réussite aux QCM. Elle estime qu'un tel système serait pourtant souhaitable. En pratique, les candidats échouent le plus souvent dans les domaines de la réglementation, des connaissances de secteur ou de la conduite sur voies maritimes.

Suisse: aucun support n'est proposé pour aider les candidats à se préparer. Il serait souhaitable qu'une documentation similaire à celle délivrée pour la préparation du permis de conduire routier soit mise à disposition. Dans cette hypothèse, un taux de réussite de 60% aux questions ne serait sans doute plus suffisant.

La délégation française signale que le catalogue des questions ADN est publié avec les réponses. Ce catalogue compte 500 questions, parmi lesquelles 30 questions sont tirées au sort le jour de l'examen. Dans la pratique, beaucoup de candidats échouent à l'examen, alors même que l'ensemble des questions et réponses sont accessibles.

L'ensemble des participants convient que l'informatisation de l'examen est une évolution inévitable et positive. Elle permettra un rapprochement des modalités d'examens dans les différents pays et offrira la possibilité d'organiser plus fréquemment des sessions d'examen.

Les commissions allemandes insistent sur l'importance qu'elles accordent à ce qu'un examen oral soit conservé, notamment pour contrôler les connaissances linguistiques du candidat.

La délégation suisse propose que l'examen écrit soit complété d'un examen pratique.

Mme Chang se déclare très favorable à l'informatisation mais estime que l'examen sur ordinateur devra être complété soit par un examen oral, soit par un examen pratique.

### **III. Stabilité des bateaux**

(CH)

Conviendrait-il d'ajouter aux matières examinées des questions harmonisées sur le plan international concernant la stabilité (pour les bateaux à cale sèche et les bateaux citernes) ? L'avarie du bateau citerne WALDHOF, notamment, a montré que les aspects concernant la stabilité sont souvent négligés. Dans le cadre des organes de la CCNR (avec la participation des associations de la navigation intérieure), l'accent a été mis sur la connaissance des prescriptions relatives à la stabilité et il a été proposé d'améliorer la formation des conducteurs à la fois pour la navigation à marchandises et la navigation à passagers. Si l'exigence de l'assurance d'une bonne formation pratique du conducteur par l'entreprise de navigation figure sur la liste des mesures, il conviendrait que le candidat atteste dès l'examen de certaines connaissances spécifiques dans ce domaine. Il a été proposé d'adapter la teneur des programmes de formation et d'examen.

### **REPONSE**

La commission d'examen des patentes de Bâle a incorporé des questions concernant les plans de chargement à bord de bateaux conteneurs (par exemple concernant la réalisation d'un plan de chargement) qui sont relativement complexes mais pour lesquelles l'expérience a montré que les candidats sont en mesure d'y répondre.



Le représentant néerlandais a présenté le programme du cours dispensé dans les écoles néerlandaises en la matière. Ce cours est assorti d'un outil internet qui permet à tout conducteur de tester ses connaissances, indépendamment de tout programme de formation. Cet outil est très facile à utiliser et permet aux conducteurs de rafraîchir leurs connaissances en dehors d'un contexte de formation ou d'examen.

Le Président rappelle qu'une modification de l'ADN sera prochainement adoptée pour mieux répondre aux exigences de stabilité.

#### **IV. Examen pratique et simulateur: Echange d'informations sur les teneurs et l'étendue des examens pratiques**

##### **A. Echange d'informations sur le recours à l'examen pratique dans les Etats membres**

- En Allemagne, les examens pratiques au sens du RPN n'ont lieu que pour l'obtention de la patente de l'administration. La teneur et l'étendue de l'examen pratique ne sont pas détaillés dans le RPN ni dans les instructions de service.

##### **- Présentation de l'examen pratique organisé en France**

Présentation de Henri Gries, président de la Commission d'examen française. La présentation est accessible sur le site internet de la CCNR, à l'adresse suivante : [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

M. Gries explique que l'épreuve pratique est organisée sur la base de l'article 7(4) de la directive 96/50/CE. La France est le seul pays de l'Union à y recourir. L'épreuve pratique a lieu après la réussite du candidat à l'épreuve théorique. L'épreuve théorique est un examen de type QCM. Le jury est composé d'un représentant des organisations professionnelles et de deux représentants de l'administration. La France compte actuellement 6 centres d'examen qui font passer l'épreuve pratique.

L'article 7(4) de la directive 96/50/CE dispose que « la durée minimale de l'expérience professionnelle prévue au paragraphe 1 [4 ans] peut être réduite de trois ans au maximum lorsque le postulant a passé un examen pratique de conduite d'un bateau ; le certificat est alors limité aux bateaux qui ont des caractéristiques nautiques similaires à celles du bateau ayant servi à l'examen pratique ».

La France a interprété cette dernière phrase comme se référant à la dimension des bateaux. Ainsi, elle délivre 3 types de certificats sur cette base, distingués selon la taille du bateau sur lequel l'épreuve pratique a été passée :

- certificat pour la conduite de bateau allant jusqu'à 60m
- certificat pour la conduite de bateau allant jusqu'à 80 m
- certificat pour la conduite de bateau allant jusqu'à 120m

La durée de l'épreuve pratique est d'environ 2 heures, et inclut toujours le passage d'un ouvrage. L'épreuve pratique a aussi pour objet de vérifier les qualités de commandement du conducteur. Celui-ci peut en outre être interrogé sur ses connaissances de mécanique.

Le programme de l'épreuve pratique inclut les matières suivantes :

- vérification de la situation administrative du bateau
- maîtrise des machines (visite de la salle des machines)
- préparatifs de mise en marche et mise en marche du moteur
- manœuvres et conduite
- ancrage et amarrage
- manœuvres en écluse et dans les ports, manœuvre en cas de rencontre et de dépassement
- maintien de cap
- manœuvre qui simule le sauvetage d'une personne tombée à l'eau
- remorquage
- simulation de l'aveuglement d'une voie d'eau
- simulation d'un incendie à bord

Pour l'obtention d'un certificat de catégorie A (conduite fluvio-maritime), l'épreuve comprend une section de 20 min en timonerie, durant laquelle le candidat est interrogé sur l'appareillage à bord.

Lorsque le titulaire dudit certificat comptabilise 4 ans d'expérience de la navigation, il peut se présenter à l'examen pour l'obtention du certificat de conduite, sans restriction de longueur. Ce système est en vigueur depuis 2004.

En 2009, 139 examens pour l'obtention d'un certificat B (23 échecs) et 37 examens pour l'obtention d'un certificat A (4 échecs) ont été conduits.

En 2010, 212 examens pour l'obtention d'un certificat B (8 échecs) et 62 examens pour l'obtention d'un certificat A (1 échec) ont été conduits.

L'examen pratique coûte 98€.

Le bateau utilisé pour passer l'épreuve pratique est généralement amené par le candidat. Ce sont le plus souvent des bateaux à vide, moins faciles à manoeuvrer que lorsqu'ils sont chargés.

#### **- Présentation de l'examen pratique à l'étude aux Pays Bas**

Présentation de M. van Roozendaal, Education Co-ordinator Inland Shipping, Onderwijs Centrum Binnenvaart. Sa présentation est accessible sur le site internet de la CCNR, à l'adresse suivante : [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

Les Pays Bas ont adopté une nouvelle loi sur la navigation intérieure en 2009. Dans ce cadre, les autorités réfléchissent aux moyens à mettre en place pour faciliter l'accès à la profession et lutter ainsi contre la pénurie de personnel.

Après consultation de l'ensemble des parties prenantes (commissions d'examen, représentants de la profession, centres de formation, centres d'examen, ministères concernés), l'on a développé un programme s'étalant sur un an et alternant expérience pratique et examen, pour l'obtention de la qualification de conducteur.

Cette formule d'examen serait accessible à toute personne âgée d'au moins 21 ans, afin que cette forme d'examen ne fasse pas concurrence à la formation classique en école de batellerie, qui doit être privilégiée.

En revanche, toute personne peut postuler à ce programme, quel que soit son bagage professionnel.

Dans les faits, le candidat doit trouver un bateau, ce qui suppose généralement qu'il soit déjà matelot.

Le programme est organisé en quatre temps :

1. le candidat doit comptabiliser 45 jours de navigation effectués dans la timonerie  
1<sup>er</sup> examen pratique, à bord d'un bateau école.  
Après ce premier examen, le candidat obtient la qualification de matelot et peut gagner sa vie.
2. 2<sup>ème</sup> examen pratique, à bord d'un bateau école
3. 3<sup>ème</sup> examen pratique, à bord d'un bateau école : le candidat doit tout faire seul
4. 4<sup>ème</sup> examen pratique, sur simulateur : le candidat est confronté à une plus grande diversité de situations  
S'il travaille habituellement sur un bateau de 135 m, on prendra un bateau de 80 m sur simulateur pour qu'il sache naviguer sur plusieurs types de bateaux

Le programme de chaque examen est précisément décrit. Pour le moment, les examens sont organisés dans les écoles de formation.

Le candidat passe l'examen théorique s'il a réussi tous les examens pratiques. L'examen théorique comprend notamment des questions sur le chargement/déchargement du bateau.

D'après les essais effectués, seuls 10 candidats sur 25 ont réussi l'examen. La norme de qualité retenue est donc assez élevée. En cas d'échec de certaines épreuves, il faut reprendre l'ensemble du programme.

Cet examen est coûteux : il faut compter 8000€ par candidat. Cette somme serait prise en charge par les armateurs.

D'après les consultations menées par les Pays Bas auprès des services de la Commission européenne, ce mode d'examen pratique serait compatible avec l'article 7(4) de la directive 96/50/CE (« caractéristiques nautiques similaires »).

## **B. Travaux en cours relatifs au simulateur**

- **Travaux en cours au sein de la CCNR pour l'utilisation à l'avenir de simulateurs de conduite dans le cadre d'un examen pratique**

Présentation de Mme KRATEL, WSD West, Münster. La présentation est accessible sur le site internet de la CCNR, à l'adresse suivante : [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

A ce stade, la CCNR ne réfléchit qu'à l'usage du simulateur dans le cadre de l'examen pour la patente. Cette réflexion vise à répondre à la pénurie de personnel qui frappe plus particulièrement la navigation rhénane. La profession souhaite une réduction du temps de navigation requis pour devenir conducteur. Le recours au simulateur serait un moyen de parvenir à cette fin, tout en permettant d'améliorer le contrôle des connaissances du candidat. L'examen sur simulateur permettrait en effet de répondre aux doutes qui entourent la qualité de l'expérience acquise par les bateliers : il n'existe actuellement aucun moyen de vérifier les fonctions qu'ils ont exercées et les connaissances qu'ils ont acquises à bord.

Beaucoup d'entités travaillent sur le sujet. Les développeurs de simulateurs étudient la possibilité d'adopter un standard technique minimum certifié par une procédure d'agrément. EDINNA et la Commission européenne s'intéressent aussi au sujet.

Cette réflexion doit s'inscrire dans le cadre juridique actuel. A cet égard, la directive 96/50/CE ne mentionne pas le simulateur. Il faudra vérifier que l'usage du simulateur pour le passage d'un examen pratique est autorisé par l'article 7(4) de la directive.

Les travaux à la CCNR ont commencé en décembre 2010. Depuis lors, 3 réunions ont eu lieu, avec la participation d'experts nationaux en formation habitués à recourir aux simulateurs, pour définir les fonctionnalités du simulateur utilisé à des fins d'examen pratique. Le document finalisé a été élaboré sur la base d'un premier projet développé par Edinna.

Au terme de ce travail, quelques questions restent encore ouvertes :

- faut-il recourir au simulateur pour l'examen pratique en fin de parcours ? C'est la démarche qui a été retenue par le groupe de travail, mais d'autres configurations sont sans doute possibles, voire préférables
- l'examen doit-il être limité à la conduite de certains bateaux ?
- quelle est la position de la profession ?
- question du coût : l'examen sur simulateur sera coûteux ; dans ces conditions, est-ce réaliste de prévoir son recours à grande échelle ?
- trouver le bon dosage entre gain de sécurité et perte d'expérience
- éviter que la formation traditionnelle en école de batellerie devienne moins attractive du fait de la possibilité de devenir rapidement conducteur par le recours au simulateur
- le programme de l'examen sur simulateur reste encore à définir.

**V. Nombre de certificats délivrés et transmission des données à la CCNR (Information de la CCNR sur le nombre des patentes du Rhin délivrées / obligations de notification)**

(D)

Un échange d'informations entre les Etats membres de la CCNR sur le nombre et le type des patentes du Rhin délivrées n'a plus lieu depuis longtemps. Par l'intermédiaire du Secrétariat, seules les informations relatives aux refus de patente, fixation de délais d'opposition en cas d'échec à l'examen, décisions de suspension et de retrait, sont actuellement transmises aux commissions d'examen, conformément au RPN et aux instructions de service. En 2010, ces informations n'ont été transmises que par la Suisse, la France et l'Allemagne.

Motif de la discussion : Dans le passé, le nombre des patentes du Rhin délivrées était notifié par les commissions d'examen à la CCNR pour l'élaboration de son rapport annuel. Une publication du nombre et du type des patentes du Rhin délivrées par les Etats membres de la CCNR assurerait une plus grande transparence. De possibles besoins en termes de réglementation ou de modifications dans les prescriptions pourraient alors être identifiés plus aisément. Après l'introduction du RPN, il est particulièrement intéressant de savoir dans quelle mesure intervient un report de la patente du Rhin à l'attestation de connaissance du secteur.

Conclusion

Le Président invite les délégations à transmettre ces informations à la CCNR.

\*\*\*