

Les règles de l'UE en matière de qualifications professionnelles favorisent la mobilité de la main-d'œuvre dans la navigation intérieure européenne

Dans le cadre de Naiades II, une directive sur la reconnaissance des qualifications professionnelles en navigation intérieure a été adoptée. Les certificats de qualification des membres de l'équipage de pont seront fondés sur la compétence plutôt que sur l'expérience et seront reconnus sur toutes les voies de navigation intérieure de l'Union européenne. De meilleures perspectives de carrière, des programmes de formation approuvés et des possibilités d'examens modernes sur simulateurs ne sont que quelques-unes des nouveautés qui amélioreront l'attrait du secteur et renforceront la sécurité. Les États membres disposent d'un délai de quatre ans, c'est-à-dire jusqu'au 17 janvier 2022, pour adopter les mesures nécessaires pour se conformer à la nouvelle directive.

Contexte

Le transport fluvial a été à travers les siècles un moyen efficace de relier les populations et de faire du commerce. Aujourd'hui plus que jamais, la sécurité, la fiabilité et l'innovation sont des éléments majeurs du développement de la navigation intérieure en Europe, parallèlement au développement de l'intégration multimodale et européenne. A cet égard, la directive (EU)2017/2397 sur la reconnaissance des qualifications professionnelles dans la navigation intérieure est une étape importante pour le secteur européen du transport fluvial. Elle contribue aux objectifs de l'UE visant à promouvoir le transport par voies navigables tels que décrits dans le programme NAIADES II où la composante "emplois et compétences" figure parmi les priorités.

Objectifs

La nouvelle directive vise à améliorer la **mobilité** de la main-d'œuvre sur toutes les voies d'eau intérieures européennes. La reconnaissance des qualifications professionnelles concerne tous les membres de l'équipage de pont, ainsi que les personnes qualifiées pour prendre des mesures en cas d'urgence à bord des bateaux à passagers et les personnes qualifiées pour participer à la procédure d'avitaillement d'un bateau utilisant du GNL comme combustible.

Concrètement, la directive a pour objectif de résoudre les difficultés auxquelles les membres d'équipage sont encore confrontés aujourd'hui en matière de reconnaissance de leurs qualifications lorsqu'ils exercent leur profession dans un autre État membre. Dorénavant, les membres d'équipage pourront se rendre plus librement là où leurs compétences sont demandées car leurs qualifications seront automatiquement reconnues dans tous les États membres de l'UE et dans les États membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Il s'agit d'une nette amélioration par rapport au cadre juridique communautaire actuel puisque la reconnaissance mutuelle des qualifications dans le secteur ne couvre actuellement que les conducteurs et cela uniquement lorsque ceux-ci naviguent sur des voies fluviales autres que le Rhin. Avec la nouvelle directive, les **cadres juridiques** qui s'appliquent aux qualifications dans l'UE, y compris sur le Rhin, seront **harmonisés**.

Dans le même temps, afin d'éviter des charges administratives disproportionnées, les nouvelles règles tiennent compte des différentes caractéristiques des États membres de l'UE, avec des possibilités d'exemption pour certaines mesures. Tel est notamment le cas pour les voies navigables qui ne sont pas reliées à celles d'autres États membres et pour les États où la navigation intérieure n'est qu'une activité saisonnière ou très limitée. Dans tous les cas, les États membres disposant de voies navigables devront reconnaître les certificats de qualification de l'Union sur leur territoire et assurer la bonne application de cette reconnaissance.

L'avènement de cette nouvelle ère pour la navigation intérieure permettra non seulement d'accroître la mobilité de la main-d'œuvre au sein de l'UE, mais aussi de **promouvoir l'attrait des emplois** dans ce secteur et d'offrir de nouvelles perspectives de carrière tant pour les membres d'équipage que pour les personnes provenant d'autres secteurs, en particulier du secteur maritime. Cela est rendu possible grâce à un **système moderne axé sur l'évaluation des compétences**. Un examen est ainsi rendu obligatoire pour obtenir la qualification de matelot ou de conducteur. Par rapport à l'ancien système, qui reposait principalement sur l'expérience acquise, la nouvelle approche permettra aux personnes talentueuses et motivées de progresser plus rapidement dans leur parcours professionnel. Un autre avantage substantiel concerne les futurs étudiants, lesquels ne devront plus se soumettre à un examen organisé par une autorité administrative s'ils ont suivi avec succès un programme de formation approuvé. Enfin, l'introduction de qualifications fondées sur les compétences aura un effet positif sur la sécurité et le développement durable de la navigation.

Outre l'établissement de cette approche basée sur les compétences, la directive fixe des **critères objectifs** pour l'établissement par les États membres de **tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques** - considérés parfois comme des obstacles à la mobilité. Des critères ont également été établis pour la classification des **voies d'eau intérieures à caractère maritime**.

Enfin, des **registres** nationaux, **partageant les données** relatives aux certificats, aux livrets de service et aux livres de bord avec une base de données tenue par la Commission, seront mis en place pour faciliter l'échange d'informations entre les autorités.

Les autorités des États membres, les commissions fluviales et les représentants de la profession ont largement contribué à l'élaboration du nouveau système et accueilli favorablement la nouvelle directive.

Standards élaborés par CESNI au cœur de la directive

L'adoption de la nouvelle directive de l'UE s'accompagne d'une coopération fructueuse et innovante entre l'Union européenne et la CCNR marquée, en 2015, par la création du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI).

Le CESNI a été créé afin d'adopter des standards techniques dans divers domaines, notamment en ce qui concerne les bateaux, les technologies de l'information et les équipages, auxquels les différentes réglementations au niveau européen et international, y compris celles de l'Union européenne et de la CCNR, peuvent se référer en vue de leur application.

Le CESNI a pour mission de définir et adopter les différents standards requis par la directive. Le groupe de travail des qualifications professionnelles du CESNI, chargé d'élaborer les projets de standards, réunit les principales parties prenantes du secteur (instituts de formation, partenaires sociaux, autorités au niveau national, européen et des commissions fluviales).

En ce qui concerne les **compétences**, des **standards sont** requis pour six catégories :

- conducteur (niveau de commandement) et membres de l'équipage de pont, à savoir les matelots, maîtres-matelots et timoniers (niveau opérationnel),
- navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime,
- navigation au radar,
- navigation avec des bâtiments utilisant du GNL comme combustible et personnes impliquées dans les opérations d'avitaillement de tels bâtiments, et
- experts en matière de navigation avec passagers.

Aucun standard de compétence n'est prévu pour la conduite de gros convois. Toutefois, une expérience dans la conduite de tels convois sera requise avant d'obtenir l'autorisation d'être le conducteur d'un tel convoi.

Les travaux sur les compétences réalisés principalement par les partenaires sociaux et Edinna dans le cadre du projet PLATINA financé par l'UE, ont été inspirés par l'approche STCW et ont été intégrés dans l'élaboration de la directive, et en particulier dans les futurs standards CESNI en la matière.

Il est également prévu que CESNI adopte des standards pour les examens pratiques destinés à obtenir les certificats de qualification en tant que conducteur, en tant qu'experts en GNL et en tant qu'expert en matière de navigation avec passagers ainsi que pour l'autorisation de conduite au radar. Ces standards seront bien entendu développés sur la base des standards de compétence. Les examens pratiques pour les conducteurs et pour l'autorisation spécifique de conduite au radar peuvent être effectués à bord de bâtiments ou sur simulateur. La directive prévoit dès lors également des **standards relatifs à l'agrément des simulateurs**.

La directive modernise et harmonise également les exigences en matière **d'aptitude médicale** (physique et psychologique). Le CESNI proposera des critères médicaux basés sur le système utilisé par l'OIT et l'OMI depuis 2013. Le CESNI prend naturellement en compte le contexte spécifique du transport fluvial, notamment la durée des voyages et la disponibilité des soins médicaux, ainsi que les progrès médicaux les plus récents réalisés depuis 2013.

Enfin et tout aussi important, les nouvelles règles européennes prévoient des **modèles harmonisés pour les certificats** de qualification, les livrets de service et les livres de bord. Le groupe de travail des qualifications professionnelles du CESNI prépare actuellement les premiers projets de modèles.

Les certificats et livrets de service délivrés avant le 18 janvier 2022 demeureront valables pendant maximum 10 ans après cette date. Pendant cette période, ces documents pourront être échangés contre un certificat de qualification conforme à la directive et ce, sans passer par un examen de compétence.

Ces standards CESNI sont destinés à être incorporés dans la législation de l'UE par le biais d'actes délégués ou actes d'application afin de compléter la directive de l'UE avant le 18 janvier 2020. Ils devraient également être intégrés parallèlement dans le cadre juridique de la CCNR. D'autres organisations internationales ou pays tiers pourront également utiliser ces normes, à l'instar de l'ES-TRIN (Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure).