



Toelichting bij de CESNI-standaarden voor praktijkexamens

1. Inleiding

In november 2018 heeft het Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart (CESNI) standaarden aangenomen voor praktijkexamens overeenkomstig artikel 16 en 17 van Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de Richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad¹. Het is de bedoeling dat deze vereisten worden opgenomen in andere internationale, nationale of op specifieke stroomgebieden gerichte reglementaire kaders (waaronder de Rijnregelgeving).

Overeenkomstig artikel 17, derde lid, van Richtlijn (EU) 2017/2397 zijn praktijkexamens voorgeschreven voor het verkrijgen van:

- a) een kwalificatiecertificaat voor schippers,
- b) een specifieke vergunning voor het varen met behulp van een radar,
- c) een kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG),
- d) een kwalificatiecertificaat voor deskundigen voor de passagiersvaart.

Met het oog op zij-instromers die een kwalificatiecertificaat voor schippers willen verkrijgen, heeft CESNI standaarden aangenomen met aanvullende regelingen voor het examineren van kandidaten die een module op managementniveau hebben doorlopen, maar voorafgaand daaraan geen examen op operationeel niveau hebben afgelegd. Deze aanvullende standaarden zijn bedoeld om te beoordelen of de toekomstige schipper in staat is het gezag te voeren over andere bemanningsleden en om toezicht te houden op de taken die zij op operationeel niveau uit te voeren, hetgeen vooropstelt dat hij zelf voldoende in staat is om deze taken te verrichten.

Voorts wordt in artikel 17, derde lid, bepaald dat

- een praktijkexamen voor het verkrijgen van een kwalificatiecertificaat voor schipper of voor het verkrijgen van een specifieke vergunning voor het varen met behulp van een radar **kan plaatsvinden aan boord van een vaartuig of op een simulator;**
- een praktijkexamen voor het verkrijgen van een kwalificatiecertificaat voor deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) of voor deskundige voor de passagiersvaart kan plaatsvinden **aan boord van een vaartuig of een passende walinstallatie.**

Het CESNI-secretariaat heeft een toelichting opgesteld om nadere uitleg te bieden met betrekking tot de aanpak voor en de consequenties van de vastlegging van de standaard. Deze toelichting is uitsluitend bedoeld als begeleidend document.

¹ Richtlijn (EU) 2017/2397 van 12 december 2017, OJ L 345, 27.12.2017, p. 53

2. Aanpak

De CESNI-standaarden voor de praktijkexamens geven aan welke aspecten in het examen aan bod moeten komen en wat hun gewicht is voor het succesvol afleggen van het examen, alsook de vereisten die gesteld worden aan de omgeving waarin de examens worden afgenomen.

a) Examenonderdelen, scoresysteem

Alle CESNI-competentiestandaarden bevatten een gedetailleerde lijst met kennis en vaardigheden². Voor de praktijkexamens zijn de vaardigheden belangrijker dan kennis, die getoetst kan worden in een theoretisch examen. De vaardigheden die vereist worden voor specifieke competenties zoals opgenomen in de competentiestandaarden werden daarom aangewezen als onderdelen van het praktijkexamen.

Echter, niet alle vaardigheden die voor een bepaalde kwalificatie vereist zijn, kunnen tijdens een praktijkexamen worden getoetst, en wel om juridische of praktische redenen, of omdat het te veel tijd zou vergen. Daarom hebben de CESNI-deskundigen **specifieke vaardigheden en de omstandigheden waaronder de tests moeten plaatsvinden, vastgelegd**, zodat **voor alle examens een level playing field** wordt gewaarborgd, ongeacht of die examens worden georganiseerd onder de verantwoordelijkheid van een administratieve autoriteit of als onderdeel van een goedgekeurd opleidingsprogramma.

De CESNI-deskundigen hebben voor de **examenonderdelen twee categorieën** vastgelegd. Voor examenonderdelen van categorie I moeten uit 10 punten minstens 7 punten worden gehaald. Als een examenonderdeel van categorie I niet succesvol wordt afgelegd, kan dit niet worden gecompenseerd door een uitstekende prestatie bij een ander examenonderdeel. Examenonderdelen van categorie II vereisen een minimale, totale score waarbij een lagere score op een examenonderdeel gecompenseerd kan worden door een hogere score voor een ander examenonderdeel. Bij wijze van uitzondering bestaat het praktijkexamen voor het verkrijgen van een specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar uitsluitend uit examenonderdelen van categorie I.

In deze context mogen **de examinatoren de individuele testscenario's zelf bepalen** zodat rekening kan worden gehouden met de verschillende middelen die de examinatoren inzetten en de concrete ervaring die zij hebben.

b) Passende voorzieningen voor het afleggen van het praktijkexamen

Gezien de vereisten van artikel 17, derde lid, van Richtlijn (EU) 2017/2397, zijn de CESNI-deskundigen overeengekomen dat alleen vaartuigen die onder de richtlijn vallen, kunnen worden gebruikt voor praktijkexamens. Pleziervaartuigen of vaartuigen die gebruikt worden door de strijdkrachten mogen derhalve niet voor praktijkexamens worden gebruikt.

Voor simulatoren hebben de deskundigen **de technische en functionele vereisten vastgelegd waarmee alle van belang zijnde examenonderdelen kunnen worden aangetoond en beoordeeld**³.

Voor walinstallaties bevatten de standaarden voor de praktijkexamens een gedetailleerde lijst van uitrustingsstukken die nodig zijn om de competentievereisten te kunnen toetsen die in deze gevallen van essentieel belang zijn.

De richtlijn biedt **verschillende opties voor het examen**. Hoewel de ene optie de andere niet uitsluit, vormen zij echte individuele alternatieven. De CESNI-deskundigen hebben er derhalve rekening mee gehouden dat bepaalde examenonderdelen gemakkelijker in de ene dan in de andere examenconstellatie kunnen worden beoordeeld (bv. hoge verkeersdichtheid, het

² Zie ES-QIN 2018.

³ Zie de afzonderlijke standaarden voor de goedkeuring van simulatoren (ES-QIN, deel IV).

uitvallen van apparaten op een simulator of het lassen van draden aan boord een vaartuig). Bij de vaststelling van de examenonderdelen is in de CESNI-standaarden hiermee rekening gehouden. Dit is de reden waarom de standaarden voor de aanvullende module voor supervisie in de context van een praktijkexamen voor de verkrijging van een kwalificatiecertificaat voor schipper de examinerator de mogelijkheid bieden slechts 20 van de 25 examenonderdelen van categorie I te testen.

3. Gevolgen voor de binnenvaart

Een **verplicht praktijkexamen is nieuw voor aanvragers van kwalificatiecertificaten voor de binnenvaart**, met uitzondering van de LNG-deskundige en het varen met behulp van radar. Praktijkexamens voor het kwalificatiecertificaat voor schipper worden afgenomen in Frankrijk, Oostenrijk, Kroatië en sinds 2012 in Nederland voor zij-instromers.

Daarom moeten er **vanaf 18 januari 2022 adequate evaluatiefaciliteiten** (schip, simulator of walinstallatie) beschikbaar zijn waarmee het praktijkexamen kan worden beoordeeld. **De examens zullen moeten worden gereorganiseerd overeenkomstig de standaarden en moeten inhoud en exameninstrumenten bieden die overeenkomstig de standaarden zijn toegelaten.**

3.1 Behoeften waar de nieuwe standaarden aan voldoen

Geharmoniseerde examenonderdelen en beoordelingssystemen verhogen de arbeidsmobiliteit, omdat kandidaten in alle landen die de CESNI-standaarden toepassen, kunnen aantonen dat zij voldoen aan de geharmoniseerde competentiestandaarden. **Sterker nog, de standaarden voor de praktijkexamens waarborgen een vergelijkbaar veiligheidsniveau, aangezien geharmoniseerde examenonderdelen leiden tot een uniformere beoordeling van de competenties van de kandidaten in heel Europa, waardoor bijgedragen wordt aan een level playing field**, hetgeen tot nu toe niet bestond vanwege het ontbreken van praktijkexamens of praktijkexamens die slechts op één van de mogelijke manieren werden aangeboden.

De examineratoren kunnen – afgezien van het radarexamen – nog steeds een aantal van de geharmoniseerde onderdelen centraal stellen, aangezien niet alle onderdelen van de categorie I en II in elk individueel examen verplicht zijn. De examens kunnen – in een later stadium – nog verder worden geharmoniseerd door ook voor een praktijkexamen op operationeel niveau of voor de theoretische onderdelen van het examen gemeenschappelijke standaarden op te stellen. De examineratoren hebben nog steeds de vrijheid om het praktijkexamen af te stemmen op de specifieke behoeften van de binnenvaart in het gebied waar de examineratoren en de kandidaat zich bevinden, door rekening te houden met de kenmerken van de vaarweg of de vloot.

3.2 Mogelijke alternatieven voor de goedkeuring van de standaarden

Zoals besloten voor het varen met behulp van radar, hadden alle vaardigheden van een competentiestandaard beschouwd kunnen worden als verplichte examenonderdelen voor schippers die een examen op managementniveau afleggen en deskundigen die een examen afleggen voor hun specifieke werkgebied.

Dit zou het praktijkexamen in bepaalde landen zeer moeizaam of zelfs onmogelijk maken, omdat het examen voor schippers dan een dag of langer in beslag zou nemen. Dit zou de werklust van de examencommissies zeer verhogen. Het zou onmogelijk zijn om de examens in deze vorm te organiseren, met name in landen waar veel kandidaten voor het kwalificatiecertificaat voor schipper aantreden (in 2017 werden in Nederland 164 nieuwe kwalificatiecertificaten voor schipper afgegeven en in Duitsland 97), met een onbekend aantal kandidaten die het examen niet halen. In beide landen evalueren dezelfde examencommissies vaak ook de kandidaten die gedeelten van de waterweg met specifieke risico's willen bevaren (in 2017 werden hiervoor in Duitsland 283 vergunningen afgegeven en in Nederland 63).

De CESNI-deskundigen hebben in plaats daarvan de nadruk gelegd op twee delen van het examen: i) voorbereiding van de reis en ii) uitvoering van de reis met meer examenonderdelen van categorie I in het uitvoerend gedeelte. De ervaring die zal worden opgedaan tijdens de implementatiefase van de standaarden en parallel daaraan, de werkzaamheden in CESNI voor het opstellen van standaarden voor de beoordeling van afgelegde examens zullen het praktijkexamen naar verwachting verder actualiseren en harmoniseren.

Een andere optie zou geweest zijn om de examenonderdelen in het licht van de categorieën I en II niet te harmoniseren.

Dit zou de examinatoren meer vrijheid hebben geboden. De CESNI-deskundigen waren echter van mening dat bepaalde, nieuw ingevoerde competentievereisten zo belangrijk zijn dat zij ook deel uit moeten maken van het praktijkexamen, zoals bijvoorbeeld het feit dat een deskundige voor de passagiersvaart in staat moet zijn om in elementair Engels te communiceren, nu zijn competentie niet meer alleen nationaal of regionaal of voor een specifiek stroomgebied is vastgelegd, maar - voor de eerste keer - op Europees vlak.
