



Toelichting bij de CESNI-standaarden inzake competentie

1. Inleiding

Het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) heeft in november 2018 competentiestandaarden vastgesteld overeenkomstig artikel 17, eerste lid, 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/EG¹ (hierna “de richtlijn” genoemd). De bedoeling is dat deze standaarden in andere internationale en regionale regelgevingskaders worden opgenomen (bv. het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart).

Geharmoniseerde competentiestandaarden bevorderen de **arbeidsmobiliteit**, omdat de aanvragers in alle landen die de CESNI-standaarden toepassen volgens dezelfde voorschriften een opleiding kunnen volgen en kunnen worden beoordeeld. Bovendien dragen de competentiestandaarden ertoe bij dat een **gelijkwaardig veiligheidsniveau** wordt bereikt. Dit zal eveneens bijdragen tot het tot stand brengen van een **level-playing field**.

In de competentiestandaarden zijn de vereiste specifieke competenties en de desbetreffende kennis en vaardigheden vastgelegd volgens de essentiële competentievereisten voorzien in bijlage II van de richtlijn. De volgende competentiestandaarden zijn goedgekeurd voor:

- a) het operationeel niveau² (matrozen, waarbij de kerncompetentie voor alle andere kwalificaties op operationeel niveau wordt beschreven),
- b) het leidinggevend niveau³ (schippers), met inbegrip van standaarden voor aanvragers die niet voor een examen voor het operationeel niveau zijn geslaagd,
- c) een specifieke vergunning voor schippers die varen op binnenwateren van maritieme aard⁴,
- d) een specifieke vergunning voor schippers die varen met behulp van een radar⁵,
- e) deskundige voor de passagiersvaart⁶ en
- f) deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG)⁷.

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

² Richtlijn (EU) 2017/2397 art. 3, punt 17, bijlage II in punt 1; CESNI-besluit 2018-II-3

³ Richtlijn (EU) 2017/2397 art. 3, punt 16, bijlage II in punt 2; CESNI-besluit 2018-II-4

⁴ Richtlijn (EU) 2017/2397 art. 6, onder a, art. 8, bijlage II in punt 3.1; CESNI-besluit 2018-II-6

⁵ Richtlijn (EU) 2017/2397 art. 6, onder c, bijlage II in punt 3.2; CESNI-besluit 2018-II-7

⁶ Richtlijn (EU) 2017/2397 art. 3, punt 11, bijlage II in punt 4.1; CESNI-besluit 2018-II-5

⁷ Richtlijn (EU) 2017/2397 art. 3, punt 12, bijlage II in punt 4.2; CESNI-besluit 2018-II-8

Deze op competentie gebaseerde aanpak is nieuw voor de EU-regelgeving inzake de binnenvaart.

In dit document worden de aanpak voor het opstellen van de CESNI-competentiestandaarden toegelicht.

2. Aanpak

a) Context

Het formuleren van de gedetailleerde inhoud van kolom 1 (competentie) en 2 (kennis en vaardigheid) werd grotendeels gedaan door de sociale partners, opleidingsinstituten en vertegenwoordigers van de rivierencommissies in het kader van het door de EU gefinancierde PLATINA-project.

Terwijl men bij het opstellen van de competentiestandaard het voorbeeld van de maritieme competentietabellen van het STCW heeft gevolgd, is de inhoud van de competentietabellen uitsluitend voor de competenties in de binnenvaart ontworpen. Het concept omvat de volgende zeven hoofdstukken met elk twee kolommen voor:

- 1) navigatie,
- 2) gebruik van het vaartuig,
- 3) ladingbehandeling, stuwage en passagiersvervoer,
- 4) scheepswerktuigkunde en elektrische, elektronische en controlesystemen,
- 5) onderhoud en reparatie,
- 6) communicatie en
- 7) gezondheid, veiligheid en milieubescherming.

Dankzij dit vierjarige project kon eerst op grond van de competenties die worden vereist om voor de examens voor het operationeel en leidinggevend niveau te slagen de inhoud van kolom 1 worden bepaald. De inhoud van kolom 1 is vervolgens op de website van het project gepubliceerd. Daarna heeft regelmatig overleg plaatsgevonden met de stakeholders. Voor de inhoud van kolom 2 werd dezelfde werkwijze gevolgd.

De inhoud van de competentietabellen voor de overige kwalificaties zijn gedurende het PLATINA-project niet verder uitgewerkt. Om deze standaarden op te stellen, heeft CESNI zijn werkzaamheden voornamelijk gebaseerd op de internationaal erkende competentiestandaarden voor deskundigen voor de passagiersvaart en LNG-deskundigen die door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) zijn opgesteld.

b) Uitgebreide lijst van competenties (competentiestandaarden kolom 1)

In de CESNI-standaarden staat duidelijk beschreven welke specifieke competenties nodig zijn om aan de essentiële competentievereisten te voldoen die in bijlage II van Richtlijn (EU) 2017/2397 zijn vermeld.

Voorbeeld: In punt 1 van bijlage II wordt de eerste competentie van een matroos als volgt gedefinieerd: de matroos “*assisteert de leiding van het vaartuig bij het manoeuvreren en besturen van een vaartuig op binnenwateren*”.

In kolom 1 wordt eerst aangegeven welke competentie nodig is voor het assisteren bij het *manoeuvreren*. Daarna volgen de definities van de competenties die vereist zijn voor het assisteren bij overige taken in verband met het *besturen van een vaartuig*.

Concreet komt het er in dit geval op neer dat de matroos “in staat moet zijn te assisteren bij

- 1.1. *het afmeren, ontmeren en verhalen (slepen)*,
- 1.2. *koppeloperaties voor duwstellen/gekoppelde samenstellen en*
- 1.3. *het ankeren.*”

De competentie op het gebied van het besturen van een vaartuig wordt vervolgens nader omschreven. Dit betekent concreet dat de matroos *“in staat moet zijn andere taken uit te voeren dan de drie taken die betrekking hebben op de competenties voor het manoeuvreren”*, d.w.z. het vaartuig sturen en daarbij stuurcommando's uitvoeren, enz. Bij de lijst van competenties wordt dus rekening gehouden met het verschil tussen de competentie voor het manoeuvreren van het vaartuig (d.w.z. in de directe omgeving van andere schepen het schip op een nautisch vakkundige en veilige manier nauwkeurig te bewegen) en het besturen (sturen, varen, enz.) voor de vaart met het schip over grotere afstanden.

c) Uitgebreide lijst van kennis en vaardigheden (competentiestandaarden kolom 2)

In kolom 2 “Kennis en vaardigheden” van de CESNI-competentiestandaarden zijn de kennis en vaardigheden vastgelegd die nodig zijn voor ieder afzonderlijk in kolom 1 vermelde competenties. De theoretische kennis staat steeds afzonderlijk op de lijst vermeld, naast de praktische vaardigheid om een competentie (vaardigheid) aan te tonen.

Door onderscheid te maken tussen kennis en vaardigheden zijn **de onderdelen voor het theorie- en praktijkexamen makkelijker te bepalen** en is ook sneller duidelijk welke theoretische basiskennis vereist is om een taak naar behoren uit te voeren.

Wat betreft het manoeuvreren van een vaartuig zijn dus voor de drie vermelde competenties voor het manoeuvreren op operationeel niveau de nodige kennis en vaardigheden opgenomen (assisteren bij het afmeren, ontmeren en verhalen (slepen), assisteren bij koppeloperaties voor duwstellen/gekoppelde samenstellen en ankeroperaties).

Bij wijze van voorbeeld: de volledige lijst van kennis en vaardigheden voor de specifieke competentie nr. 1 “het assisteren bij het afmeren, ontmeren en verhalen” is als volgt:

- 1.1.1. Kennis van de uitrusting, materialen en procedures die aan boord worden gebruikt bij operaties voor het afmeren, ontmeren en verhalen (slepen).
- 1.1.2. Vaardigheid om vereiste uitrustingen aan boord, zoals bolders en lieren, te gebruiken bij manoeuvres voor het afmeren, ontmeren en verhalen.
- 1.1.3. Vaardigheid om beschikbare materialen aan boord, zoals touwen en draden, te gebruiken en daarbij rekening te houden met relevante veiligheidsmaatregelen, met inbegrip van het gebruik van persoonlijke beschermings- en reddingsmiddelen.
- 1.1.4. Vaardigheid om te communiceren met het stuurhuis met gebruik van interne spreekverbindingen en handsignalen.
- 1.1.5. Kennis van de effecten van waterbewegingen rond het vaartuig en plaatselijke effecten op de vaaromstandigheden, met inbegrip van de effecten van trim en ondiep water in relatie tot de diepgang van het vaartuig.
- 1.1.6. Kennis van de waterbewegingen die van invloed zijn op het vaartuig tijdens het manoeuvreren, met inbegrip van interactie-effecten wanneer twee vaartuigen elkaar kruisen of voorbijlopen in smal vaarwater en interactie-effecten op een langszij afgemeerd vaartuig wanneer een ander vaartuig het vaarwater bevaart en op korte afstand voorbijvaart.
