

## Toelichting bij de CESNI-standaarden voor modellen van documenten met betrekking tot de bemanning in de binnenvaart

Mededeling van het secretariaat

---

### 1. Inleiding

In oktober 2019 heeft het Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart (CESNI) besluiten aangenomen voor:

- Standaarden voor het kwalificatiecertificaat voor schipper, voor deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) en voor deskundige voor de passagiersvaart, alsook
- Standaarden voor het dienstboekje gecombineerd met kwalificatiecertificaten als bedoeld in artikel 11, derde 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/EG van de Raad<sup>1</sup> (hierna de Richtlijn),
- Standaarden voor diploma's voor aan een simulator afgelegd praktijkexamen overeenkomstig art. 18, derde lid, van de Richtlijn en
- Standaarden voor het dienstboekje en Standaarden voor het vaartijdenboek zoals vermeld in art. 22, vierde lid, van de Richtlijn.

Het is de bedoeling dat deze standaarden<sup>2</sup> worden opgenomen in internationale, nationale en regionale regelgeving (waaronder het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP)).

Het CESNI-secretariaat heeft een toelichting opgesteld om nadere uitleg te bieden met betrekking tot de voornaamste kenmerken van de modellen, met inbegrip van instructies over hoe de modellen ingevuld moeten worden. In dit document worden ook de aanpak voor en de consequenties van het gebruik van de modellen toegelicht. Deze toelichting is uitsluitend bedoeld als begeleidend document.

Deze toelichting geeft een overzicht van de huidige stand van zaken in de binnenvaart en bevat informatie over de behoeften waar de modellen aan moeten voldoen, mogelijke alternatieven en gevolgen van de goedkeuring van de standaarden.

### 2. Aanpak

Wat de **kwalificatiecertificaten schipper** betreft, hebben de CESNI-deskundigen onderzocht of het door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) vastgestelde model van het Rijnpatent in Bijlage D1 van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) of het model voor het vaarbewijs van Bijlage I bij Richtlijn 96/50/EG als geschikte basis kan dienen voor de vaststelling van modellen in de binnenvaart in de EU die in overeenstemming zijn met de Richtlijn. De meeste bemanningsleden die momenteel werkzaam zijn in de binnenvaart op de Rijn en alle waterwegen van de Unie beschikken over modellen die overeenkomstig beide bijlagen zijn opgesteld.

Met het oog op artikel 12, vierde lid, van de Richtlijn waarin vereist wordt dat de specifieke vergunningen in het kwalificatiecertificaat schipper gespecificeerd worden, hebben de CESNI-deskundigen voorgesteld **een nieuw model in te voeren waarin informatie is opgenomen over de specifieke vergunningen voor**

---

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

<sup>2</sup> Besluiten CESNI 2019-II-1 tot en met 2019-II-5

- het varen op wateren die zijn geclassificeerd als binnenwateren van maritieme aard (punt a van art. 6 van de Richtlijn),
- het varen op binnenwateren die zijn ingedeeld als trajecten met specifieke risico's (punt b van art. 6),
- het varen met behulp van een radar (punt c van art. 6) en
- het varen met grote konvooien (punt e van art. 6).

Aangezien niet kan worden voorspeld hoeveel gegevens in het kwalificatiecertificaat schipper ooit opgenomen zullen moeten worden, met name vanwege het aantal vergunningen voor het varen op binnenwatertrajecten met specifieke risico's, hebben de deskundigen een fysieke versie (hard copy) en een elektronische versie opgesteld die meer gegevens kunnen bevatten dan de momenteel gebruikte fysieke kaartjes. Net zoals het fysieke certificaat kan het elektronische formaat als bewijs dienen dat de houder over de vereiste kwalificaties beschikt, op voorwaarde dat het adequate waarborgen bevat ter voorkoming van fraude. Verder is het mogelijk om een dergelijk certificaat "bij zich te dragen" tijdens de uitoefening van het beroep. Het certificaat wordt tevens zodanig opgesteld dat het eenvoudig door de bevoegde autoriteit kan worden gecontroleerd.

Voor de **kwalificatiecertificaten van LNG-deskundige** (zie punt d van art. 6 en art. 12, vijfde lid) **en van deskundige voor de passagiersvaart** moesten de CESNI-deskundigen volledig nieuwe modellen opstellen. De deskundigen hebben naast een fysieke versie ook een elektronische versie ontwikkeld. Hiertoe heeft CESNI vertegenwoordigers van de lidstaten en examencommissies gevraagd hun kennis en ervaringen te delen.

Wat de **dienstboekjes en vaartijdenboeken** betreft, zijn de deskundigen het erover eens dat in verband met de gegevens die hierin zijn opgenomen de reeds bestaande modellen voor de Rijn (RSP) in het algemeen als voorbeeld kunnen dienen. De deskundigen hebben vastgesteld dat er een breed draagvlak bestaat voor het model van het RSP dankzij multilaterale overeenkomsten tussen de CCR en Oostenrijk, Bulgarije, de Tsjechische Republiek, Hongarije, Polen, Roemenië en de Slowaakse Republiek. De deskundigen hebben er evenwel ook rekening mee gehouden dat er niet langer een onderscheid hoeft te worden gemaakt tussen vaartijden op de Rijn en andere binnenwateren van de Europese Unie. Een vergelijkbare situatie werd vastgesteld voor de vaartijdenboeken.

Het model voor het **certificaat van het praktijkexamen** moest door de CESNI-deskundigen worden opgesteld. Hiertoe heeft CESNI vertegenwoordigers van de lidstaten, examencommissies en operators van simulatoren gevraagd hun kennis en ervaringen te delen.

### 3. **Gevolgen voor de binnenvaart**

In de CESNI-standaarden zijn overeenkomstig de Richtlijn geharmoniseerde modellen voor documenten met betrekking tot de bemanning opgenomen die de controles vergemakkelijken.

Volgens AQUAPOL (internationaal samenwerkingsverband tussen politieorganisaties die zich bezighouden met veiligheid en handhaving op het water) zijn er momenteel in de binnenvaart ongeveer 100 verschillende soorten documenten in omloop, zoals bv. afzonderlijke documenten voor de kwalificatie als schipper, een specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar, alsook meerdere certificaten voor verschillende trajecten met specifieke risico's die door verschillende autoriteiten aan dezelfde houder worden afgegeven.

Met de nieuwe reeks standaarden is het mogelijk de kwalificaties van alle bemanningsleden onder te brengen in vijf verschillende, geharmoniseerde modellen. Ook kan aan de hand van deze modellen worden aangetoond dat de houder is geslaagd voor het praktijkexamen ter verkrijging van het kwalificatiecertificaat. Zowel in het model waarin het dienstboekje en de kwalificatiecertificaten worden gecombineerd als in het model voor het vaartijdenboek kunnen alle relevante, voor de bemanning vereiste kwalificaties worden opgenomen en gecontroleerd, omdat deze modellen voor alle bemanningsleden gelden en niet alleen voor de onder de Richtlijn vallende dekbemanningsleden. Op die manier kunnen alle kwalificaties in de binnenvaart worden aangetoond en zijn nog maar een paar documenten nodig voor het

veiligheidspersoneel wat betreft kwalificaties voor specifieke activiteiten (bv. het omgaan met gevaarlijke goederen overeenkomstig het ADN-reglement<sup>3</sup>, als eerstehulpverlener of persluchtmaskerdrager aan boord van passagiersschepen).

De standaarden zorgen ervoor dat de aantekeningen over de houder in kwalificatiecertificaten en dienstboekjes **beter leesbaar** worden, omdat de naam van de betrokken persoon moet worden opgenomen en – indien een naam in UNICODE anders wordt gespeld dan in ASCII – een transcriptie in ASCII tussen haakjes moet worden vermeld.

In de standaarden is ook rekening gehouden met het **gebruik van gegevens in de European Crew Database (ECDB)** met het oog op de toevoeging van volgnummers om de identificatie van het document te vergemakkelijken.

### 3.1. Concrete gevolgen van de geharmoniseerde modellen voor bemanningsleden en deskundigen voor specifieke activiteiten

#### a) Kwalificatiecertificaat schipper of van deskundige

**Voor het eerst in de binnenvaart dient een elektronisch certificaat als alternatief voor het papieren model (of andere fysieke vorm) van kwalificatiecertificaten schipper en deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) en deskundige voor de passagiersvaart.** De elektronische versie is gemakkelijk af te geven. Het voordeel is dat een elektronisch certificaat eenvoudig offline op een computer, tablet of smartphone kan worden gelezen. Daarnaast kan een elektronisch certificaat gemakkelijk door een bevoegde autoriteit worden gewijzigd om aanpassingen op te nemen met betrekking tot bv. medische beperkingen of gedeelten van binnenwateren met specifieke risico's. Bovendien zijn de kosten voor de afgifte van een dergelijk certificaat laag. Het formaat van het elektronische certificaat is overigens niet beperkt tot dat van een identiteitskaart, aangezien het ook kan worden afgedrukt. Het originele exemplaar blijft echter bij de autoriteit van afgifte (certificaten gaan dus dan ook niet meer verloren). Het model voor het elektronische certificaat is de ECDB-website van het bemanningslid. Deze website bevat alle gegevens over het desbetreffende certificaat (bv. kwalificatiecertificaat schipper). Met behulp van een algoritme zou een PDF-document kunnen worden gemaakt waarin al deze gegevens zijn vermeld. Dit document zou dan het (elektronische) kwalificatiecertificaat van het bemanningslid zijn. Als het certificaat als het ware een weerspiegeling is van de ECDB-website heeft dit het voordeel dat de in het certificaat vermelde gegevens vollediger zullen zijn en de samenhang tussen het één en het ander gegeven is. Zo kunnen ook gemakkelijker controles worden verricht.

**De herkomst en authenticiteit van het certificaat kan op eenvoudige wijze gecontroleerd worden,** zonder dat daarvoor specifieke tools nodig zijn. Het elektronische zegel is opgenomen in het PDF/A-document, waarbij met alle gegevens uit het dossier (tekst, foto, 2D-streepjescode, enz.) rekening wordt gehouden. Elke wijziging in het pdf-document die na verzegeling (digitale handtekening van de overheidsinstantie) plaatsvindt, maakt de handtekening ongeldig. De controle van een dergelijk elektronisch zegel kan plaatsvinden nadat het elektronische document naar de controle-instantie is gestuurd (de houder van het certificaat kan het certificaat via USB of Bluetooth-verbinding versturen). Het zegel kan met de software Acrobat Reader worden bekeken (op een pc) of via een (nog te ontwikkelen) applicatie (app). Op die manier kan worden nagegaan of het zegel geldig is (door een bevoegde autoriteit is afgegeven) en of het document niet vervalst is.

De 2D-streepjescode omvat de link naar de ECDB (URL). Alle gewone apparaten of applicaties (apps) voor het aflezen van 2D-streepjescodes kunnen hiervoor worden gebruikt. De CESNI-deskundigen verwachten dat de parameters aan de landen die van de ECDB gebruik maken, zullen worden toegestuurd zodra de parameters van de URL-link bekend zijn. Dit moet ertoe leiden dat een vergelijkbare 2D-streepjescode met dezelfde parameters in alle documenten zal worden opgenomen, ongeacht hun format (papier, plastic/polycarbonaat, elektronisch).

---

<sup>3</sup> Europees Verdrag over het internationaal Vervoer van gevaarlijke Stoffen over Binnenwateren

De opname van elektronische formats effent de weg voor de toepassing van andere documenten in elektronische vorm in de binnenvaart.

#### b) Dienstboekjes

Voor de dienstboekjes zijn er twee standaarden aangenomen met daarin geharmoniseerde instructies voor de autoriteiten die deze boekjes afgeven. Het is precies vastgelegd hoe de dienstboekjes eruit moeten zien.

##### aa) Schippersdienstboekje

Dankzij de standaarden voor de schippersdienstboekjes kunnen zowel de diensttijd aan boord als de vaartijden op specifieke trajecten of op grote konvooien in overeenstemming met de ADN-vereisten worden geregistreerd.

##### bb) Dienstboekje voor andere bemanningsleden

Voor bemanningsleden die geen houder zijn van een kwalificatiecertificaat schipper zijn in een enkel document de functies van de kwalificatiecertificaten en het dienstboekje gecombineerd.

Voor andere bemanningsleden dan schippers zijn de kwalificatiecertificaten, bv. van matroos of stuurman, in een enkel document ondergebracht. Ook dit document is voorzien van een 2D-streepjescode als link naar de European Crew Database, de Europese gegevensbank voor bemanningsleden.

#### c) Vaartijdenboek

Verder is er een standaard voor het vaartijdenboek aangenomen. Afgezien van een geharmoniseerde lay-out, is er een eenvoudige nummering voor de functies aan boord voorzien. In deze standaard staan ook instructies om voor een uniforme toepassing te zorgen.

CESNI heeft ook besloten dat alle bovengenoemde documenten zullen worden voorzien van een geharmoniseerd volgnummer, waardoor ze gemakkelijker kunnen worden geïdentificeerd.

#### d) Certificaten voor het praktijkexamen

Tot slot is er ook een standaard aangenomen voor het bewijs van een op een simulator afgelegd praktijkexamen. In dit document staat dan dat het praktijkexamen ter verkrijging van het kwalificatiecertificaat van schipper of een specifieke vergunning voor het varen met behulp van een radar op een simulator werd afgelegd, terwijl het theoretische deel van het examen elders werd afgelegd.

### 3.2 Mogelijke alternatieven voor de vaststelling van geharmoniseerde standaarden

Aangezien de algemene doelstelling is de regelgeving in de lidstaten van de EU en de CCR te harmoniseren, zijn geharmoniseerde modellen onontbeerlijk. De Richtlijn schrijft dit ook nadrukkelijk voor. Deze geharmoniseerde modellen zouden niet mogelijk zijn geweest zonder de door CESNI vastgestelde standaarden. Anders zou de Europese Commissie overeenkomstig de eisen van de Richtlijn opgestelde geharmoniseerde modellen hebben aangenomen zonder de technische expertise van CESNI. Dezelfde modellen zullen worden opgenomen in het RSP.

Dankzij de CESNI-standaarden kunnen de modellen in de rechtsinstrumenten worden opgenomen die vanaf 18 januari 2022 zullen worden toegepast.

### 3.3 Vooruitblik

In artikel 22, vijfde lid, van de Richtlijn wordt de Europese Commissie verzocht uiterlijk op 17 januari 2026 een evaluatie in te dienen bij het Europees Parlement en de Raad betreffende fraudebestendige elektronische dienstboekjes, vaartijdenboeken en beroepskaarten waarin kwalificatiecertificaten van de Unie voor de binnenvaart zijn geïntegreerd. De Europese Commissie houdt zich hier al mee bezig en overweegt in het tweede halfjaar van 2020 een voorstel voor wetgeving in te dienen.

Voordat een dergelijk nieuw reglementair kader wordt opgesteld, wordt de CESNI-deskundigen verzocht verslag te doen over de ervaringen met de toepassing van de nieuwe modellen voor de kwalificatiecertificaten, dienstboekjes, dienstboekjes in combinatie met aanvullende bewijzen, vaartijdenboeken en certificaten van het praktijkexamen. Bovendien zullen de CESNI-deskundigen feedback kunnen geven over de gevolgen en het gebruik van de nieuwe modellen in het kader van de ECDB.

\*\*\*