

FAQ

VEELGESTELDE
VRAGEN

VEELGESTELDE VRAGEN (FAQ'S) OVER HET ADMINISTRATIEF BEHEER VAN CERTIFICATEN

April 2023



Europees Comité voor de opstelling van
standaarden voor de pinnenvaart

Veelgestelde vragen (FAQ's) over het administratief beheer van certificaten

Stand: April 2023

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
Disclaimer	7
1 Deel I: Vragen en antwoorden afkomstig van CESNI/QP	7
1.1 2D-Barcode in kwalificatiecertificaten	7
Welk type 2D-Barcode zou moeten worden gebruikt in kwalificatiecertificaten om een link te leggen met de European Crew Database?	7
1.2 Foto in de modellen overeenkomstig de ES-QIN	7
Moet de foto die voorgeschreven is in de modellen overeenkomstig de ES-QIN voldoen aan de eisen voor een biometrische foto?	7
1.3 Serienummer van het dienstboekje (SRB)	8
Er bestaan twee modellen van het dienstboekje. Wordt hetzelfde serienummer dus twee keer gebruikt, een keer voor elk model?	8
Moet het nummer dat onderaan elke pagina van het dienstboekje vermeld wordt rekening houden met het onderscheid tussen EU en RH?	8
1.4 Serienummer van het vaartijdenboek	8
Hoe moet het veld "serienummer van het vaartijdenboek" op de eerste bladzijde van het vaartijdenboek worden ingevuld?	8
1.5 Bepaling van het uit vier cijfers bestaande "documentnummer" dat deel uitmaakt van het serienummer	8
Hoe wordt het uit vier cijfers bestaande "documentnummer" (SSSS), dat deel uitmaakt van het serienummer, toegewezen aan dienstboekjes met kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken?	8
Hoe wordt het uit vier cijfers bestaande "documentnummer" (SSSS), dat deel uitmaakt van het serienummer, toegewezen aan de kwalificatiecertificaten schipper, deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) en deskundige voor de passagiersvaart?	9
1.6 Mitigerende maatregelen en beperkingen vanwege medische geschiktheid: informatie die in het kwalificatiecertificaat moet worden vermeld als vrije tekst	9
Hoe moeten wat betreft de mitigerende maatregelen of beperkingen vanwege medische geschiktheid de codes van twee cijfers 07-09 worden ingevuld in het kwalificatiecertificaat en de dienstboekjes gecombineerd met kwalificatiecertificaten voor andere bemanningsleden dan schippers?	9
1.7 Omslag	10
Wat moet er op het omslag van het dienstboekje staan?	10
Wat moet er op het omslag van het vaartijdenboek staan?	10

1.8	“Pagina 1 van het model”	10
	Waarnaar verwijst “pagina 1 van het model” voor de modellen van het dienstboekje in combinatie met kwalificatiecertificaten en van het dienstboekje? Het omslag of de eerste binnenpagina? ...	10
	Waarnaar verwijst “pagina 1 van het model” voor het model van het vaartijdenboek? Het omslag of de eerste binnenpagina?	10
1.9	Instructies voor de autoriteiten van afgifte: voorbeelden van een ingevuld veld voor de diensttijd en ingevulde pagina’s met vaartijden en bevaren sectoren	10
	Mogen deze pagina’s met voorbeelden toch in het dienstboekje worden opgenomen, ook al zijn deze bladzijden niet als “pagina x van het model” aangeduid?	10
1.10	Procedure voor de afgifte van een specifieke vergunning aan een houder van een bestaand kwalificatiecertificaat.....	11
	In welke staat kan de houder van het kwalificatiecertificaat de nieuwe afgifte van het kwalificatiecertificaat aanvragen?	11
1.11	Afhalen van een opgemaakt kwalificatiecertificaat.....	11
	Welke procedure moet worden gevolgd wanneer een afgegeven, betaald en beschikbaar gesteld kwalificatiecertificaat niet is afgehaald door de houder (doordat bijvoorbeeld de bestemming niet bekend is op het afleveradres, het certificaat niet is afgehaald op het afhaaladres, enz.)? ..	11
1.12	Geldigheid van gecombineerde dienstboekjes.....	11
	Kan het dienstboekje in combinatie met een verstrekt kwalificatiecertificaat nog altijd gebruikt worden of heeft het verstrijken van de geldigheidsduur van het kwalificatiecertificaat negatieve gevolgen voor de geldigheid van de rest van het document?	11
1.13	Afgifte van volgende dienstboekjes	12
	Wat gebeurt er wanneer alle pagina’s van het dienstboekje vol zijn?	12
	Worden de kwalificaties bij de vervanging van het dienstboekje overgenomen met alle oorspronkelijke gegevens of krijgen zij een nieuw nummer en een nieuwe datum van afgifte? ..	12
	Welke autoriteit moet als „autoriteit van afgifte“ in het nieuwe dienstboekje vermeld worden?....	12
	Mag de autoriteit die een nieuw dienstboekje afgeeft de inschrijving van een kwalificatie die door een andere autoriteit in het vorige dienstboekje werd ingeschreven en zo in de ECDB geregistreerd staat, zelf afstempelen?	12
1.14	Administratief beheer van documenten ter vervanging indien het oorspronkelijke document verloren, gestolen of vernietigd is.....	12
	Welke procedure moet worden gevolgd wanneer voor een verloren, gestolen of vernietigd kwalificatiecertificaat van schipper, van deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) of van deskundige voor de passagiersvaart een vervangingsdocument moet worden afgegeven?	12
	Welke procedure moet worden gevolgd wanneer voor een verloren, gestolen of vernietigd gecombineerd dienstboekje een vervangingsdocument moet worden afgegeven?	13
	Hoe moet te werk worden gegaan bij de afgifte van een vervangend document bij verlies, diefstal of vernietiging van een vaartijdenboek?	13
	Wat moet er gedaan worden wanneer de verklaring over de afgifte van een vaartijdenboek verloren is gegaan?	13
	Wat moet er gedaan worden wanneer zowel de verklaring over de afgifte van een vaartijdenboek als het vaartijdenboek zelf verloren is gegaan?	13

Wat moet er gedaan worden bij de afgifte van een vervangend dienstboekje van een schipper bij verlies, diefstal of vernietiging van een dienstboekje dat niet gecombineerd is met een kwalificatiecertificaat?	14
1.15 Correctie van al afgegeven kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken	14
Welke procedure moet worden gevolgd als blijkt dat een reeds afgegeven certificaat gecorrigeerd moet worden (bijvoorbeeld vanwege typefouten)?	14
1.16 Schorsing van kwalificatiecertificaten	14
Welke voorbeelden kunnen er worden gegeven van redenen voor een tijdelijke schorsing van de geldigheid van een kwalificatiecertificaat en de duur van deze schorsing?	14
Wat doet de autoriteit die overgaat tot schorsing?	16
Wat gebeurt er in het geval van een fysieke inbeslagneming van een certificaat waarvan de geldigheid tijdelijk is opgeschort?	16
1.17 Intrekking van kwalificatiecertificaten	17
Hoe moeten de autoriteiten samenwerken indien het kwalificatiecertificaat is ingetrokken en als de geldigheid van het certificaat was geschorst door een andere autoriteit dan de autoriteit van afgifte?	17
2 Deel II: vragen en antwoorden van de Commissiediensten bij Richtlijn (EU) 2017/2397	18
2.1 Artikel 2 – toepassingsgebied	18
Passagiersvaartuigen vallen onder het toepassingsgebied, maar hoe zit het met vaartuigen voor passagiersdiensten die gratis worden uitgevoerd door een overheidsorgaan?	18
2.2 Artikel 4 – vrijstellingen, bemanning	18
Mogen de lidstaten toestaan dat schippers die actief zijn op een vaartuig dat onder het toepassingsgebied van de richtlijn valt (in dit geval vrij varende veerponten) op nationale binnenwateren die in verbinding staan met het vaarwegennet van een andere lidstaat in het bezit zijn van een kwalificatiecertificaat op operationeel of managementniveau, met andere woorden, niet noodzakelijkerwijs het kwalificatiecertificaat schipper?	18
2.3 Artikel 7 – kennisgeving van verleende vrijstellingen	19
Kunt u de procedure toelichten die uit hoofde van artikel 7, derde lid, moet worden gevolgd?	19
2.4 Artikel 7, lid 3 – kennisgeving van binnenwateren die niet in verbinding staan met het vaarwegennet van een andere lidstaat	19
Klopt het dat lidstaten de Commissie niet in kennis hoeven te stellen van de individuele binnenwateren waarop zij personen vrijstellingen verlenen van de desbetreffende verplichtingen?	19
2.5 Artikel 9 – codificatie van binnenwatertrajecten met specifieke risico's	19
Kunnen we één code gebruiken voor opeenvolgende binnenwatertrajecten met specifieke risico's?	19
2.6 Artikel 11 – aanvullende criteria	20
Mag een lidstaat in de nationale wetgeving de personen die in aanmerking komen voor het aanvragen van een kwalificatiecertificaat beperken tot een bepaalde groep (bijvoorbeeld personen die actief zijn op het grondgebied van de lidstaat in kwestie of die werkzaam zijn bij een bedrijf dat gevestigd is in die lidstaat)?	20

2.7	Artikel 11 – kwalificatiecertificaten	20
	Wat is de juridische status van een oud kwalificatiecertificaat van de Unie (bijvoorbeeld dat van stuurman) indien aan de houder een nieuw certificaat van een hoger niveau wordt afgegeven (bijvoorbeeld het kwalificatiecertificaat schipper)? Kan een persoon in het bezit zijn van verschillende kwalificatiecertificaten?	20
2.8	Artikel 11 – nieuw certificaat na intrekking.....	20
	Artikel 11, tweede lid, van Richtlijn (EU) 2017/2397 bepaalt dat een andere lidstaat geen certificaat van hetzelfde type mag afgeven aan een persoon die reeds in het bezit is van een kwalificatiecertificaat. Mag een andere lidstaat een nieuw certificaat afgeven nadat het oorspronkelijke certificaat is ingetrokken?	20
2.9	Artikel 11 – nieuw certificaat na schorsing.....	21
	Klopt de aanname dat er geen certificaat van hetzelfde type mag worden afgegeven wanneer het oorspronkelijke certificaat geschorst is, zelfs indien is voldaan aan de voorwaarden van de richtlijn?	21
2.10	Artikel 11, lid 1 en bijlage I – naleving van de administratieve voorschriften	21
	Mag een lidstaat aanvullende vereisten opleggen voor de naleving van de administratieve voorschriften naast die van bijlage I?	21
2.11	Artikel 12 – specifieke vergunningen	21
	Land A geeft een kwalificatiecertificaat schipper af waarvoor de houder op een later moment een specifieke vergunning verwerft in land B. De EU-wetgeving bepaalt dat de specifieke vergunning moet worden aangebracht in het kwalificatiecertificaat schipper van de Unie (bijvoorbeeld met een "R" voor de specifieke vergunning voor het varen met behulp van een radar). Klopt het dat de houder van de (nieuwe) specifieke vergunning in het bezit moet zijn van een nieuw kwalificatiecertificaat van de Unie waarin de vergunning vervolgens kan worden aangebracht?	21
2.12	Artikel 14 – wie kan wat opschorten	22
	De richtlijn is alleen gericht tot de lidstaten van de EU. Kan een lidstaat van de CCR of een derde land waarvan de documenten erkend worden overeenkomstig artikel 10, derde lid, eveneens de geldigheid opschorten van een certificaat dat is afgegeven door een EU-lidstaat en vice versa?	22
	Schorsing van certificaten van de Unie:	22
	Schorsing van certificaten die erkend worden overeenkomstig artikel 10, tweede of derde lid....	22
2.13	Artikel 14 – intrekking.....	22
	Kan de duur van de intrekking beperkt worden?	22
2.14	Artikel 14 – nieuw certificaat na intrekking.....	22
	Het certificaat zou kunnen worden ingetrokken om redenen van medische geschiktheid. Wat zou er gedaan moeten worden als de houder weer voldoet aan de vereisten inzake medische geschiktheid? Zou het oude certificaat teruggegeven moeten worden en de status in de ECDB moeten worden hersteld? Of moet er een nieuw certificaat worden afgegeven met een nieuw nummer? Klopt de veronderstelling dat de competenties in dit geval niet opnieuw geëxamineerd hoeven te worden?	22
2.15	Artikel 14 - schorsing.....	23
	Het is mogelijk dat land B vaststelt dat het vermoeden bestaat dat de houder van een certificaat dat is afgegeven door land A niet langer voldoet aan de vereisten van artikel 11. Land B kan het certificaat niet intrekken, maar schort de geldigheid op om redenen van veiligheid. Land A moet een besluit nemen over de intrekking.....	23

Moet land B in dit geval een einddatum vastleggen voor de schorsing of kan het besluit worden overgelaten aan het land van afgifte?	23
Wat gebeurt er met de schorsing indien land A constateert dat het vermoeden ongegrond is en het certificaat niet intrekt? Blijft de schorsing desalniettemin van kracht? Of kan land A de einddatum van de schorsing van land B wijzigen?.....	23
Zou land A uit hoofde van de nationale wetgeving de schorsingsperiode zoals bepaald door land B kunnen verlengen of inkorten?.....	23
2.16 Artikel 14 – rechtsgevolgen van de schorsing	23
Kan een lidstaat criteria vastleggen voor de schorsing van certificaten om redenen van veiligheid (bijvoorbeeld alcoholimiet, aantal of ernst van ongevallen) en is die schorsing eveneens van kracht in andere lidstaten die wellicht andere criteria hebben vastgelegd? Zijn lokale schorsingen en intrekkingen mogelijk?	23
2.17 Artikel 14 – alcohol.....	24
Tijdens een politiecontrole aan boord blijkt dat de schipper veel te veel heeft gedronken. Als er geen sprake is van een alcoholverslaving voldoet hij nog altijd aan de normen voor medische geschiktheid. Kan het certificaat van de schipper worden ingetrokken op grond van het argument dat er niet langer wordt voldaan aan de ‘naleving van de administratieve voorschriften’ uit artikel 11, eerste lid, onder b), of kan de geldigheid alleen worden opgeschort om redenen van veiligheid of openbare orde? Als varen onder invloed wordt beschouwd als een inbreuk op de naleving van de administratieve voorschriften, betekent dat dan dat er voor een onbepaalde periode niet voldaan wordt aan deze vereiste?.....	24
2.18 Artikel 15, lid 2 – artikel 39, lid 3 – samenwerking.....	24
Wie zijn de bevoegde autoriteiten van andere lidstaten waarnaar verwezen wordt in artikel 15, tweede lid? De lidstaten die het dienstboekje hebben afgegeven?	24
2.19 Artikel 17 – examenvergoeding	24
Is het mogelijk om kosten in rekening te brengen voor het praktijkexamen?	24
2.20 Artikel 17 – goedgekeurde opleidingsprogramma's	25
Wat gebeurt er met de studenten die programma's hebben gevolgd die na 18 januari 2022 zijn goedgekeurd?.....	25
2.21 Artikel 21, lid 6 – simulatoren.....	25
Hoe moeten we artikel 21, zesde lid, interpreteren: “De lidstaten zien erop toe dat een niet-discriminerende toegang tot simulatoren met het oog op beoordeling wordt verleend”?	25
2.22 Artikel 22(6) – één actief dienstboekje.....	25
Op welke dienstboekjes is de verplichting uit artikel 22, zesde lid, van toepassing?	25
2.23 Artikel 25 – gegevensbank voor lidstaten die niet in verbinding staan met het vaarwegennet van een andere lidstaat	26
Zijn de lidstaten waarop artikel 39, tweede lid, van toepassing is, verplicht om informatie uit te wisselen met de gegevensbank van de Commissie?	26
2.24 Artikel 25 – register	26
Overeenkomstig artikel 25, eerste lid, zijn de lidstaten verplicht registers bij te houden voor kwalificatiecertificaten van de Unie, dienstboekjes en vaartijdenboeken. Deze informatie wordt doorgegeven aan de Europese gegevensbanken voor bemanningen en vaartuigen. Zou de informatie die wordt doorgegeven aan de Europese gegevensbanken afkomstig moeten zijn van één nationale gegevensbank of kan deze eveneens worden doorgegeven door regionale gegevensbanken?	26

2.25	Artikel 26 – bevoegde autoriteiten	26
	Wat wordt er bedoeld met “bevoegde autoriteiten”?	26
2.26	Artikel 38 – beperkingen uit Richtlijn 96/50/EG	26
	Wat moet er worden gedaan met beperkingen zoals het aantal ton of kW wanneer een vaarbewijs overeenkomstig Richtlijn 96/50/EG wordt vervangen door een kwalificatiecertificaat van de Unie?.....	26
2.27	Artikel 38 – vervanging van certificaten	27
	Kunt u de vereisten inzake de dagen vaartijd toelichten (respectievelijk 540, 900 en 1080), zoals bedoeld in 38, derde lid? Indien geconstateerd wordt dat de huidige nationale vereisten voor een matroos <i>enigszins</i> lager zijn dan de vereisten van de richtlijn, moet een matroos dan eerst bewijzen dat hij een vaartijd van 540 dagen heeft opgebouwd?.....	27
2.28	Artikel 38 – vervanging van dienstboekjes	28
	Welke autoriteit mag het huidige dienstboekje vervangen door een nieuw exemplaar dat in overeenstemming is met de richtlijn?	28
2.29	Uitvoeringsverordening 2020/182 van de Commissie – modellen	28
	Moeten de modellen uit deze verordening worden beschouwd als uniform voor alle lidstaten of kunnen de grafische kenmerken worden aangepast aan de nationale situatie (bijvoorbeeld hologrammen, UV-druk)?	28
	In de verordening staat een model van een document waarin het kwalificatiecertificaat en het dienstboekje gecombineerd worden. Zullen er drukkers worden erkend op Europees niveau? Hoe wordt de QR-code toegekend en hoe wordt deze aangebracht op de eerste pagina van het papieren document?	28
2.30	Schendingen, inbreuken, schorsingen.....	28
	Welke mogelijkheden zijn er om potentiële inbreuken op de omzetting door andere lidstaten te melden bij de Commissie? Denk aan gevallen waarin er geconstateerd wordt dat men te gul is geweest bij het afgeven van certificaten of wanneer matrozen gediscrimineerd worden.....	28
2.31	Lijsten en codes voor de uitwisseling van gegevens met de ECDB en de integratie daarvan in het ERDMS	29
	Op welke lijsten en codes in het ERDMS is de uitwisseling van gegevens met de ECDB van toepassing?	29
	Welke methode kan worden toegepast voor het gebruik van serienummers?	29

Disclaimer

Dit document met veelgestelde vragen (in het vervolg FAQ's) bevat de interpretatie die het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) geeft aan de ES-QIN-standaarden alsmede het resultaat van de gedachtewisselingen binnen CESNI over best practices voor het administratief beheer van certificaten. De FAQ's bevatten eveneens de vragen en antwoorden die zijn besproken in de deskundigengroep sociale kwesties in de binnenvaart van de Europese Commissie of het voorwerp zijn geweest van een bilaterale schriftelijke uitwisseling en die zijn doorgestuurd naar de leden van de groep.

Deze FAQ's geven de standpunten weer van CESNI of van de diensten van de Europese Commissie en laten een eventuele interpretatie door het Hof van Justitie van de Europese Unie of een andere bevoegde gerechtelijke instantie onverlet.

De interpretatie van CESNI is bedoeld ter verduidelijking en is geen wijziging van de standaarden. De FAQ's zijn bedoeld als een dynamisch document waarvan de inhoud door CESNI gewijzigd of bijgewerkt kan worden indien de regelgeving ter zake wordt geactualiseerd of indien CESNI over meer informatie beschikt naarmate er meer ervaring wordt opgedaan met het onderwerp.

CESNI, en daarmee de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), zijn niet aansprakelijk voor de aanbevelingen, adviezen, verklaringen en conclusies die expliciet of impliciet in deze FAQ zijn opgenomen en kunnen niet borg staan, noch een directe of indirecte verantwoordelijkheid op zich nemen ten aanzien van de juistheid of geldigheid van deze adviezen, verklaringen en conclusies.

1 Deel I: Vragen en antwoorden afkomstig van CESNI/QP

1.1 2D-Barcode in kwalificatiecertificaten

Welk type 2D-Barcode zou moeten worden gebruikt in kwalificatiecertificaten om een link te leggen met de European Crew Database?

(zie document CESNI/QP (20) 92 rev. 1)

De kwalificatiecertificaten voor schipper, deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) en deskundige voor de passagiersvaart, evenals de dienstboekjes gecombineerd met kwalificatiecertificaten moeten een QR-code met een link naar de European Crew Database en het CID van de houder bevatten.

1.2 Foto in de modellen overeenkomstig de ES-QIN

Moet de foto die voorgeschreven is in de modellen overeenkomstig de ES-QIN voldoen aan de eisen voor een biometrische foto?

(zie document CESNI/QP (20) 95)

Op de bemanningsdocumenten moet zo mogelijk gebruik worden gemaakt van een biometrische foto, aangezien daardoor een perfecte afbeelding en de herkenbaarheid van de persoon in het document wordt gewaarborgd.

Een pasfoto is biometrisch wanneer de foto aan bepaalde eisen voldoet die ertoe bijdragen dat het gezicht aan de hand van de foto beter herkend kan worden.

Internationaal zijn de voorschriften zeer verschillend, maar de meest gebruikelijke eisen zijn de volgende:

- opname van voren
- vastgelegde plaats van het hoofd op de foto
- neutrale achtergrond

- neutrale gezichtsuitdrukking
- goede belichting zonder reflecties of schaduwen op het gezicht of de achtergrond.

1.3 Serienummer van het dienstboekje (SRB)

Er bestaan twee modellen van het dienstboekje. Wordt hetzelfde serienummer dus twee keer gebruikt, een keer voor elk model?

(zie document CESNI/QP (21)m 112)

In principe zou voor elk van de twee documenten een afzonderlijk serienummer (met name de laatste vier cijfers) gebruikt kunnen worden, hoewel de kans zeer klein is dat iemand in het bezit is van twee documenten die voorzien zijn van hetzelfde serienummer. Het CID wordt hoe dan ook gecombineerd met het documentnummer op de eerste pagina.

Moet het nummer dat onderaan elke pagina van het dienstboekje vermeld wordt rekening houden met het onderscheid tussen EU en RH?

(zie document CESNI/QP (21)m 112)

Uitvoeringsverordening (EU) 2020/182 bepaalt dat het serienummer moet verwijzen naar de ERDMS-code die eveneens de vermelding 'RH' of 'EU' omvat. Het onderscheid tussen 'RH' en 'EU' moet daarom in principe ook in het volledige serienummer worden overgenomen en dus op de eerste pagina van het dienstboekje en in de ECDB komen te staan.

Het nummer dat op iedere pagina van het dienstboekje vermeld moet worden, moet ook rekening houden met het onderscheid tussen 'RH' en 'EU'.

1.4 Serienummer van het vaartijdenboek

Hoe moet het veld "serienummer van het vaartijdenboek" op de eerste bladzijde van het vaartijdenboek worden ingevuld?

(zie document CESNI/QP (22) 50 rev.1)

Tot nu toe wordt niet (alleen) het fictieve serienummer van het vaartijdenboek door de autoriteiten ingevuld, maar (ook) het individuele serienummer van het betrokken vaartuig (bijvoorbeeld 1, 2 of 3). De wijze waarop het vaartijdenboek tot nu toe wordt ingevuld, heeft een toegevoegde waarde; er wordt immers aanvullende informatie verstrekt.

Om hiermee rekening te houden kan het lange serienummer op bladzijde 1 van het vaartijdenboek worden gecombineerd met het individuele nummer in het veld "serienummer van het vaartijdenboek", waarbij beide nummers worden gescheiden door een koppelteken, bijvoorbeeld LBKDE020137-2.

NB Het extra nummer na het koppelteken kan niet in de EHDB worden ingevoerd.

1.5 Bepaling van het uit vier cijfers bestaande "documentnummer" dat deel uitmaakt van het serienummer

Hoe wordt het uit vier cijfers bestaande "documentnummer" (SSSS), dat deel uitmaakt van het serienummer, toegewezen aan dienstboekjes met kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken?

(zie document CESNI/QP (20) 81 rev. 2)

Voor dienstboekjes met kwalificatiecertificaten, dienstboekjes zonder kwalificatiecertificaten en vaartijdenboeken is het uit vier cijfers bestaande "documentnummer" een serienummer voor het desbetreffende type document. Dit serienummer is eigen aan de autoriteit van afgifte. Het nummer dat toegekend wordt, staat los van de houder van het document, respectievelijk van het vaartuig waarvoor het vaartijdenboek werd afgegeven.

Voorbeelden: het eerste door autoriteit X afgegeven DB krijgt het nummer 0001, het tweede 0002, los van het feit of het dienstboekje werd afgegeven aan dezelfde persoon:

- 1) De bevoegde Oostenrijkse autoriteit geeft het eerste dienstboekje af aan persoon X. Het document heeft het volgende serienummer: 12345678SRBEUAT010001.
- 2) Deze bevoegde Oostenrijkse autoriteit geeft het tweede dienstboekje af aan iemand anders, persoon Y. Het document heeft het volgende serienummer: 78945612SRBEUAT010002.
- 3) De Oostenrijkse bevoegde autoriteit zou derhalve aan persoon X een tweede dienstboekje kunnen afgeven, dat bijvoorbeeld het nummer 12345678SRBEUAT010152 zou kunnen hebben.

Hoe wordt het uit vier cijfers bestaande “documentnummer” (SSSS), dat deel uitmaakt van het serienummer, toegewezen aan de kwalificatiecertificaten schipper, deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) en deskundige voor de passagiersvaart?

(zie document CESNI/QP (20) 81 rev. 2)

Voor kwalificatiecertificaten is het uit vier cijfers bestaande „documentnummer“ een serienummer voor het desbetreffende type document van de desbetreffende persoon voor alle kwalificatiecertificaten (met inbegrip van de in het gecombineerde dienstboekje ingeschreven kwalificaties samen met de kwalificatiecertificaten). Het nummer hangt niet samen met de autoriteit van afgifte.

Voorbeelden: Het eerste door autoriteit X afgegeven kwalificatiecertificaat schipper voor persoon A krijgt het nummer 0001, het tweede kwalificatiecertificaat schipper voor persoon A krijgt het nummer 0002, los van het feit of dit door autoriteit X of door een andere autoriteit wordt afgegeven:

- 1) De Nederlandse bevoegde autoriteit met nummer 1 geeft het eerste kwalificatiecertificaat voor schipper af aan persoon A. Het certificaat krijgt het nummer: 87654321QRH01NL010001.
- 2) Deze Nederlandse bevoegde autoriteit zou tegelijkertijd het eerste radarcertificaat kunnen afgeven aan persoon A. Het certificaat krijgt het nummer: 87654321SPRNL010001.
- 3) Later geeft de bevoegde Franse autoriteit met nummer 1 een tweede kwalificatiecertificaat voor schipper af aan persoon A. Het certificaat krijgt het nummer: 87654321QRH01FR010002

1.6 Mitigerende maatregelen en beperkingen vanwege medische geschiktheid: informatie die in het kwalificatiecertificaat moet worden vermeld als vrije tekst

Hoe moeten wat betreft de mitigerende maatregelen of beperkingen vanwege medische geschiktheid de codes van twee cijfers 07-09 worden ingevuld in het kwalificatiecertificaat en de dienstboekjes gecombineerd met kwalificatiecertificaten voor andere bemanningsleden dan schippers?

(zie document CESNI/QP (21) 52 rev. 1)

De codes van twee cijfers moeten worden ingevoerd, direct gevolgd door de vrije tekst zonder herhaling van de beschrijving van de beperking na codes 07-09.

Wat de vrije tekst na code 07 betreft, moet het ENI worden vermeld. Als er geen ENI beschikbaar is, moet de naam van het vaartuig worden ingevoerd.

Wat de vrije tekst na codes 08 en 09 betreft, moet het vaargebied en de aanduiding van de taak worden ingevuld in de taal waarin het certificaat is afgegeven. De bevoegde autoriteit kan besluiten het gebied/de taak te herhalen in een andere taal die in Europa algemeen wordt begrepen (Engels of Duits).

1.7 Omslag

Wat moet er op het omslag van het dienstboekje staan?

(zie document CESNI/QP (20) 39 def.)

Op het omslag (kleur lichtblauw: Pantone 290C) kan het opschrift “Dienstboekje” of “Dienstboekje in combinatie met kwalificatiecertificaten” (in de desbetreffende taal) worden gedrukt om de identificatie van het document te vergemakkelijken. Op het omslag mag bovendien net als op de eerste pagina de naam van het land en vlag worden vermeld.

Wat moet er op het omslag van het vaartijdenboek staan?

(zie document CESNI/QP (20) 39 def.)

Op het omslag (kleur rood: Pantone 187C) kan het opschrift “Vaartijdenboek” (in de desbetreffende taal) worden gedrukt om de identificatie van het document te vergemakkelijken. Op het omslag mag bovendien net als op de eerste pagina de naam van het land en vlag worden vermeld.

1.8 “Pagina 1 van het model”

Waarnaar verwijst “pagina 1 van het model” voor de modellen van het dienstboekje in combinatie met kwalificatiecertificaten en van het dienstboekje? Het omslag of de eerste binnenpagina?

(zie document CESNI/QP (20) 39 def.)

“Pagina 1 van het model” bevat informatie over de houder en de afgifte van het document. Bij de materiaalkenmerken van het document staat dat voor het omslag de kleur Pantone lichtblauw 290C moet worden gekozen en voor de binnenpagina's een witte achtergrond.

Het omslag is niet de eerste pagina en is een apart onderdeel van het model. “Pagina 1 van het model” verwijst naar de eerste binnenpagina (met witte achtergrond) waarop informatie staat over de houder en de afgifte van het document, zoals is voorgeschreven door het model. De eerste pagina en daaropvolgende hebben een witte achtergrond.

Waarnaar verwijst “pagina 1 van het model” voor het model van het vaartijdenboek? Het omslag of de eerste binnenpagina?

(zie document CESNI/QP (20) 39 def.)

“Pagina 1 van het model” bevat informatie over de houder en de afgifte van het document. Bij de materiaalkenmerken van het document staat dat voor het omslag de kleur Pantone rood 187C moet worden gekozen en voor de binnenpagina's een witte achtergrond.

Het omslag is niet de eerste pagina en is een apart onderdeel van het model. “Pagina 1 van het model” verwijst naar de eerste binnenpagina (met witte achtergrond) waarop informatie staat over de houder en de afgifte van het document, zoals is voorgeschreven door het model. De eerste pagina en daaropvolgende hebben een witte achtergrond.

1.9 Instructies voor de autoriteiten van afgifte: voorbeelden van een ingevuld veld voor de diensttijd en ingevulde pagina's met vaartijden en bevaren sectoren

Mogen deze pagina's met voorbeelden toch in het dienstboekje worden opgenomen, ook al zijn deze bladzijden niet als “pagina x van het model” aangeduid?

(zie document CESNI/QP (20) 39 def.)

De pagina's met “instructies voor de autoriteiten van afgifte” mogen opgenomen zijn in het document dat aan de gebruikers wordt verstrekt, maar uitsluitend helemaal aan het einde, als extra pagina's van

het afgegeven document. De voorbeelden zijn bedoeld als toelichting voor de gebruikers en dienen ertoe dat de documenten correct worden ingevuld.

Deze pagina's kunnen niet in het model zelf opgenomen worden, omdat dit zou leiden tot een wijziging van het model (met gevolgen voor de nummering van de bladzijden en de inhoud).

1.10 Procedure voor de afgifte van een specifieke vergunning aan een houder van een bestaand kwalificatiecertificaat

In welke staat kan de houder van het kwalificatiecertificaat de nieuwe afgifte van het kwalificatiecertificaat aanvragen?

(zie document CESNI/QP (21) 44 rev. 2.)

Een houder van een door land A afgegeven kwalificatiecertificaat, verkrijgt een specifieke vergunning in land B. Land B zal via de ECDB land A laten weten dat de houder een nieuwe specifieke vergunning heeft verkregen. De houder ontvangt een nieuw kwalificatiecertificaat met de nieuwe specifieke vergunning.

Een land kan uitsluitend op basis van de bijwerking van de ECDB niet automatisch overgaan tot de nieuwe afgifte van een certificaat. De houder moet een formele aanvraag indienen voor de nieuwe afgifte van het certificaat. Het nieuwe kwalificatiecertificaat met de nieuwe specifieke vergunning wordt altijd afgegeven door de autoriteit die het oorspronkelijke kwalificatiecertificaat heeft afgegeven. De houder moet de nieuwe afgifte van het kwalificatiecertificaat dus aanvragen in staat A, die het oorspronkelijke certificaat heeft afgegeven en die over alle nodige informatie beschikt voor de nieuwe afgifte van het certificaat.

1.11 Afhalen van een opgemaakt kwalificatiecertificaat

Welke procedure moet worden gevolgd wanneer een afgegeven, betaald en beschikbaar gesteld kwalificatiecertificaat niet is afgehaald door de houder (doordat bijvoorbeeld de bestemming niet bekend is op het afleveradres, het certificaat niet is afgehaald op het afhaaladres, enz.)?

(zie document CESNI/QP (21) 44 rev. 2.)

De autoriteit van afgifte moet de houder voldoende tijd geven om het certificaat af te halen. Wanneer een afgegeven, betaald, beschikbaar gesteld en als "actief" opgegeven kwalificatiecertificaat door de houder niet wordt afgehaald binnen de door de autoriteit van afgifte gestelde termijn, wordt de dataset van het certificaat als "vernietigd" opgegeven.

Als het certificaat door het overlijden van de houder niet is afgehaald, of is teruggegeven aan de autoriteit van afgifte, moet de dataset worden verwijderd.

1.12 Geldigheid van gecombineerde dienstboekjes

Kan het dienstboekje in combinatie met een verstreken kwalificatiecertificaat nog altijd gebruikt worden of heeft het verstrijken van de geldigheidsduur van het kwalificatiecertificaat negatieve gevolgen voor de geldigheid van de rest van het document?

(zie document CESNI/QP (21) 04)

Het dienstboekje en de kwalificatiecertificaten worden gecombineerd in een enkel model. Ze worden echter beschouwd als twee afzonderlijke documenten. Het verstrijken van de geldigheidsduur van een kwalificatiecertificaat heeft geen gevolgen voor de geldigheid van het dienstboekje. Dat blijft geldig en kan nog steeds worden gebruikt.

1.13 Afgifte van volgende dienstboekjes

Wat gebeurt er wanneer alle pagina's van het dienstboekje vol zijn?

(zie document CESNI/QP (20) 101)

Wanneer alle pagina's van een dienstboekje vol zijn, krijgt de houder een nieuw dienstboekje, dat een nieuw serienummer krijgt. De in het oude dienstboekje ingeschreven kwalificaties worden overgenomen in het nieuwe dienstboekje. Dit nieuwe dienstboekje kan afgegeven worden door een andere autoriteit dan de autoriteit die oorspronkelijk de kwalificaties had toegekend.

Worden de kwalificaties bij de vervanging van het dienstboekje overgenomen met alle oorspronkelijke gegevens of krijgen zij een nieuw nummer en een nieuwe datum van afgifte?

(zie document CESNI/QP (20) 101)

Als er een nieuw dienstboekje wordt afgegeven, blijven de kwalificaties ongewijzigd. Alle gegevens worden in het nieuwe boekje overgenomen. De oorspronkelijke datum van afgifte van de kwalificaties moet in het nieuwe dienstboekje worden ingeschreven en ook het oorspronkelijke vervolnummer moet behouden blijven.

Welke autoriteit moet als „autoriteit van afgifte“ in het nieuwe dienstboekje vermeld worden?

(zie document CESNI/QP (20) 101)

Bij „autoriteit van afgifte“ moet altijd de autoriteit worden vermeld die de kwalificatie heeft toegekend zoals geregistreerd in de ECDB.

Mag de autoriteit die een nieuw dienstboekje afgeeft de inschrijving van een kwalificatie die door een andere autoriteit in het vorige dienstboekje werd ingeschreven en zo in de ECDB geregistreerd staat, zelf afstempelen?

(zie document CESNI/QP (20) 101)

Het nieuwe dienstboekje met de ingeschreven kwalificatie is slechts een uittreksel en dit uittreksel mag ook door een andere autoriteit worden afgegeven. De afgifte van dit uittreksel met vermelding van de kwalificatie wordt bevestigd door de stempel en handtekening van de autoriteit die dit uittreksel afgeeft, ook al is dit niet de autoriteit die de kwalificatie oorspronkelijk in het oude dienstboekje had ingeschreven.

1.14 Administratief beheer van documenten ter vervanging indien het oorspronkelijke document verloren, gestolen of vernietigd is

Welke procedure moet worden gevolgd wanneer voor een verloren, gestolen of vernietigd kwalificatiecertificaat van schipper, van deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) of van deskundige voor de passagiersvaart een vervangingsdocument moet worden afgegeven?

(zie document CESNI/QP (21) 29 rev. 2)

Voor een verloren, gestolen of vernietigd kwalificatiecertificaat van schipper, van deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) of van deskundige voor de passagiersvaart moet een nieuw certificaat worden afgegeven.

Het nieuwe certificaat moet:

- worden afgegeven door dezelfde autoriteit die het verloren, gestolen of vernietigde document heeft afgegeven;
- een nieuw serienummer en een nieuwe afgifte datum bevatten;
- alle andere bestaande gegevens van het verloren, gestolen of vernietigde document, inclusief de oorspronkelijke vervaldatum, bevatten.

Op verzoek en als aan alle voorwaarden voor de afgifte van een nieuw certificaat is voldaan, kan een nieuw certificaat met een nieuwe vervaldatum worden afgegeven. Het is aan de bevoegde autoriteit om deze aspecten te beoordelen.

Welke procedure moet worden gevolgd wanneer voor een verloren, gestolen of vernietigd gecombineerd dienstboekje een vervangingsdocument moet worden afgegeven?

(zie document CESNI/QP (21) 29 rev. 2)

Voor een verloren, gestolen of vernietigd boekje dat een combinatie is van dienstboekje en de in de ECDB geregistreerde kwalificaties kan door elke autoriteit een nieuw gecombineerd dienstboekje met een nieuw serienummer en een nieuwe afgifte datum worden afgegeven.

Het daarin opgenomen kwalificatiecertificaat van lichtmatroos, deksman, matroos, volmatroos of stuurman wordt overgenomen/opgenomen in het nieuwe dienstboekje. De inhoud van de kwalificatie blijft ongewijzigd, dat wil zeggen, het serienummer, de afgifte datum en de autoriteit van afgifte. In het nieuwe dienstboekje worden alleen de stempel en handtekening opgenomen van de autoriteit die het nieuwe (gecombineerde) dienstboekje heeft afgegeven. In de registers en de ECDB verandert er niets met betrekking tot de (verloren) kwalificaties.

Hoe moet te werk worden gegaan bij de afgifte van een vervangend document bij verlies, diefstal of vernietiging van een vaartijdenboek?

(zie document CESNI/QP (22) 19)

Als uitsluitend het vaartijdenboek verloren gegaan is, kan door elke bevoegde autoriteit een nieuw vaartijdenboek ter vervanging worden afgegeven, op voorwaarde dat men de verklaring kan overleggen die verstrekt werd toen het vorige vaartijdenboek werd afgegeven. Het nieuwe vaartijdenboek moet een nieuw serienummer krijgen en het krijgt een eigen datum van afgifte.

Wat moet er gedaan worden wanneer de verklaring over de afgifte van een vaartijdenboek verloren is gegaan?

(zie document CESNI/QP (22) 19)

Als alleen de verklaring verloren is gegaan, kan deze uitsluitend vervangen worden door de autoriteit die de verklaring die verloren gegaan is, oorspronkelijk heeft afgegeven. Want door deze autoriteit worden ook de “daaropvolgende verklaringen” (inschrijvingen van de volgende vaartijdenboeken) geregistreerd. Daarom heeft alleen deze autoriteit alle gegevens om te controleren of een vervangende verklaring kan worden afgegeven. De vervangende verklaring bevat dan ook al meteen een overzicht van alle eerder verstrekte vaartijdenboeken.

Wat moet er gedaan worden wanneer zowel de verklaring over de afgifte van een vaartijdenboek als het vaartijdenboek zelf verloren is gegaan?

(zie document CESNI/QP (22) 19)

Indien zowel de verklaring over de afgifte van een vaartijdenboek verloren is gegaan als het vaartijdenboek zelf, kan de autoriteit die een nieuw vaartijdenboek ter vervanging afgeeft, geen nieuwe verklaring afgeven. Deze autoriteit beschikt namelijk niet over de gegevens met betrekking tot de eerder afgegeven vaartijdenboeken.

In dit geval zal de autoriteit die de verklaring heeft afgegeven, een vervangende verklaring afgeven waarin bevestigd wordt dat er een vaartijdenboek was afgegeven met vermelding van alle informatie die bekend was toen de oorspronkelijke verklaring werd afgegeven. Als deze vervangende verklaring wordt overgelegd, kan een autoriteit die bevoegd is voor de afgifte van vaartijdenboeken, een vervangend vaartijdenboek afgeven. Het nieuwe vaartijdenboek moet een nieuw serienummer krijgen en het krijgt een eigen datum van afgifte.

Wat moet er gedaan worden bij de afgifte van een vervangend dienstboekje van een schipper bij verlies, diefstal of vernietiging van een dienstboekje dat niet gecombineerd is met een kwalificatiecertificaat?

(zie document CESNI/QP (22) 19)

Om ervoor te zorgen dat de vaartijd kan worden ingeschreven, kan het vervangende dienstboekje door elke bevoegde autoriteit worden afgegeven, op voorwaarde dat de schipper zijn kwalificatiecertificaat schipper kan overleggen. Het nieuwe dienstboekje moet een nieuw serienummer krijgen en het krijgt een nieuwe datum van afgifte. De autoriteit die het vervangende dienstboekje afgeeft, verandert de status van het dienstboekje dat verloren gegaan is dienovereenkomstig in de databank.

1.15 Correctie van al afgegeven kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken

Welke procedure moet worden gevolgd als blijkt dat een reeds afgegeven certificaat gecorrigeerd moet worden (bijvoorbeeld vanwege typfouten)?

(zie document CESNI/QP (21) 39 rev. 2)

Indien wordt vastgesteld dat er fouten staan op een reeds afgegeven certificaat, moet het certificaat door dezelfde autoriteit van afgifte worden vervangen door een gecorrigeerd certificaat.

De dataset van het certificaat waar de fouten in staan, moet de status 'vernietigd' krijgen.

Het nieuwe certificaat moet een nieuw volgnummer en een nieuwe datum van afgifte bevatten. De datum van afgifte van het gecorrigeerde certificaat moet de datum zijn die geregistreerd wordt voor de vernietiging van het certificaat dat fouten bevatte.

1.16 Schorsing van kwalificatiecertificaten

Welke voorbeelden kunnen er worden gegeven van redenen voor een tijdelijke schorsing van de geldigheid van een kwalificatiecertificaat en de duur van deze schorsing?

(zie document CESNI/QP (21) 55)

De geldigheid van een kwalificatiecertificaat kan tijdelijk door elke willekeurige lidstaat worden geschorst indien men dit nodig acht omwille van de veiligheid of openbare orde (artikel 14, tweede lid, van Richtlijn (EU) 2017/2397). De lidstaat die de geldigheid van een certificaat schorst, moet vastleggen voor welke periode dit besluit geldt.

De bevoegde autoriteiten kunnen onderstaande voorbeelden in overweging nemen bij hun besluit met betrekking tot de redenen voor en de duur van de schorsing:

	Redenen voor schorsing	Duur van de schorsing
Duitsland Nederland Zwitserland	Besturen van een vaartuig onder invloed van alcohol of verdovende middelen, ook in samenhang met een scheepvaartongeval	DE: vaak ca. zes maanden NL: de duur ligt niet vast en hangt af van het individuele geval
	Gezondheidstoestand is niet duidelijk, bijvoorbeeld bij epilepsie, hartziekten, neurologische aandoeningen	Bij twijfel aan de medische geschiktheid: - schorsing eindigt zodra de medische geschiktheid wordt aangetoond; - schorsing eindigt bij intrekking van het kwalificatiecertificaat, indien de medische geschiktheid niet kan worden aangetoond.
Zwitserland	Intrekking/schorsing van een officieel document kan ook plaatsvinden indien er een verdenking bestaat dat het document vervalst is en/of de houder de titel door bedrog verkregen	De duur van de schorsing wordt bepaald in functie van de feiten

	Redenen voor schorsing	Duur van de schorsing
	heeft (bijv. bij het examen).	
	Bovendien kan overgegaan worden tot intrekking/schorsing van het kwalificatiecertificaat bij herhaaldelijke overtredingen van nationale en lokale voorschriften.	
<i>Oostenrijk</i>	Indien duidelijk blijkt dat niet meer voldaan wordt aan de eisen voor de kwalificatie (bijv. medische geschiktheid)	Wordt tijdens de procedure vastgelegd, maar moet op zijn minst de duur hebben die nodig is voor de intrekkingprocedure
	Herhaaldelijk grove overtreding van de scheepvaartvoorschriften	Wordt tijdens de procedure vastgelegd.
	Onder invloed zijn van alcohol (op zijn minst 0,5 promille) of een ander verdovend middel, op het moment dat de persoon in kwestie een vaartuig bestuurt, in gebruik neemt of probeert het voertuig in gebruik te nemen. Dit geldt ook indien de persoon in kwestie duidelijk onder invloed staat en een alcoholtest weigert.	Zes maanden, bij recidive een jaar, bij een tweede herhaling twee jaar.
	Een kwalificatiecertificaat wordt op grond van de wet ingetrokken, indien de houder (m/v) van dit op grond van de spoorweg-, luchtvaart- of voertuigwetgeving afgegeven kwalificatiecertificaat, het voertuig bestuurde terwijl hij/zij zoals bedoeld in deze wettelijke bepalingen onder invloed stond van alcohol of verdovende middelen.	Voor de duur van de genoemde perioden voor intrekking
	Onder invloed staan van buitengewone emoties of bij oververmoeidheid op het moment dat de persoon in kwestie een vaartuig of voertuig bestuurt, in gebruik neemt of probeert het voertuig in gebruik te nemen.	Tot de persoon lichamelijk en geestelijk de situatie weer volledig meester is.
<i>Bulgarije</i>	Alle dienstdoende bemanningsleden aan boord met meer dan 0,25 mg/l alcohol in de uitgeademde lucht of met een bloedalcoholgehalte van meer dan 0,5 promille of die onder invloed staan van andere verdovende middelen, kunnen bestraft worden met een tijdelijk verbod om de beroepsactiviteit uit te oefenen die werd uitgeoefend toen de overtreding werd vastgesteld gedurende een periode van zes maanden en kunnen een boete opgelegd krijgen.	
	Een schipper, loods of bemanningslid die of dat wegens nalatigheid zijn taken aan boord van het schip niet vervult en daardoor schipbreuk of averij veroorzaakt, kan bestraft worden met een tijdelijk verbod om de beroepsactiviteit uit te oefenen die werd uitgeoefend toen de overtreding werd vastgesteld gedurende een periode van zes maanden of langer, met een maximum van twee jaar, en kan een boete opgelegd krijgen, tenzij het om een misdrijf gaat.	
	Indien door een strafbare handeling of nalatigheid van een schipper of bemanningslid het schip niet meer voldoet aan de veiligheidsvoorschriften of de voorschriften op het gebied van de bescherming van het milieu ter voorkoming van verontreiniging worden overtreden, of een strafbare handeling of nalatigheid tot gevolg heeft dat het schip in de haven moet worden stilgelegd in het kader van de toepasselijke controleprocedures, kan een boete worden opgelegd en kan de desbetreffende schipper of het bemanningslid bestraft worden met een tijdelijk verbod om de beroepsactiviteit uit te oefenen die werd uitgeoefend toen de overtreding werd vastgesteld gedurende een periode van twee maanden of langer, met een maximum van een jaar.	

	Redenen voor schorsing	Duur van de schorsing
	Een herhaalde overtreding wordt met een boete bestraft en met een tijdelijk verbod om de beroepsactiviteit uit te oefenen die werd uitgeoefend toen de overtreding werd vastgesteld gedurende een periode van één tot twee jaar.	
	Eenieder die een officieel document vervalst of gebruikt of de inhoud van een officieel document vervalst dat samenhangt met de verkrijging van een kwalificatie op grond van de Merchant Shipping Code (wet op de beroepsvaart), kan worden bestraft met een boete en een tijdelijk verbod op de uitoefening van een functie aan boord van een schip voor een periode van vijf jaar, tenzij het om een misdrijf gaat.	
	Een schipper die erin toegestemd heeft dat een persoon aan boord van het schip een functie bekleedt zonder te beschikken over de vereiste wettelijke kwalificatie voor die functie, kan worden bestraft met een tijdelijk verbod op de uitoefening van een functie aan boord van een schip voor een periode van twee jaar, tenzij het om een misdrijf gaat.	
	Omstreden of onduidelijke gevallen van medische geschiktheid of herkeuring	Bij twijfel aan de geschiktheid: - schorsing eindigt zodra de medische geschiktheid wordt aangetoond; - schorsing eindigt bij intrekking van het kwalificatiecertificaat, indien de medische geschiktheid niet kan worden aangetoond.

Wat doet de autoriteit die overgaat tot schorsing?

(zie document CESNI/QP (21) 38 rev. 1)

De autoriteit die overgaat tot de schorsing legt vast tot wanneer de schorsing geldt en registreert de informatie in de ECDB. De autoriteit van afgifte wordt hiervan op de hoogte gesteld en neemt de schorsing ook in zijn nationale register op.

Wat gebeurt er in het geval van een fysieke inbeslagneming van een certificaat waarvan de geldigheid tijdelijk is opgeschort?

(zie document CESNI/QP (21) 38 rev. 1)

Een lidstaat kan op basis van zijn nationale wetgeving beslissen tot de fysieke inbeslagneming van een certificaat waarvan de geldigheid tijdelijk is opgeschort.

Voorbeeld: land A heeft een certificaat afgegeven. Land B schort de geldigheid van dit certificaat op en brengt het land van afgifte (land A) hiervan op de hoogte.

Als land B op basis van zijn nationale wetgeving overgaat tot de inbeslagneming van het geschorste certificaat, bewaart land B de fysieke versie van het certificaat en moet land B

- het na de periode van schorsing aan de houder teruggeven, indien het certificaat intussen niet is ingetrokken;
- het naar het land van afgifte zenden, indien het certificaat intussen is ingetrokken.

Het land dat een certificaat in beslag neemt, moet daarom altijd de houder vragen naar een postadres waar het certificaat naar teruggezonden kan worden. Als het certificaat doorgestuurd wordt naar de autoriteit van afgifte, moet dit postadres ook aan deze autoriteit worden meegedeeld.

1.17 Intrekking van kwalificatiecertificaten

Hoe moeten de autoriteiten samenwerken indien het kwalificatiecertificaat is ingetrokken en als de geldigheid van het certificaat was geschorst door een andere autoriteit dan de autoriteit van afgifte?

(zie document CESNI/QP (21) 38 rev. 1)

Indien het kwalificatiecertificaat is ingetrokken en als de geldigheid van het kwalificatiecertificaat geschorst was door een andere autoriteit dan de autoriteit van afgifte, moet de autoriteit die het besluit tot schorsing heeft genomen het in beslag genomen document terugsturen naar de autoriteit van afgifte.

2 Deel II: vragen en antwoorden van de Commissiediensten bij Richtlijn (EU) 2017/2397

Onderstaande standpunten zijn naar voren gebracht door de Commissiediensten in de deskundigengroep inzake sociale kwesties in de binnenvaart van de Europese Commissie (25 februari 2021) en/of in bilaterale uitwisselingen tussen de Commissiediensten en de lidstaten.

2.1 Artikel 2 – toepassingsgebied

Passagiersvaartuigen vallen onder het toepassingsgebied, maar hoe zit het met vaartuigen voor passagiersdiensten die gratis worden uitgevoerd door een overheidsorgaan?

Overeenkomstig artikel 2, eerste lid, onder d), van Richtlijn (EU) 2017/2397 vallen de bemanning en deskundigen die passagiersvaartuigen (met inbegrip van veerponten) exploiteren onder het toepassingsgebied. Het maakt hierbij niet uit wat de status is van de eigenaar/exploitant (publiek of privaat) en of er al dan niet kosten in rekening worden gebracht voor de vervoersdienst.

2.2 Artikel 4 – vrijstellingen, bemanning

Mogen de lidstaten toestaan dat schippers die actief zijn op een vaartuig dat onder het toepassingsgebied van de richtlijn valt (in dit geval vrij varende veerponten) op nationale binnenwateren die in verbinding staan met het vaarwegennet van een andere lidstaat in het bezit zijn van een kwalificatiecertificaat op operationeel of managementniveau, met andere woorden, niet noodzakelijkerwijs het kwalificatiecertificaat schipper?

Richtlijn (EU) 2017/2397 stelt de voorwaarden en procedures vast voor de kwalificatiecertificaten van personen die betrokken zijn bij de exploitatie van vaartuigen die binnenwateren van de Unie bevaren en die vallen onder het toepassingsgebied van de richtlijn. Artikel 4 verplicht de lidstaten erop toe te zien dat de dekbemanningsleden die binnenwateren van de Unie bevaren een overeenkomstig artikel 11 afgegeven kwalificatiecertificaat van de Unie voor dekbemanningsleden bij zich hebben, dan wel een overeenkomstig artikel 10, lid 2 of lid 3, erkend certificaat.

Ieder bemanningslid dient derhalve in het bezit te zijn van een kwalificatiecertificaat van de Unie, dan wel een erkend certificaat. Uit hoofde van de richtlijn is het de lidstaten niet toegestaan andere kwalificatiecertificaten af te geven die bewijzen dat iemand voldoet aan de minimumvereisten zoals bepaald in de richtlijn. De richtlijn (artikel 7) biedt de lidstaten alleen de mogelijkheid om vrijstellingen te verlenen aan personen die uitsluitend actief zijn op nationale binnenwateren die niet in verbinding staan met het vaarwegennet van een andere lidstaat. Daarbij zij opgemerkt dat de richtlijn tot doel heeft de erkenning van kwalificaties te reglementeren en niet beoogt vereisten voor het veilig bemannen van schepen te harmoniseren. Het is derhalve de taak van de lidstaten om dergelijke vereisten vast te leggen en te garanderen dat er veilig gevaren kan worden.

Indien de nationale wetgeving van een lidstaat vereist dat de schipper zich aan boord bevindt, moet de schipper in het bezit zijn van een kwalificatiecertificaat van de Unie (of een equivalent, overeenkomstig artikel 10, tweede of derde lid, erkend certificaat), met uitzondering van personen die uitsluitend actief zijn op nationale binnenwateren die 'niet in verbinding staan' met het vaarwegennet van een andere lidstaat, aan wie de lidstaat overeenkomstig artikel 7 een vrijstelling heeft verleend.

In artikel 38, vijfde lid, voorziet de richtlijn overigens in overgangsmaatregelen voor bemanningsleden van veerponten, met inbegrip van schippers.

2.3 Artikel 7 – kennisgeving van verleende vrijstellingen

Kunt u de procedure toelichten die uit hoofde van artikel 7, derde lid, moet worden gevolgd?

Overeenkomstig artikel 7, eerste lid, moeten de lidstaten de Commissie in kennis stellen van vrijstellingen met betrekking tot:

- de vereiste om een overeenkomstig de richtlijn afgegeven kwalificatiecertificaat bij zich te hebben voor dekbemanningsleden, deskundigen voor de passagiersvaart en LNG-deskundigen;
- de vereiste dat schippers in het bezit moeten zijn van specifieke vergunningen;
- de verplichting om een dienstboekje en een vaartijdenboek in te vullen en/of bij te houden.

Dergelijke vrijstellingen mogen alleen worden verleend aan personen die uitsluitend actief zijn op nationale binnenwateren die niet in verbinding staan met het vaarwegennet van een andere lidstaat.

Indien een lidstaat dergelijke vrijstellingen verleent, wordt aangeraden de Commissie hiervan in kennis te stellen via een schriftelijke mededeling aan de directeur-generaal van DG MOVE of aan de Director for Waterborne Transport zodat deze informatie bekend kan worden gemaakt. In de mededeling moet duidelijk worden aangegeven welke vrijstellingen de lidstaat heeft verleend, aan wie en voor welke binnenwateren op zijn grondgebied.

2.4 Artikel 7, lid 3 – kennisgeving van binnenwateren die niet in verbinding staan met het vaarwegennet van een andere lidstaat

Klopt het dat lidstaten de Commissie niet in kennis hoeven te stellen van de individuele binnenwateren waarop zij personen vrijstellingen verlenen van de desbetreffende verplichtingen?

Artikel 7, derde lid, van Richtlijn 2017/2397 heeft tot doel te weten of een lidstaat gebruik maakt van de mogelijkheid om vrijstellingen te verlenen en zo ja, of de vrijstelling van toepassing is op alle personen die vermeld worden in artikel 4, eerste lid, artikel 5, eerste lid, en artikel 6 die uitsluitend actief zijn op nationale binnenwateren die niet in verbinding staan met het vaarwegennet van een andere lidstaat.

Indien een lidstaat besluit de vrijstelling te verlenen aan al deze personen op alle binnenwateren die niet in verbinding staan met het vaarwegennet van een andere lidstaat, is het voldoende dat de lidstaat dat aangeeft in de kennisgeving. Indien de reikwijdte van de vrijstelling beperkt is tot bepaalde categorieën personen of tot bepaalde binnenwateren moet dat expliciet worden vermeld (bijvoorbeeld door alle binnenwateren aan te geven waarop vrijstellingen van toepassing zijn evenals de personen aan wie de vrijstellingen worden verleend, of door aan te geven dat ze alleen van toepassing zijn op personen die actief zijn op meren, op alle dekbemanningsleden met uitzondering van schippers op alle niet in verbinding staande binnenwateren of op alle personen op alle niet in verbinding staande binnenwateren met uitzondering van een bepaalde rivier, namelijk...).

2.5 Artikel 9 – codificatie van binnenwatertrajecten met specifieke risico's

Kunnen we één code gebruiken voor opeenvolgende binnenwatertrajecten met specifieke risico's?

Aangezien er een veld voor vrije tekst is waar sub-gedeelten met specifieke risico's handmatig ingevoerd kunnen worden, kan dit veld ook worden gebruikt om een combinatie van trajecten op te nemen op dezelfde waterweg. In het genoemde geval zouden de drie trajecten in kwestie "D—1880-1920 D—2001-2036 D—2074-2081" ofwel "D—1880-2081" ingevoerd kunnen worden door de bevoegde autoriteit.

2.6 Artikel 11 – aanvullende criteria

Mag een lidstaat in de nationale wetgeving de personen die in aanmerking komen voor het aanvragen van een kwalificatiecertificaat beperken tot een bepaalde groep (bijvoorbeeld personen die actief zijn op het grondgebied van de lidstaat in kwestie of die werkzaam zijn bij een bedrijf dat gevestigd is in die lidstaat)?

Artikel 11, tweede lid, bepaalt dat lidstaten kwalificatiecertificaten van de Unie afgeven na de echtheid en de geldigheid van de door de aanvragers verstrekte documenten te hebben gecontroleerd en na te hebben gecontroleerd of aan de aanvragers niet reeds een geldig kwalificatiecertificaat van de Unie is afgegeven. De benodigde bewijsstukken hebben betrekking op de voorwaarden uit artikel 11, eerste lid. Net als Richtlijn 96/50/EG legt Richtlijn (EU) 2017/2397 geen bindende factor vast voor aanvragers. De 'criteria' of 'voorwaarden' voor afgifte zijn dus geharmoniseerd. Ze zijn opgenomen in artikel 11, eerste lid. Het is de lidstaten derhalve niet toegestaan om aanvullende criteria op te stellen voor het afgeven van een kwalificatiecertificaat, zoals een professionele band met de lidstaat in kwestie.

2.7 Artikel 11 – kwalificatiecertificaten

Wat is de juridische status van een oud kwalificatiecertificaat van de Unie (bijvoorbeeld dat van stuurman) indien aan de houder een nieuw certificaat van een hoger niveau wordt afgegeven (bijvoorbeeld het kwalificatiecertificaat schipper)? Kan een persoon in het bezit zijn van verschillende kwalificatiecertificaten?

Artikel 11, tweede lid bepaalt dat lidstaten kwalificatiecertificaten van de Unie afgeven na de echtheid en de geldigheid van de door de aanvragers verstrekte documenten te hebben gecontroleerd en na te hebben gecontroleerd of aan de aanvragers niet reeds een geldig kwalificatiecertificaat van de Unie is afgegeven.

Anderzijds bevat de richtlijn geen bepalingen die expliciet stellen dat het verstrekken van een (hoger) kwalificatiecertificaat gevolgen heeft voor de geldigheid van een (lager) kwalificatiecertificaat. Daaruit vloeit voort dat een bemanningslid in de praktijk in het bezit kan zijn van verschillende kwalificatiecertificaten. Indien de bevoegde autoriteiten overwegen certificaten te schorsen of in te trekken, zou in dat geval ieder certificaat van het bemanningslid in kwestie afzonderlijk bekeken moeten worden.

2.8 Artikel 11 – nieuw certificaat na intrekking

Artikel 11, tweede lid, van Richtlijn (EU) 2017/2397 bepaalt dat een andere lidstaat geen certificaat van hetzelfde type mag afgeven aan een persoon die reeds in het bezit is van een kwalificatiecertificaat. Mag een andere lidstaat een nieuw certificaat afgeven nadat het oorspronkelijke certificaat is ingetrokken?

Voorlopig standpunt van DG MOVE

Lidstaat B is in principe bevoegd om een nieuw certificaat af te geven, nadat het oorspronkelijke certificaat is ingetrokken in lidstaat A, indien de aanvrager voldoet aan de voorwaarden van artikel 11.

Artikel 11, tweede lid, bepaalt echter dat lidstaat B moet nagaan of aan de aanvrager niet reeds een geldig kwalificatiecertificaat van de Unie is afgegeven en is derhalve op de hoogte van het feit dat het certificaat van de aanvrager ingetrokken is door een andere lidstaat. Lidstaat B moet rekening houden met dit feit en de redenen voor de intrekking en moet zorgvuldig controleren of de aanvrager voldoet aan de voorwaarden van artikel 11 en bijlage I.

2.9 Artikel 11 – nieuw certificaat na schorsing

Klopt de aanname dat er geen certificaat van hetzelfde type mag worden afgegeven wanneer het oorspronkelijke certificaat geschorst is, zelfs indien is voldaan aan de voorwaarden van de richtlijn?

Voorlopig standpunt van DG MOVE

We leiden uit artikel 11, tweede lid, af dat er geen nieuw certificaat kan worden afgegeven aangezien de persoon in kwestie nog steeds in het bezit is van een geldig (zij het geschorst) certificaat.

2.10 Artikel 11, lid 1 en bijlage I – naleving van de administratieve voorschriften

Mag een lidstaat aanvullende vereisten opleggen voor de naleving van de administratieve voorschriften naast die van bijlage I?

Voorlopig standpunt van DG MOVE

Artikel 11, eerste lid, verwijst naar de minimeisen uit bijlage I. Deze lijst moet worden beschouwd als een volledige/complete lijst met minimeisen (met ondergrenzen zoals minimumleeftijd en minimale duur van de opleiding). Lidstaten kunnen derhalve geen aanvullende vereisten opleggen als voorwaarde voor het afgeven van de kwalificatiecertificaten van de Unie overeenkomstig artikel 11, maar kunnen er indien nodig voor kiezen een hogere drempelwaarde te hanteren.

2.11 Artikel 12 – specifieke vergunningen

Land A geeft een kwalificatiecertificaat schipper af waarvoor de houder op een later moment een specifieke vergunning verwerft in land B. De EU-wetgeving bepaalt dat de specifieke vergunning moet worden aangebracht in het kwalificatiecertificaat schipper van de Unie (bijvoorbeeld met een "R" voor de specifieke vergunning voor het varen met behulp van een radar). Klopt het dat de houder van de (nieuwe) specifieke vergunning in het bezit moet zijn van een nieuw kwalificatiecertificaat van de Unie waarin de vergunning vervolgens kan worden aangebracht?

Artikel 12, vierde lid, bepaalt: “De lidstaten zorgen ervoor dat de bevoegde autoriteit die kwalificatiecertificaten van de Unie aan schippers afgeeft in het certificaat alle op grond van artikel 6 afgegeven specifieke vergunningen specificceert overeenkomstig het in artikel 11, lid 3, bedoelde model. De geldigheid van een dergelijke specifieke vergunning eindigt wanneer de geldigheid van het kwalificatiecertificaat van de Unie eindigt.”

Hieruit vloeit voor dat in principe dezelfde autoriteit die het kwalificatiecertificaat van de Unie heeft afgegeven (bijvoorbeeld in land A) er specifieke vergunningen in aanbrengt, ook indien de specifieke vergunning is afgegeven door een andere bevoegde autoriteit (bijvoorbeeld in land B). Dit heeft geen gevolgen voor de geldigheid van het kwalificatiecertificaat van de Unie (serienummer en geldigheidsdatum blijven ongewijzigd). De specifieke vergunning heeft een eigen serienummer en de geldigheidsdatum komt overeen met die van het kwalificatiecertificaat van de Unie.

2.12 Artikel 14 – wie kan wat opschorten

De richtlijn is alleen gericht tot de lidstaten van de EU. Kan een lidstaat van de CCR of een derde land waarvan de documenten erkend worden overeenkomstig artikel 10, derde lid, eveneens de geldigheid opschorten van een certificaat dat is afgegeven door een EU-lidstaat en vice versa?

Schorsing van certificaten van de Unie:

a) EU-lidstaten, of ze nu lid zijn van de CCR of niet, kunnen een certificaat van de Unie alleen opschorten op grond van en in overeenstemming met artikel 14, tweede lid, van de richtlijn. Certificaten van de Unie kunnen niet worden opgeschort door EU-lidstaten op grond van de Rijnreglementen.

b) De richtlijn spreekt zich niet uit over de mogelijke schorsing van certificaten van de Unie door derde landen. De autoriteiten van derde landen kunnen derhalve de geldigheid van certificaten van de Unie niet opschorten op grond van artikel 14, tweede lid, van de richtlijn (los van de vraag of de certificaten die ze afgeven erkend worden overeenkomstig artikel 10, tweede of derde lid, van de richtlijn). Derde landen zouden mogelijkerwijs certificaten van de Unie kunnen opschorten op hun eigen grondgebied op voorwaarde dat dit in overeenstemming is met hun internationale verplichtingen.

Schorsing van certificaten die erkend worden overeenkomstig artikel 10, tweede of derde lid

Uit artikel 14, tweede lid, van de richtlijn vloeit voort dat elke EU-lidstaat, voor wat het grondgebied van de Unie betreft, Rijncertificaten of certificaten van derde landen die erkend worden overeenkomstig artikel 10, tweede of derde lid, van de richtlijn, tijdelijk kunnen opschorten indien de schorsing nodig is om redenen van veiligheid of openbare orde.

2.13 Artikel 14 – intrekking

Kan de duur van de intrekking beperkt worden?

In overeenstemming met artikel 14, tweede lid, van de richtlijn kan elke lidstaat, met inbegrip van de lidstaat die het certificaat van de Unie heeft afgegeven, het certificaat tijdelijk opschorten indien de schorsing nodig is om redenen van veiligheid of openbare orde. Indien de redenen van tijdelijke aard zijn, kan de lidstaat die het certificaat van de Unie heeft afgegeven het certificaat derhalve tijdelijk opschorten, zonder het noodzakelijkerwijs in te trekken.

2.14 Artikel 14 – nieuw certificaat na intrekking

Het certificaat zou kunnen worden ingetrokken om redenen van medische geschiktheid. Wat zou er gedaan moeten worden als de houder weer voldoet aan de vereisten inzake medische geschiktheid? Zou het oude certificaat teruggegeven moeten worden en de status in de ECDB moeten worden hersteld? Of moet er een nieuw certificaat worden afgegeven met een nieuw nummer? Klopt de veronderstelling dat de competenties in dit geval niet opnieuw geëxamineerd hoeven te worden?

Als een certificaat wordt ingetrokken kan een nieuw certificaat (voorzien van een nieuw nummer) worden afgegeven indien is voldaan aan alle vereisten van artikel 11 van de richtlijn, wat beoordeeld moet worden door de bevoegde autoriteit.

2.15 Artikel 14 - schorsing

Het is mogelijk dat land B vaststelt dat het vermoeden bestaat dat de houder van een certificaat dat is afgegeven door land A niet langer voldoet aan de vereisten van artikel 11. Land B kan het certificaat niet intrekken, maar schort de geldigheid op om redenen van veiligheid. Land A moet een besluit nemen over de intrekking.

Moet land B in dit geval een einddatum vastleggen voor de schorsing of kan het besluit worden overgelaten aan het land van afgifte?

Land B moet een einddatum vastleggen aangezien artikel 14, tweede lid, bepaalt dat de schorsing tijdelijk is.

Wat gebeurt er met de schorsing indien land A constateert dat het vermoeden ongegrond is en het certificaat niet intrekt? Blijft de schorsing desalniettemin van kracht? Of kan land A de einddatum van de schorsing van land B wijzigen?

Het besluit inzake de schorsing kan alleen door land B worden gewijzigd of ingetrokken. Land A zou land B op de hoogte kunnen brengen van zijn beoordeling. Land B zou vervolgens kunnen besluiten de schorsing te wijzigen of op te heffen indien de beoordeling daartoe aanleiding geeft.

Zou land A uit hoofde van de nationale wetgeving de schorsingsperiode zoals bepaald door land B kunnen verlengen of inkorten?

Land A kan het besluit inzake de schorsing dat land B heeft genomen niet wijzigen. Als het certificaat wordt ingetrokken door de lidstaat van afgifte is de schorsing niet langer van kracht.

2.16 Artikel 14 – rechtsgevolgen van de schorsing

Kan een lidstaat criteria vastleggen voor de schorsing van certificaten om redenen van veiligheid (bijvoorbeeld alcoholimiet, aantal of ernst van ongevallen) en is die schorsing eveneens van kracht in andere lidstaten die wellicht andere criteria hebben vastgelegd? Zijn lokale schorsingen en intrekkingen mogelijk?

Voorlopig standpunt van DG MOVE

Het is in principe de bevoegdheid van elke lidstaat om, in overeenstemming met de algemene beginselen van het EU-recht (bijv. het evenredigheidsbeginsel, het beginsel van gelijke behandeling, het recht op doeltreffende rechtsbescherming) de redenen van veiligheid of openbare orde te bepalen die aanleiding geven tot de tijdelijke schorsing van een certificaat van de Unie overeenkomstig artikel 14, tweede lid. Lidstaten moeten daarbij rekening houden met de doelstellingen van de richtlijn en mogen de doeltreffendheid ervan niet ondermijnen.

We zijn geneigd te zeggen dat schorsingen en intrekkingen overeenkomstig artikel 14, tweede lid, dezelfde rechtsgevolgen hebben in de gehele Unie.

2.17 Artikel 14 – alcohol

Tijdens een politiecontrole aan boord blijkt dat de schipper veel te veel heeft gedronken. Als er geen sprake is van een alcoholverslaving voldoet hij nog altijd aan de normen voor medische geschiktheid. Kan het certificaat van de schipper worden ingetrokken op grond van het argument dat er niet langer wordt voldaan aan de 'naleving van de administratieve voorschriften' uit artikel 11, eerste lid, onder b), of kan de geldigheid alleen worden opgeschort om redenen van veiligheid of openbare orde? Als varen onder invloed wordt beschouwd als een inbreuk op de naleving van de administratieve voorschriften, betekent dat dan dat er voor een onbepaalde periode niet wordt voldaan aan deze vereiste?

Artikel 11, eerste lid, onder b), van de richtlijn verwijst naar minimumvereisten zoals vastgelegd in bijlage I. De vereiste inzake 'naleving van de administratieve voorschriften' moet geïnterpreteerd worden in combinatie met bijlage I, die geen bepalingen bevat met betrekking tot het alcoholmisbruik dat in de vraag aan de orde komt.

Misbruik van alcohol of drugs zou kunnen leiden tot het constateren van medische ongeschiktheid overeenkomstig artikel 23 van de richtlijn en bijlage III. Daarnaast kan elke lidstaat in overeenstemming met artikel 14, tweede lid, van de richtlijn een kwalificatiecertificaat van de Unie tijdelijk opschorten om redenen van veiligheid of openbare orde. Die redenen zouden inderdaad in verband gebracht kunnen worden met alcoholovertredingen.

2.18 Artikel 15, lid 2 – artikel 39, lid 3 – samenwerking

Wie zijn de bevoegde autoriteiten van andere lidstaten waarnaar verwezen wordt in artikel 15, tweede lid? De lidstaten die het dienstboekje hebben afgegeven?

Als een lidstaat zoals bedoeld in artikel 39, derde lid, in zijn nationale systeem geen autoriteit aanwijst die verantwoordelijk is voor het registreren en valideren van de vaartijd op verzoek van een bemanningslid, heeft die lidstaat de verantwoordelijkheid samen te werken met een andere lidstaat om te waarborgen dat de rechten van de bemanningsleden worden gerespecteerd. Artikel 15 geeft niet aan niet hoe er precies moet worden samengewerkt en met wie om ervoor zorgen dat de rechten en verplichtingen waarnaar verwezen wordt in het artikel, worden nageleefd.

2.19 Artikel 17 – examenvergoeding

Is het mogelijk om kosten in rekening te brengen voor het praktijkexamen?

De richtlijn belet de lidstaten niet om redelijke en evenredige kosten in rekening te brengen, naar rato van de kosten voor de procedures en formaliteiten.

2.20 Artikel 17 – goedgekeurde opleidingsprogramma's

Wat gebeurt er met de studenten die programma's hebben gevolgd die na 18 januari 2022 zijn goedgekeurd?

Artikel 17 bepaalt dat personen die een aanvraag indienen, moeten aantonen dat zij voldoen aan de in het eerste lid bedoelde competentienormen door te slagen voor een examen dat werd georganiseerd, ofwel onder verantwoordelijkheid van een bestuurlijke autoriteit overeenkomstig artikel 18, dan wel als onderdeel van een overeenkomstig artikel 19 goedgekeurd opleidingsprogramma. In artikel 19 worden een aantal voorwaarden vastgesteld voor de goedkeuring van opleidingsprogramma's. Als aanvragers geen opleidingsprogramma hebben gevolgd dat voldoet aan deze voorwaarden moeten ze een praktijkexamen afleggen dat wordt georganiseerd onder verantwoordelijkheid van een bestuurlijke autoriteit overeenkomstig artikel 18. Met andere woorden, het maakt niet uit wanneer de aanvrager is begonnen met de opleiding of wanneer het opleidingsprogramma is goedgekeurd. Wat telt is dat de student succesvol een goedgekeurd opleidingsprogramma heeft afgerond dat alle competentiestandaarden voor het niveau in kwestie omvat.

In de praktijk betekent het dat een opleidingsprogramma dat niet goedgekeurd is, kan blijven bestaan, maar dat de studenten daarna moeten bewijzen dat ze beschikken over alle competenties die uit hoofde van de richtlijn worden vereist en wel door een examen af te leggen dat wordt georganiseerd door een bestuurlijke autoriteit.

Als een opleidingsprogramma echter geüpgraded wordt en wel voldoet aan de vereisten van de richtlijn nadat een student is begonnen met het programma kan een extra module worden georganiseerd door het opleidingsinstituut om de lacunes te dichten. Daarmee kan hun opleidingsprogramma ook door de autoriteit worden goedgekeurd. In dat geval zouden de studenten een kwalificatiecertificaat kunnen verkrijgen zonder administratief examen en worden ze beschouwd als studenten die een goedgekeurd opleidingsprogramma hebben afgerond. Als zo'n module niet georganiseerd wordt, kunnen de studenten niet worden beschouwd als studenten die een goedgekeurd opleidingsprogramma hebben afgerond dat alle competentievereisten omvat.

2.21 Artikel 21, lid 6 – simulatoren

Hoe moeten we artikel 21, zesde lid, interpreteren: "De lidstaten zien erop toe dat een niet-discriminerende toegang tot simulatoren met het oog op beoordeling wordt verleend"?

Het beginsel van niet-discriminatie dat in de wetgeving is vastgelegd moet ervoor zorgen dat alle personen in gelijke mate toegang hebben tot de kansen die de samenleving biedt (in dit specifieke geval tot de praktijkexamens met behulp van simulatoren in de gevallen zoals bepaald door de richtlijn). Dat houdt in dat individuele personen of groepen in vergelijkbare situaties niet minder gunstig mogen worden behandeld vanwege een specifiek kenmerk zoals geslacht, ras of etnische afkomst, geloofsovertuiging, handicap, leeftijd of seksuele geaardheid. Het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) verbiedt discriminatie op grond van nationaliteit.

2.22 Artikel 22(6) – één actief dienstboekje

Op welke dienstboekjes is de verplichting uit artikel 22, zesde lid, van toepassing?

Artikel 22, zesde lid, bepaalt dat de lidstaten ervoor zorgen dat bemanningsleden één actief dienstboekje bezitten en dat vaartuigen in het bezit zijn van één enkel actief vaartijdenboek. In artikel 38, vierde lid, is echter een overgangsbepaling opgenomen op grond waarvan de dienstboekjes en vaartijdenboeken die vóór 18 januari 2022 zijn afgegeven overeenkomstig andere regels dan die bij deze richtlijn zijn vastgesteld, nog gedurende ten hoogste tien jaar na 18 januari 2022 gebruikt kunnen worden. Overeenkomstig artikel 38, vierde lid, mogen de dienstboekjes en vaartijdenboeken die voor

18 januari 2022 zijn afgegeven actief blijven gedurende de overgangsperiode, ook in situaties waarin een bemanningslid in het bezit is van meer dan een dienstboekje dat is afgegeven voor 18 januari 2022.

2.23 Artikel 25 – gegevensbank voor lidstaten die niet in verbinding staan met het vaarwegennet van een andere lidstaat

Zijn de lidstaten waarop artikel 39, tweede lid, van toepassing is, verplicht om informatie uit te wisselen met de gegevensbank van de Commissie?

De lidstaten die niet verplicht zijn om de in de artikel 25, eerste lid, bedoelde nationale registers bij te houden, hebben in overeenstemming met artikel 39, tweede lid, echter wel de verplichting om informatie uit te wisselen met andere lidstaten, met name met betrekking tot de schorsing van kwalificatiecertificaten. Deze informatie moet geregistreerd worden in de in artikel 25, tweede lid, bedoelde gegevensbank, zoals bepaald in artikel 14, tweede en derde lid.

2.24 Artikel 25 – register

Overeenkomstig artikel 25, eerste lid, zijn de lidstaten verplicht registers bij te houden voor kwalificatiecertificaten van de Unie, dienstboekjes en vaartijdenboeken. Deze informatie wordt doorgegeven aan de Europese gegevensbanken voor bemanningen en vaartuigen. Zou de informatie die wordt doorgegeven aan de Europese gegevensbanken afkomstig moeten zijn van één nationale gegevensbank of kan deze eveneens worden doorgegeven door regionale gegevensbanken?

De richtlijn bevat geen vereisten ten aanzien van het aantal registers per lidstaat die de vereiste gegevens doorgeven aan de gegevensbanken van de Unie. In overeenstemming met Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/473 van de Commissie houdt de Commissie contact met de lidstaten via één enkel contactpunt dat door elke lidstaat is aangewezen onder de in artikel 26, onder g), van Richtlijn (EU) 2017/2397 bedoelde bevoegde autoriteiten.

2.25 Artikel 26 – bevoegde autoriteiten

Wat wordt er bedoeld met “bevoegde autoriteiten”?

De bevoegde autoriteiten zijn de autoriteiten die door de lidstaten zijn aangewezen om op hun grondgebied de taken te vervullen die in artikel 26 van Richtlijn (EU) 2017/2397 worden opgesomd. Het kan gaan om elk orgaan dat beschikt over de juridisch gedelegeerde bevoegdheid of dat gemachtigd is om de taak in kwestie te vervullen.

2.26 Artikel 38 – beperkingen uit Richtlijn 96/50/EG

Wat moet er worden gedaan met beperkingen zoals het aantal ton of kW wanneer een vaarbewijs overeenkomstig Richtlijn 96/50/EG wordt vervangen door een kwalificatiecertificaat van de Unie?

Het betreft volgens ons met name de vaarbewijzen met beperkingen die voortvloeien uit de toepassing van artikel 7, vierde lid van Richtlijn 96/50/EG.

We zijn van mening dat de situatie van deze vaarbewijzen, die weliswaar zijn afgegeven “overeenkomstig Richtlijn 96/50/EG” en daarmee vallen onder artikel 38 van Richtlijn (EU) 2017/2397,

desalniettemin wezenlijk verschilt van andere vaarbewijzen die zijn afgegeven overeenkomstig Richtlijn 96/50/EG (en die geen beperkingen bevatten – met uitzondering van die ten aanzien van de medische geschiktheid).

Bij ontstentenis van een duidelijke oplossing in de tekst van artikel 38, interpreteren we de overgangsbepalingen als volgt: de beperkingen uit artikel 7, vierde lid van Richtlijn 96/50 gelden ook voor de kwalificatiecertificaten van de Unie die worden afgegeven overeenkomstig artikel 38. Dat lijkt logisch, want:

- overgangsbepalingen moeten strikt geïnterpreteerd worden en ze hebben tot doel eerder verleende bevoegdheden te beschermen (zie ook overwegende 39 van Richtlijn 2017/2397). Elke opwaardering van de bevoegdheden ten opzichte van degene die zijn verleend uit hoofde van Richtlijn 96/50/EG had expliciet in de tekst geregeld moeten worden;
- uit de wetgevingsgeschiedenis van artikel 7, vierde lid, van Richtlijn 96/50/EG blijkt dat het de bedoeling was dat de beperkingen permanent waren – het lijkt daarom logisch dat ze na de omzetting worden voortgezet;
- er kan ook een vergelijking worden gemaakt met de beperkingen ten aanzien van de medische geschiktheid, die worden geregistreerd in het nieuwe certificaat.

We zijn van mening dat de bepalingen van Verordening (EU) 2020/182 niet beletten dat deze beperkingen worden opgenomen in punt 11 van het model.

Indien de vraag eveneens betrekking heeft op 'andere' beperkingen: als het vaarbewijs niet is afgegeven overeenkomstig de minimumvereisten van Richtlijn 96/50 of als het een nationaal vaarbewijs betreft dat is afgegeven overeenkomstig artikel 3, tweede lid van die richtlijn, valt het niet onder artikel 38 van Richtlijn 2017/2397.

2.27 Artikel 38 – vervanging van certificaten

Kunt u de vereisten inzake de dagen vaartijd toelichten (respectievelijk 540, 900 en 1080), zoals bedoeld in 38, derde lid? Indien geconstateerd wordt dat de huidige nationale vereisten voor een matroos *enigszins* lager zijn dan de vereisten van de richtlijn, moet een matroos dan eerst bewijzen dat hij een vaartijd van 540 dagen heeft opgebouwd?

Wanneer bemanningsleden een kwalificatiecertificaat van de Unie aanvragen, moeten de lidstaten, in overeenstemming met artikel 38, derde lid, ervoor zorgen dat een kwalificatiecertificaat wordt afgegeven waarvan de bekwaamheidseisen vergelijkbaar zijn of lager dan die van het te vervangen certificaat. De overgangsmaatregelen hebben tot doel eerder verleende bevoegdheden zo veel mogelijk te beschermen. Ze zijn alleen van toepassing op de personen die geen kwalificatiecertificaat van de Unie aanvragen in overeenstemming met artikel 11.

Alle lidstaten kunnen voor ieder type kwalificatie die ze vóór 18 januari 2022 hebben afgegeven, besluiten of de nieuwe vereisten van de richtlijn vergelijkbaar zijn met de vroegere nationale vereisten. De resultaten van de evaluatie zouden kunnen worden opgenomen in een correspondentietabel. Als de eerdere bekwaamheidsvereisten van een bepaalde lidstaat voor het verkrijgen van de kwalificatie matroos vergelijkbaar zijn met de vereisten die de richtlijn stelt aan een matroos, kan de matroos een verzoek indienen om zijn nationale certificaat te laten vervangen door een kwalificatiecertificaat van de Unie.

Een certificaat van de Unie waarvoor de vereisten strenger zijn dan die van het certificaat dat vervangen moet worden, kan alleen worden afgegeven als de matroos bewijst dat hij de nodige ervaring heeft op basis van de opgebouwde vaartijd.

2.28 Artikel 38 – vervanging van dienstboekjes

Welke autoriteit mag het huidige dienstboekje vervangen door een nieuw exemplaar dat in overeenstemming is met de richtlijn?

De richtlijn geeft niet expliciet aan welke autoriteit een dienstboekje vervangt door een nieuw dienstboekje dat wordt afgegeven in overeenstemming met de richtlijn. In artikel 4, tweede lid, wordt echter bepaald dat voor andere dekbemanningsleden dan schippers het kwalificatiecertificaat van de Unie en het dienstboekje in één document moeten worden opgenomen. De bevoegde autoriteit die het kwalificatiecertificaat vervangt (de autoriteit die het in eerste instantie had afgegeven) geeft derhalve in dergelijke situaties het nieuwe dienstboekje af.

2.29 Uitvoeringsverordening 2020/182 van de Commissie – modellen

Moeten de modellen uit deze verordening worden beschouwd als uniform voor alle lidstaten of kunnen de grafische kenmerken worden aangepast aan de nationale situatie (bijvoorbeeld hologrammen, UV-druk)?

De vereisten voor de fysieke kenmerken per model zijn opgenomen in de verschillende tekstgedeelten van de verordening. Waar dat nodig is omwille van technische redenen kunnen lidstaten enkele beperkte technische variaties aanbrengen, op voorwaarde dat het certificaat wordt afgegeven in overeenstemming met het model.

In de verordening staat een model van een document waarin het kwalificatiecertificaat en het dienstboekje gecombineerd worden. Zullen er drukkers worden erkend op Europees niveau? Hoe wordt de QR-code toegekend en hoe wordt deze aangebracht op de eerste pagina van het papieren document?

Er worden op EU-niveau geen drukkers erkend. De QR-code wordt op hetzelfde moment aan de ECDB toegewezen als het CID van het bemanningslid. De lidstaten bepalen wat de technische voorwaarden zijn voor het aanbrengen van de QR-code in de documenten.

2.30 Schendingen, inbreuken, schorsingen

Welke mogelijkheden zijn er om potentiële inbreuken op de omzetting door andere lidstaten te melden bij de Commissie? Denk aan gevallen waarin er geconstateerd wordt dat men te gul is geweest bij het afgeven van certificaten of wanneer matrozen gediscrimineerd worden.

In het algemeen stelt de Commissie mogelijke inbreuken op de EU-wetgeving vast op grond van eigen onderzoek of naar aanleiding van klachten van burgers, bedrijven of andere belanghebbenden. De Commissie kan een formele inbreukprocedure inleiden wanneer de EU-lidstaat in kwestie de vermeende inbreuk niet rechtzet. Wat betreft het afgeven van de documenten als bedoeld in artikel 10, tweede of derde lid, van de richtlijn, geldt daarnaast dat de Commissie, wanneer zij constateert dat de vereisten die identiek zijn aan die van de richtlijn niet langer worden toegepast, uitvoeringshandelingen vaststelt die de geldigheid van kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken die zijn afgegeven in overeenstemming met die vereisten, opschorten voor alle binnenwateren in de Europese Unie.

2.31 Lijsten en codes voor de uitwisseling van gegevens met de ECDB en de integratie daarvan in het ERDMS

Op welke lijsten en codes in het ERDMS is de uitwisseling van gegevens met de ECDB van toepassing?

(zie document CESNI/QP (21) 61 rev. 1)

1. Soort documenten
2. Soorten kwalificaties
3. Specifieke vergunningen
4. Aangemelde trajecten met specifieke risico's
5. Bevoegde autoriteiten
6. Landen
7. Mitigerende maatregelen of beperkingen in verband met de medische geschiktheid.

Welke methode kan worden toegepast voor het gebruik van serienummers?

(zie document CESNI/QP (21) 61 rev. 1)

1. Persoon X met het (8-cijferige) CID=87654321 ontvangt van de Nederlandse bevoegde autoriteit nummer 1 zijn/haar eerste EU-kwalificatiecertificaat schipper. Het certificaat krijgt het **21-cijferige serienummer** 87654321**QEU01NL010001** (CID+code~~typedoc~~type+codequa+codeissuer + specifiek oplopend nummer bestaande uit vier cijfers, dat is gebaseerd op het soort certificaat voor die houder¹).
2. Vervolgens ontvangt dezelfde persoon van de Oostenrijkse bevoegde autoriteit nummer 2 zijn/haar tweede certificaat schipper. Het certificaat krijgt dan het **21-cijferige serienummer** 87654321**QEU01AT020002**.
3. Tegelijkertijd ontvangt deze persoon van dezelfde Oostenrijkse bevoegde autoriteit zijn/haar eerste certificaat voor het varen met behulp van radar. De specifieke vergunning krijgt het **18-cijferige serienummer** 87654321**SPRAT02001** (CID+code~~typedoc~~type+codeAuthType+codeissuer + specifiek oplopend nummer bestaande uit drie cijfers, dat is gebaseerd op alle specifieke vergunningen voor die houder).
4. Indien deze persoon van de Hongaarse autoriteit van afgifte nr. 2 voor de eerste keer een vergunning ontvangt voor het bevaren van een riviergedeelte met specifieke risico's (op de Donau of ergens anders), dan zal die vergunning van het 18-cijferige serienummer 87654321**SPSHU02001** voorzien worden.
5. Indien deze persoon van de Roemeense autoriteit van afgifte nr. 3 een tweede vergunning ontvangt voor het bevaren van een ander riviergedeelte met specifieke risico's, dan zal die vergunning het **18-cijferige serienummer** 87654321**SPSRO03002** dragen.
6. Persoon Y met CID=12345678 ontvangt van de Duitse bevoegde autoriteit nr. 3 zijn/haar tweede RH-certificaat schipper. Het certificaat krijgt dan het 21-cijferige serienummer 12345678**QRH01DE030002**.
7. Dezelfde persoon Y ontvangt van de dezelfde autoriteit zijn/haar certificaat voor LNG-deskundige. Het certificaat krijgt dan het 21-cijferige serienummer 12345678**QRH50DE030001**.
8. Dezelfde persoon Y ontvangt van de Nederlandse autoriteit nr. 1 zijn/haar eerste dienstboekje. Het dienstboekje krijgt dan bv. het **21-cijferige serienummer** 12345678**SRBRHNL010587** (CID+code doc+issuer+ oplopend nummer in vier cijfers van het dienstboekje dat door die autoriteit is afgegeven).

Zie de volgende pagina's voor een uitgebreide toelichting.

¹ Een mogelijkheid is het nummer "0000" vrij te laten voor de versie van het document in de databank, onafhankelijk van de autoriteit van afgifte en/of subtype. Deze versie van het document zou dan altijd "0000" blijven (of blanco/leeg) en de verschillende fysieke/pdf-versies van dit document hebben dan een oplopend nummer, bv.: "0001", "0002", enz.

S. Nr.	Lijst	ERDMS codering vereist	Titel van tabel in het ERDMS	Lijsten, codes of coderingsmethode indien van toepassing	Opmerkingen																																	
1	Soorten documenten	JA Verordening (EU) 2020/182 (bijlage I)	CODE-TYPE-DOC	<table><thead><tr><th>Code</th><th>Naam</th><th>Equivalent</th></tr></thead><tbody><tr><td>Q--</td><td>Kwalificatiecertificaat</td><td></td></tr><tr><td>SRB--</td><td>Dienstboekje</td><td></td></tr><tr><td>LBK--</td><td>Vaartijdenboek</td><td></td></tr><tr><td>QEU</td><td>Kwalificatiecertificaat van de EU</td><td>(Q--)</td></tr><tr><td>QRH</td><td>Kwalificatiecertificaat van de CCR</td><td>(Q--)</td></tr><tr><td>SP</td><td>Specifieke vergunningen</td><td>(SP)</td></tr><tr><td>SRBEU</td><td>Dienstboekje van de EU</td><td>(SRB--)</td></tr><tr><td>SRBRH</td><td>Dienstboekje van de CCR</td><td>(SRB--)</td></tr><tr><td>LBKEU</td><td>Vaartijdenboek van de EU</td><td>(LBK--)</td></tr><tr><td>LBKRH</td><td>Vaartijdenboek van de CCR</td><td>(LBK--)</td></tr></tbody></table> Documenten van hetzelfde type worden met hetzelfde aantal letters weergegeven. Voor nationale certificaten die niet in de ECDB zijn opgenomen of documenten die door derde landen zijn afgegeven, kan eventueel gebruik worden gemaakt van Q--, SRB-- en LBK--. In deze gevallen komen er twee streepjes in plaats van "EU" of "RH", zodat de code voor het soort document hetzelfde aantal tekens bevat.	Code	Naam	Equivalent	Q--	Kwalificatiecertificaat		SRB--	Dienstboekje		LBK--	Vaartijdenboek		QEU	Kwalificatiecertificaat van de EU	(Q--)	QRH	Kwalificatiecertificaat van de CCR	(Q--)	SP	Specifieke vergunningen	(SP)	SRBEU	Dienstboekje van de EU	(SRB--)	SRBRH	Dienstboekje van de CCR	(SRB--)	LBKEU	Vaartijdenboek van de EU	(LBK--)	LBKRH	Vaartijdenboek van de CCR	(LBK--)	Dit is de code die in het serienummer zal worden gebruikt (zie onderstaande voorbeelden). Deze code komt na het CID (behalve voor LBK).
Code	Naam	Equivalent																																				
Q--	Kwalificatiecertificaat																																					
SRB--	Dienstboekje																																					
LBK--	Vaartijdenboek																																					
QEU	Kwalificatiecertificaat van de EU	(Q--)																																				
QRH	Kwalificatiecertificaat van de CCR	(Q--)																																				
SP	Specifieke vergunningen	(SP)																																				
SRBEU	Dienstboekje van de EU	(SRB--)																																				
SRBRH	Dienstboekje van de CCR	(SRB--)																																				
LBKEU	Vaartijdenboek van de EU	(LBK--)																																				
LBKRH	Vaartijdenboek van de CCR	(LBK--)																																				
2	Soorten kwalificaties	JA Verordening (EU) 2020/182 (bijlage I) om nadere gegevens te verstrekken over het soort document	CODE-CERT-TYPE	Codes kwalificatie: nummer met 2 cijfers <table><thead><tr><th>Code</th><th>Naam</th></tr></thead><tbody><tr><td>01</td><td>Schipper</td></tr><tr><td>02</td><td>Stuurman</td></tr><tr><td>03</td><td>Volmatroos</td></tr><tr><td>04</td><td>Matroos</td></tr><tr><td>05</td><td>Deksman</td></tr><tr><td>06</td><td>Lichtmatroos</td></tr><tr><td>50</td><td>LNG-deskundige</td></tr><tr><td>51</td><td>Deskundige voor de passagiersvaart</td></tr></tbody></table>	Code	Naam	01	Schipper	02	Stuurman	03	Volmatroos	04	Matroos	05	Deksman	06	Lichtmatroos	50	LNG-deskundige	51	Deskundige voor de passagiersvaart	Deze code zal worden gebruikt in het serienummer van de kwalificatiecertificaten en volgt de code voor het soort document (zie onderstaande voorbeelden) op basis van de lijst van code_crew_role. Waar mogelijk worden ze gebaseerd op de codes voor taken/functies zoals in Verordening (EU) 2020/182 omschreven voor het invullen van dienstboekjes en vaartijdenboeken. Dit is ook de reden waarom codes 07, 08, 09 en volgende van de kwalificaties niet zijn gebruikt. Deze codes worden vrijgehouden voor															
Code	Naam																																					
01	Schipper																																					
02	Stuurman																																					
03	Volmatroos																																					
04	Matroos																																					
05	Deksman																																					
06	Lichtmatroos																																					
50	LNG-deskundige																																					
51	Deskundige voor de passagiersvaart																																					

					nationale registers en/of voor toekomstige toepassingen van de ECDB.										
3	Soorten specifieke vergunningen	JA Verordening 2020/182 (bijlage I)	CODE-AUTH-TYPE	<table><tr><th>Code</th><th>Naam</th></tr><tr><td>R</td><td>voor het varen met behulp van radar</td></tr><tr><td>M</td><td>voor het bevaren van binnenwateren van maritieme aard</td></tr><tr><td>C</td><td>voor het varen met grote konvooien</td></tr><tr><td>S</td><td>voor riviergedeelten met specifieke risico's</td></tr></table> De codes "R", "M" en "C" zijn opgenomen in Verordening 2020/182.	Code	Naam	R	voor het varen met behulp van radar	M	voor het bevaren van binnenwateren van maritieme aard	C	voor het varen met grote konvooien	S	voor riviergedeelten met specifieke risico's	Deze codes zullen in het serienummer van specifieke vergunningen worden gebruikt na de code voor het soort document (zie voorbeelden hieronder).
Code	Naam														
R	voor het varen met behulp van radar														
M	voor het bevaren van binnenwateren van maritieme aard														
C	voor het varen met grote konvooien														
S	voor riviergedeelten met specifieke risico's														
4	Binnenwatertrajecten met specifieke risico's	JA Verordening (EU) 2020/182 (bijlage I)	LIST-STRETCH	Combinatie van een binnenwaterwegcode (drie letters), het beginpunt van het traject als rivierkilometer (4-cijferig nummer) en het eindpunt als rivierkilometer (4-cijferig nummer), gescheiden door een liggend streepje "-". Bijvoorbeeld: RH-0498-0592 voor de Rijn of D--2249-2322 voor de Donau. De lijst van codes voor de binnenwaterwegen zal door de Commissie worden vastgesteld op basis van de in Deel 2A van Uitvoeringsverordening 2018/1973 vermelde binnenwaterwegcodes met drie tekens. Indien de code één of twee tekens bevat, zal deze met respectievelijk "-." of "-." worden aangevuld. Ook de km-punten van de aangemelde trajecten zullen door de Commissie worden toegekend op basis van de door de lidstaten verstrekte gegevens.	Deze codes zullen NIET in het serienummer van specifieke vergunningen worden gebruikt maar op de certificaten en in de registers/ECDB worden opgenomen om aan te geven dat specifieke vergunningen zijn afgegeven voor binnenwatertrajecten met specifieke risico's. Een vergunning kan worden afgegeven voor een gedeelte van dit aangemelde binnenwatertraject, bv. RH-0500-0530. In dat geval zal dit deel handmatig in de registers moeten worden ingevoerd (in het veld "free text"), omdat dit niet als zodanig in de lijst van aangemelde trajecten met specifieke risico's is opgenomen. Voor het coderen van het traject dient echter dezelfde methode te worden toegepast.										
5	Bevoegde autoriteiten	JA Verordening (EU) 2020/182 (bijlage I)	CODE-ACTOR	De code voor de bevoegde autoriteit bestaat uit twee letters (land) en een alfanumerieke code van twee cijfers. Zo zijn bijvoorbeeld AT01, AT02 en AT03 drie codes voor Oostenrijk, bestaande uit codewaarde "code-actor" met respectievelijk 01, 02 en 03. Een "code-actor" is uniek voor elk tweetal "ACTOR-	Deze tabel bevat de officiële naam van de bevoegde autoriteit, in de landstaal en in het Engels, samen met de										

				ID/land-ID", maar dezelfde code moet dan wel worden gebruikt voor alle vergunning-ID's van een dergelijk codepaar. Deze code kan worden gebruikt om een autoriteit van afgifte aan te geven die bevoegd is om voor een bepaald land kwalificatiecertificaten af te geven. AT01 zou bijvoorbeeld het "federale ministerie voor Klimaatactie, Milieu, Energie, Mobiliteit, Innovatie en Technologie" kunnen zijn en dezelfde code dient dan ook te worden gebruikt bij de afgifte van certificaten en dienstboekjes indien het "federale ministerie voor Klimaatactie, Milieu, Energie, Mobiliteit, Innovatie en Technologie" ook daarvoor bevoegd is.	code van die bevoegde autoriteit.																				
6	Landen	Noodzakelijk voor de codering van autoriteiten	CODE-COUNTRY	Voor echte landen gebruikt men de uit twee letters bestaande ISO 3166-landencode. Indien nodig kan "EU" voor de Europese Unie en "RH" voor de CCR worden gebruikt, omdat zowel "EU" als "RH" niet in de ISO-3166-standaard voorkomen.																					
7	Beperkingen	JA Gedelegeerde Richtlijn 2020/12	CODE-CERT-LIMITATIONS	<table><tr><th>Code</th><th>Naam</th></tr><tr><td>01</td><td>Optische correctie (bril en/of contactlenzen) vereist</td></tr><tr><td>02</td><td>Gehoorapparaat vereist</td></tr><tr><td>03</td><td>Ledemaatprothese vereist</td></tr><tr><td>04</td><td>Alleen werken in het stuurhuis niet toegestaan</td></tr><tr><td>05</td><td>Alleen bij daglicht</td></tr><tr><td>06</td><td>Geen navigatietaken toegestaan</td></tr><tr><td>07</td><td>Beperkt tot het volgende vaartuig: ...</td></tr><tr><td>08</td><td>Beperkt tot het volgende vaargebied: ...</td></tr><tr><td>09</td><td>Beperkt tot de volgende taak: ...</td></tr></table>	Code	Naam	01	Optische correctie (bril en/of contactlenzen) vereist	02	Gehoorapparaat vereist	03	Ledemaatprothese vereist	04	Alleen werken in het stuurhuis niet toegestaan	05	Alleen bij daglicht	06	Geen navigatietaken toegestaan	07	Beperkt tot het volgende vaartuig: ...	08	Beperkt tot het volgende vaargebied: ...	09	Beperkt tot de volgende taak: ...	
Code	Naam																								
01	Optische correctie (bril en/of contactlenzen) vereist																								
02	Gehoorapparaat vereist																								
03	Ledemaatprothese vereist																								
04	Alleen werken in het stuurhuis niet toegestaan																								
05	Alleen bij daglicht																								
06	Geen navigatietaken toegestaan																								
07	Beperkt tot het volgende vaartuig: ...																								
08	Beperkt tot het volgende vaargebied: ...																								
09	Beperkt tot de volgende taak: ...																								
8	Status van het certificaat	Codering is niet vereist, maar wel een lijst van statussen die is vastgesteld bij Verordening 2020/473 en in het ERDMS dient te worden opgenomen.	LIST_CERT_STATUS	<table><tr><th>Code</th><th>Naam</th></tr><tr><td>1</td><td>Actief</td></tr><tr><td>10</td><td>Vervallen</td></tr><tr><td>11</td><td>Geschorst</td></tr><tr><td>12</td><td>Ingetrokken</td></tr><tr><td>90</td><td>Verloren</td></tr><tr><td>91</td><td>Gestolen</td></tr><tr><td>92</td><td>Vernietigd</td></tr></table>	Code	Naam	1	Actief	10	Vervallen	11	Geschorst	12	Ingetrokken	90	Verloren	91	Gestolen	92	Vernietigd	Deze mogelijke codes dienen hier alleen ter illustratie.				
Code	Naam																								
1	Actief																								
10	Vervallen																								
11	Geschorst																								
12	Ingetrokken																								
90	Verloren																								
91	Gestolen																								
92	Vernietigd																								
