

## PROTOCOL

### **Goedkeuring van het nieuwe Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn ("RSP") (aangenomen door middel van een schriftelijke procedure op 8 november 2022)**

1. De Verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018 bekrachtigt de in de Verklaring van Bazel (16 mei 2006) vastgelegde doelstellingen van de CCR ten aanzien van de modernisering en harmonisering van het rechtskader voor de beroepskwalificaties in de Rijnvaart en Europese binnenvaart. De CCR wordt daarin opgedragen door moderne bemanningsvoorschriften de attractiviteit van de sector te bevorderen, zodat de Rijnvaart ook in de toekomst onder zo mogelijk eenvoudige, duidelijke en geharmoniseerde wettelijke randvoorwaarden kan functioneren.
2. De Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2017 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de Richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad (hierna: "de Richtlijn") volgt een op competenties gebaseerde benadering, in tegenstelling tot het huidige recht dat gebaseerd is op ervaringen. Een aanpassing van het rechtskader voor de Rijn aan de voorschriften van de Europese Richtlijn en met name aan de nieuwe, op competenties gebaseerde benadering zal niet alleen de mobiliteit van de bemanningsleden in de binnenvaart ten goede komen, maar ook de attractiviteit van de sector. Bovendien wordt hierdoor een uniform stelsel voor de gehele Rijn tot stand gebracht.
3. De CCR heeft in het verleden met zeven lidstaten van de Europese Unie administratieve overeenkomsten gesloten over de erkenning van schippersvaarbewijzen en vaartijden, om daarmee de basis te leggen voor een harmonisatie van de wettelijke voorschriften in Europa. De CCR heeft tot nu toe de erkenning van de Europese kwalificatiecertificaten toegekend nadat de gelijkwaardigheid van de voorschriften van het derde land dat om erkenning verzocht had, werd vastgesteld. Dit is van belang om de veiligheid in de Rijnvaart te kunnen waarborgen.
4. De CCR heeft bij Besluit 2015-I-3 samen met de EU het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart („CESNI“) ingesteld. De taken van dit comité bestaan onder andere uit de goedkeuring van standaarden voor de beroepskwalificaties en medische geschiktheid in de binnenvaart, waar de dienovereenkomstige regelgevingen op Europees en internationaal niveau – waaronder die van de EU en de CCR – naar verwijzen zodat zij toepassing vinden.

CESNI heeft tijdens de vergadering op 8 november 2018 in Praag voor de gehele Europese Unie en de Rijnvaart veertien standaarden aangenomen die gebundeld werden tot de Europese Standaard voor beroepskwalificaties in de binnenvaart (ES-QIN). De ES-QIN 2018/1 bevat:

- competentiestandaarden,
- standaarden voor praktijkexamens,
- standaarden voor de toelating van simulatoren,
- standaarden voor de medische geschiktheid.

Deze uniforme voorschriften dragen bij aan de veiligheid in de binnenvaart. Zij hebben tot doel vast te leggen welke eisen aan de bemanning gesteld moeten worden zodat de afgegeven kwalificatiecertificaten erkend kunnen worden. Op deze wijze geeft CESNI invulling aan de taak om voor de CCR en de EU een gemeenschappelijk kader tot stand te brengen.

Op 15 oktober 2019 werd een nieuwe versie (2019/1) van de ES-QIN uitgebracht, die in vergelijking met de ES-QIN 2018/1 in een aantal opzichten werd aangevuld. Er werden met name verschillende modellen opgenomen voor bemanningsdocumenten.

CESNI-standaarden zijn niet *op zich* bindend. De EU en de CCR, alsmede andere internationale organisaties of individuele landen kunnen de standaarden toepasselijk verklaren door deze in hun desbetreffende rechtskader op te nemen.

5. In het overleg tussen de CCR en de Europese Commissie ging het vooral om de geldigheid van de bemanningsdocumenten op de Rijn en dan voornamelijk om de formulering van artikel 3.02 van het RSP.  
De deskundigen van de CCR geven de voorkeur aan een formulering waaruit blijkt dat zowel de op grond van het recht van de Unie als op grond van het RSP afgegeven documenten beide op de Rijn geldig zijn. Dit moet op deze manier geformuleerd worden, aangezien de richtlijn niet op zich rechtstreeks toepasselijk is op de Rijn tussen Bazel en de open zee. Deze formulering heeft vooral tot doel het uniforme rechtskader op de gehele Rijn te behouden, omdat dit een absolute voorwaarde is voor een vrije Rijnvaart onder gelijke voorwaarden. In artikel 3.02 is voorzien dat op de Rijn zowel Uniekwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken geldig zijn die op grond van de Richtlijn werden afgegeven, als kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken die werden afgegeven op grond van het RSP.
6. In het nieuwe RSP wordt de geldigheid van de kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken van de Unie die krachtens de richtlijn worden afgegeven, op de gehele Rijn erkend.
7. Met dit besluit neemt de CCR een volledig herzien RSP aan, om de in de Verklaring van Mannheim vastgelegde doelstellingen te bereiken, namelijk, een harmonisatie en een hoge kwaliteit van de opleidingen en cursussen; de CCR verwijst hiervoor naar de ES-QIN 2019/1 en harmoniseert zij haar regelgeving met de Richtlijn (EU) 2017/2397. De nieuwe versie van het reglement is als bijlage bijgevoegd. Het RSP dat tot nu toe van kracht was op grond van bijlage 1 bij Besluit 2010-I-8 trad in werking op 1 juli 2011. Als het nieuwe RSP van kracht wordt, zal deze versie van het RSP buiten werking treden.
8. Navolgend worden de resultaten van de evaluatie beschreven overeenkomstig de richtsnoeren voor de reglementaire activiteiten van de CCR (Besluit 2008-I-3).

### **Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden**

Deze wijzigingen hebben tot doel het RSP aan te passen, om een geharmoniseerd en modern reglementair kader voor de Rijn en andere Europese binnenwateren te kunnen waarborgen.

De bepalingen in het RSP met betrekking tot het scheepvaartpersoneel worden in overeenstemming gebracht met de Europese voorschriften. Naar voorbeeld van de Richtlijn wordt een op competenties gebaseerde benadering gevolgd en zijn de CESNI-standaarden voor beroepskwalificaties, praktijkexamens, toelating van simulatoren, medische geschiktheid en modellen voor de bemanningsdocumenten in het RSP opgenomen en daardoor op de Rijn toepasselijk verklaard.

In het navolgende worden de redenen beschreven voor deze wijzigingen die een herziening van het RSP rechtvaardigen om uniforme eisen voor de beroepskwalificaties vast te leggen.

In de Duitse versie wordt de naam van het reglement aangepast aan de benaming van de andere reglementen van de CCR en gewijzigd in "Rheinschiffspersonalverordnung".

## **Artikel 1.01**

### **Toepassingsgebied**

De bepaling is gebaseerd op 2.01 van de vorige versie, waarin voor alle voorschriften met betrekking tot de kwalificaties en de bemanning werd aangegeven wat het toepassingsgebied was. Nu er na de aanpassing van het RSP aan de bepalingen van de Richtlijn (EU) 2017/2397 geen aparte patenten meer zijn (schipperspatent en radarpatent), kon het voorschrift voor het toepassingsgebied aan het begin van het reglement worden geplaatst. Voor wat de bemanningsvoorschriften betreft is het toepassingsgebied identiek aan de bepalingen van de Richtlijn. Veerponten zijn echter uitgesloten, omdat die niet onder de bevoegdheid van de CCR vallen. Voor vrij varende veerponten wordt de Richtlijn in de lidstaten van de CCR die ook lid zijn van de Europese Unie geïmplementeerd, maar dus buiten het RSP om.

Artikel 1.01 RSP legt het toepassingsgebied vast voor de algemene bepalingen, de kwalificaties en de bemanning.

In bepaalde voorschriften kunnen uitzonderingen op dit toepassingsgebied worden voorzien.

## **Artikel 1.02**

### **Begripsbepalingen**

De bepaling komt in grote lijnen overeen met artikel 1.01 van de vorige versie. De begripsbepalingen werden aangevuld en aangepast aan de ES-TRIN, rekening houdend met de bepalingen van de Richtlijn en CESNI (definitie ES-QIN). Er is tevens meer rekening gehouden met de gelijkkluidende definities in het Rijnvaartpolitiereglement.

1. "vaartuig": In deze begripsbepaling is het begrip "veerpont" geschrapt, omdat veerponten niet vallen onder de bevoegdheid van de CCR. Ten aanzien van vrij varende veerponten wordt de Richtlijn in nationaal recht omgezet.
2. "binnenschip": Aanpassing van het geografische toepassingsgebied aan de formulering in de Richtlijn, waar "binnenwateren" staat. Uitzonderingen voor bepaalde binnenwateren die niet met andere binnenwateren verbonden zijn of voor een seizoensgebonden vaart zoals genoemd in de Richtlijn, zijn voor het met de Rijn verbonden Europese waterwegennet niet nodig.
- 3.-5. "zeeschip", "motorschip", "veerpont": Geen wijziging
- 6.-7. "overheidsvaartuig" en "brandweerboot": De richtlijn geldt niet voor personen die betrokken zijn bij het gebruik van schepen die gebruikt worden door autoriteiten en reddingsdiensten. De afmetingen van deze vaartuigen zijn van land tot land verschillend. De CCR wil het vastleggen van de lengte van de vaartuigen overlaten aan de lidstaten.
- 8.-10. "sleeperboot", "duwboot", "sleeper": Geen wijziging
11. "duwbak": Wijziging van de definitie om deze beter in overeenstemming te brengen met de ES-TRIN.
12. "passagiersschip": Geen wijziging
- 13.-14. "schip voor dagtochten" en "hotelschip": Wijziging van de definitie om deze beter in overeenstemming te brengen met de ES-TRIN.
15. "drijvend werktuig": Geen wijziging
16. "pleziervaartuig": Aanpassing op grond van de Richtlijn om duidelijk te maken dat het gaat om vaartuigen die voor sport- en recreatiedoeleinden bestemd zijn en aantoonbaar daarvoor gebruikt worden, met aan boord personen die voor sport- of recreatiedoeleinden met het vaartuig varen.
17. "samenstel": Geen wijziging
18. vorige versie van het RSP: De delegaties hebben besloten de begripsbepaling "*formatie*" te schrappen omdat deze niet gebruikt wordt.
18. "hecht samenstel": Komt overeen met het voormalige nummer 19.
- 19.-21. "duwstel", "gekoppeld samenstel" en "sleeper": De redactionele wijziging heeft alleen betrekking op de Franse versie.
22. "groot konvooi": Definitie uit de Richtlijn overgenomen, waarbij in de Duitse, Franse en Nederlandse versie bij "geduwde vaartuigen" een meervoud is gebruikt (vertaalfout in de Richtlijn, omdat in de Engelse versie "craft" staat (meervoud "craft") en na correspondentie met DG MOVE over dit punt overeenstemming bereikt is.
- 23.-24. "lengte" en "breedte": Is verplaatst naar de technische scheepsbegrippen.

25. Definitie van “diepgang” overgenomen uit de richtlijn om de formulering in het RSP duidelijker te maken.
26. Uit artikel 3, dertiende lid, van de Richtlijn is de definitie “schipper” overgenomen, maar met een kleine aanpassing omdat niet verwezen wordt naar de lidstaten.
- 27.-28. “bemanning” en “dekbemanning”: Geen wijziging.
29. Uit artikel 3, negende lid, van de Richtlijn is de definitie “dekbemanningsleden” overgenomen, maar met een kleine aanpassing, omdat er niet verwezen wordt naar „binnenwateren van de Unie“.
30. “minimumbemanning”: Geen wijziging, behalve een nieuwe verwijzing naar het correcte hoofdstuk (hoofdstuk 19 in plaats van hoofdstuk 3).
31. “boordpersoneel”: Geen wijziging.
32. “veiligheidspersoneel”: De voormalige artikelen 4a en 5 van hoofdstuk 4 over het veiligheidspersoneel werden gewijzigd. Er werd een begripsbepaling opgenomen om duidelijk te maken dat ook de eerstehulpverlener en de persluchtmaskerdrager deel uitmaken van het veiligheidspersoneel op de Rijn.
33. Overname van de begripsbepaling “deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas” uit artikel 3, twaalfde lid, van de Richtlijn.
34. Overname van de begripsbepaling “deskundige voor de passagiersvaart” uit artikel 3, elfde lid, van de Richtlijn.
35. “passagier”: Geen wijziging.
36. “vaartijd”: Aanpassing van de begripsbepaling aan de definitie die in de Richtlijn staat.
37. “radarvaart”: Taalkundige vereenvoudiging.
38. Overname van de begripsbepaling “specifiek risico” uit artikel 3, veertiende lid, van de Richtlijn.
39. “kwalificatiecertificaat”: Invoering van het begrip “kwalificatiecertificaat”, waarbij het gaat om het bewijs van de kwalificatie dat overeenkomstig het RSP wordt afgegeven. . Nummer 34 van de vorige versie (“schipperspatent”) komt te vervallen.
40. Overname van de begripsbepaling “kwalificatiecertificaat van de Unie” uit artikel 3, zevende lid, van de Richtlijn, maar licht aangepast.
41. “marifoonbedieningscertificaat”: overname van de begripsbepaling uit artikel 3, tiende lid, van de Richtlijn, maar licht aangepast, omdat er niet verwezen wordt naar “een lidstaat”.
42. “Rijnpatent”: De verwijzing naar het desbetreffende hoofdstuk wordt geactualiseerd.
43. Overname van de begripsbepaling “dienstboekje” uit artikel 3, negentiende lid, van de Richtlijn.
44. Overname van de begripsbepaling “vaartijdenboek” uit artikel 3, twintigste lid, van de Richtlijn.
45. Overname van de begripsbepaling “actief dienstboekje” of “actief vaartijdenboek” uit artikel 3, lid 21, van de Richtlijn.
46. Overname van de begripsbepaling “competentie” uit artikel 3, vijftiende lid, van de Richtlijn.
47. Overname van de begripsbepaling “managementniveau” uit artikel 3, zestiende lid, van de Richtlijn.
48. Overname van de begripsbepaling “operationeel niveau” uit artikel 3, zeventiende lid, van de Richtlijn.
49. “binnenwater”: Opname van deze begripsbepaling overeenkomstig de richtlijn (artikel 3 (1)).
50. “ADN”: Precisering om de tekst in overeenstemming te brengen met de laatste, geldende versie.
51. “Binnenschipcertificaat”: Precisering in overeenstemming met de Richtlijn (EU) 2016/1629 en het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) in het kader van de wederzijdse erkenning van binnenschipcertificaten.
52. “Commissie van Deskundigen”: Geen wijziging.
53. – 54. “bevoegde autoriteit” en “autoriteit van afgifte”: Opname van een begripsbepaling van begrippen die in het RSP gebruikt worden.
55. “vloeibaar aardgas (LNG)”: Geen wijziging.
56. “ES-TRIN”: Geen wijziging, alleen actualisering van de verwijzing.
57. Vermelding van de ES-QIN, waar het reglement naar verwijst.
58. “STCW-Overeenkomst”: Opname van de verwijzing in overeenstemming met de richtlijn (artikel 3 (8)).

### **Artikel 1.03**

#### **Voorschriften van tijdelijke aard**

Herziening van artikel 1.02, vorige versie.

In het nieuwe eerste lid is voorzien dat voor proefprojecten of nieuwe technieken in alle CCR-reglementen gebruik kan worden gemaakt van voorschriften van tijdelijke aard.

Het nieuwe tweede lid bevat de beperking dat de afwijkende voorschriften verenigbaar moeten zijn met de bepalingen van de Richtlijn en de bijbehorende rechtshandelingen van de Unie.

### **Artikel 1.04**

#### **Dienstinstructies**

Geen wijziging, de tekst komt overeen met artikel 1.03 van de vorige versie.

### **Artikel 1.05**

#### **Monitoring**

Het nieuwe voorschrift komt overeen met het beginsel dat is vastgelegd in artikel 27 van de Richtlijn. Er wordt met name een systeem voorzien voor het waarborgen van de kwaliteit, zodat zeker is dat de doelstellingen van het reglement worden bereikt.

### **Artikel 1.06**

#### **Evaluatie**

Het nieuwe voorschrift komt overeen met het beginsel dat is vastgelegd in artikel 28 van de Richtlijn. Door een evaluatie te voorzien wordt ervoor gezorgd dat de bepalingen in de toekomst indien nodig gemoderniseerd kunnen worden. Een eerste evaluatie zal plaatsvinden voor 17 januari 2037, en daarna op zijn minst om de tien jaar.

### **Artikel 2.01**

#### **Opname in een digitaal register**

1. Dit nieuwe voorschrift verwijst naar artikel 25 van de Richtlijn. Op grond van dit artikel in de Richtlijn zijn de lidstaten verplicht een register bij te houden voor de registratie van gegevens met betrekking tot kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken om bij te dragen aan een efficiënte administratie voor de afgifte, verlenging, schorsing en intrekking van kwalificatiecertificaten. Op grond van het eerste lid moeten in dit register ook de documenten worden opgenomen die zijn afgegeven overeenkomstig artikel 10, tweede lid, van de Richtlijn. Om te zorgen voor de registratie van alle gegevens, houden alle CCR-lidstaten een dergelijk register bij.

2. De lidstaten melden deze gegevens, met inbegrip van de gegevens over de kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken om de uitwisseling van informatie tussen de CCR-lidstaten en de Europese Commissie met het oog op de evaluatie van de Richtlijn, statistieken en vooral ook het behoud van de veiligheid en het goede verloop van de scheepvaart te vereenvoudigen. Al deze gegevens worden opgenomen in de door de Europese Commissie beheerde databank. Alle lidstaten krijgen toegang tot deze Europese databank over de kwalificaties in de binnenvaart, op voorwaarde dat zij zich houden aan de voorschriften op het gebied van de gegevensbescherming en het beginsel van de wederkerigheid.

### **Artikel 3.01**

#### **Beschrijving van de kwalificaties**

1. Het onderscheid tussen leden van de dekbemanningsleden en het machinekamerpersoneel blijft behouden. Dit komt overeen met artikel 3, negende lid, van de Richtlijn. Op grond van de definities van de bemanningsleden in artikel 1.02, nummer 26, kan de eerste zin komen te vervallen. Om het voorschrift te moderniseren, valt de toevoeging tussen haakjes "scheepsjongen" (*FR: mousse; DE: Schiffsjunge*) weg. De scheepsjongen was een overblijfsel uit oudere versies van het RSP.

2. Dit is een nieuw voorschrift waarin alle kwalificaties worden genoemd. De deskundige voor de passagiersvaart en de deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) stonden al in de vorige versie van het RSP. Dit komt overeen met de kwalificaties die genoemd worden in artikel 3, elfde en twaalfde lid van de Richtlijn. De eerstehulpverlener, de persluchtmaskerdrager en het veiligheidspersoneel aan boord van schepen die gevaarlijke goederen vervoeren, zijn kwalificaties die niet in de Richtlijn worden genoemd. Zij worden echter zonder wijziging in het RSP behouden.

### **Artikel 3.02**

#### **Geldigheid van bemanningsdocumenten**

1. Met deze regeling wordt artikel 3.05, oude versie, in overeenstemming gebracht met de eisen van de Richtlijn.

Op de eerste plaats wordt duidelijk aangegeven dat op de Rijn zowel documenten geldig zijn die overeenkomstig de eisen van de Richtlijn zijn afgegeven, als documenten die voldoen aan de eisen van het reglement. In het reglement wordt hierdoor de gelijkwaardigheid van de documenten voorzien, zoals ook tot uitdrukking wordt gebracht in artikel 10, tweede lid, van de Richtlijn en bovendien nog versterkt wordt door het feit dat de eisen die hiervoor gelden, volledig identiek zijn. Voor zover van toepassing wordt voorzien dat een kwalificatiecertificaat op grond van het reglement, respectievelijk een Uniekwalificatiecertificaat hiervoor het bewijs vormen.

In de tweede zin van onderdeel a wordt vastgelegd dat de schipper zijn kwalificatie door een kwalificatiecertificaat op grond van het reglement of door middel van een Uniekwalificatiecertificaat kan aantonen, en anderzijds wordt toegevoegd dat overeenkomstig artikel 12, vierde lid, van de Richtlijn op het kwalificatiecertificaat schipper specifieke vergunningen opgenomen kunnen worden.

Voor de dienstboekjes van de overige bemanningsleden wordt in onderdeel b uitgelegd dat het kwalificatiecertificaat en het dienstboekje voor de overige bemanningsleden in één enkel document zijn samengevoegd. Dit is ook zo voorzien in artikel 4, tweede lid, van de Richtlijn.

Onderdeel c voegt toe dat er een specifieke vergunning bestaat voor de specifieke activiteiten van deskundige voor de passagiersvaart en deskundige voor vloeibaar aardgas (artikel 5, eerste lid, van de Richtlijn), voor eerstehulpverlener, persluchtmaskerdrager en het veiligheidspersoneel op schepen die gevaarlijke goederen vervoeren. Deze kwalificatiecertificaten die in de vorige versie van het RSP stonden, blijven staan in de nieuwe versie van het RSP. Voor deze kwalificatiecertificaten gelden dezelfde regelingen ten aanzien van de afgifte en intrekking als voor de kwalificatiecertificaten die door de Richtlijn geregeld zijn.

Bovendien legt dit voorschrift vast dat voor zeeschepen die op de Rijn varen de kwalificaties voor de zee- en binnenvaart in principe gelijkwaardig zijn, met uitzondering van die van de schipper. Deze regeling komt overeen met artikel 4, derde lid, en artikel 5, tweede lid, van de Richtlijn. In de vorige versie van het RSP was er al een dienovereenkomstige uitzondering voor de schipper van zeeschepen in artikel 3.20, tweede lid. Deze uitzondering wordt nu ook voor het veiligheidspersoneel opgenomen.

2. De mogelijkheid dat de houder van een 'kwalificatiecertificaat schipper' aan boord als lid van de dekbemanning in een andere functie kan worden ingezet – met uitzondering van die van lichtmatroos – blijft bestaan. Er wordt ook een dienovereenkomstig voorschrift opgenomen voor de houder van een kwalificatiecertificaat stuurman, die ook als deksman, matroos of volmatroos kan worden ingezet. De houder van een kwalificatiecertificaat volmatroos kan ook als deksman of matroos worden ingezet, en de houder van een kwalificatiecertificaat matroos kan ook als deksman worden ingezet. De uitzondering wordt gemaakt om het bijzondere belang van de opleiding te onderstrepen, aangezien er geen mogelijkheid voorzien is om de lichtmatroos te vervangen. Bovendien is het ook nu niet mogelijk dat de schipper de houder van een kwalificatiecertificaat machinist vervangt, aangezien de competenties van een schipper niet per se overeenkomen met de eisen die gesteld worden in artikel 10.02.

3. Dit lid is voorzien als aanvulling op het eerste lid en dekt kwalificaties die niet onder het materiële toepassingsgebied van de Richtlijn (EU) 2017/2397 vallen. Bovendien biedt dit dan de mogelijkheid de voorschriften tegen de achtergrond van de automatisering en het gebruik van alternatieve brandstoffen (bijvoorbeeld methanol of waterstof) op een gegeven moment aan te passen.

### **Artikel 3.03**

#### **Duplicaat**

Dit voorschrift past artikel 7.14, vijfde lid, van de vorige versie, taalkundig aan met betrekking tot de documenten “kwalificatiecertificaat”, “dienstboekje” en “vaartijdenboek”. Er wordt een fase toegevoegd bij de afgifte van een eerste kwalificatiecertificaat om een dubbel gebruik van het certificaat te voorkomen: de autoriteit van afgifte moet het certificaat inschrijven in het nationale register en geeft op verzoek een nieuw kwalificatiecertificaat, dienstboekje of vaartijdenboek af. Dit is een maatregel die, afgezien van het geval dat verlies op een geloofwaardige wijze wordt aangetoond, ertoe moet bijdragen dat fraude en andere strafbare handelingen worden voorkomen. De autoriteit van afgifte moet ten aanzien van de Europese databank ECDB artikel 2.01 in acht nemen, dat betrekking heeft op de toepassing van de voorschriften die gelden voor de ECDB.

### **Artikel 3.04**

#### **Kosten**

De hoogte van de kosten voor een examen of voor de toekenning van een kwalificatiecertificaat, van een dienstboekje of vaartijdenboek of de afgifte van een duplicaat wordt nog steeds nationaal bepaald overeenkomstig de wettelijke voorschriften van de lidstaten.

### **Artikel 4.01**

#### **Geschiktheid van bemanningsleden**

Dit voorschrift is gebaseerd op artikel 3.03 van de vorige versie van het RSP en houdt rekening met artikel 23 van de Richtlijn. Er wordt tevens verwezen naar de standaarden met betrekking tot de medische geschiktheid in de ES-QIN (Deel IV).

1. Deze regeling komt overeen met artikel 23, zesde lid, van de Richtlijn, waarin uitdrukkelijk naar de CESNI-standaarden voor de medische geschiktheid verwezen wordt.

2. Dit voorschrift komt in grote lijnen overeen met artikel 3.03, eerste lid, onderdeel a en b. Een bijlage bij het RSP bevat bovendien een model voor een medische verklaring. In het kader van CESNI is er gewerkt aan een niet bindende standaard voor een internationale, geharmoniseerde medische verklaring (Besluit 2022-I-2). Dat er een aparte, door de CCR als gelijkwaardig erkende medische verklaring is, komt te vervallen. Door het opnemen van een in CESNI aangenomen model is er een basis voor een internationaal, goed begrijpelijk en uniform gestructureerde verklaring van geschiktheid. De eis dat een medische verklaring niet ouder dan drie maanden mag zijn, is ongewijzigd gebleven en komt overeen met artikel 23, tweede lid, tweede zin, van de Richtlijn. De verklaring van geschiktheid moet door een erkende arts worden afgegeven.

3. De regeling komt overeen met het beginsel van artikel 23, vijfde lid, van de Richtlijn. Verder wordt in het voorschrift duidelijk gemaakt dat het hetzij gaat om een definitieve of een tijdelijke beperkte medische geschiktheid, hetgeen ook in de ES-QIN zo is vastgelegd.

### **Artikel 4.02**

#### **Regelmatige controle van de medische geschiktheid**

Deze regeling vervangt de regeling in artikel 3.04 van de vorige versie.

1. Dit voorschrift is afgestemd op artikel 23, derde lid, van de Richtlijn. In tegenstelling tot de vorige regeling is na de controle van de geschiktheid bij de verkrijging van de eerste kwalificatie (eerste onderzoek) niet alleen voor de schipper, maar ook voor de overige bemanningsleden een regelmatige controle van de geschiktheid voorgeschreven, dus ook voor het einde van het 65<sup>ste</sup> levensjaar. Ten aanzien van het tijdstip en de regelmaat van de onderzoeken wordt geen onderscheid meer gemaakt in de eisen voor het aantonen van de geschiktheid voor de verschillende kwalificaties. De leeftijdsgrenzen voor de geldigheid van de verklaring waarmee de geschiktheid wordt aangetoond, worden aangepast aan die van de Richtlijn en worden dus van 50 tot 60 jaar verhoogd, respectievelijk van 65 tot 70, waarbij in dit laatstgenoemde geval de controleperiode die eerst een jaar was, wordt verhoogd tot twee jaar.

2. Dit voorschrift bevat een aanvulling overeenkomstig artikel 23, vierde lid, van de Richtlijn. De geschiktheid moet worden aangetoond als er objectieve aanwijzingen zijn dat een persoon niet meer voldoet aan de eisen van de medische geschiktheid. Afgezien van dit voorschrift is in de regeling opgenomen dat de ongeschiktheid of de tijdelijke beperking van de medische geschiktheid kan komen te vervallen als daarvoor het dienovereenkomstige bewijs geleverd wordt.

3. De Richtlijn bevat geen regelingen ten aanzien van de erkenning van verklaringen waarmee de medische geschiktheid kan worden aangetoond. Dat de medische verklaring bij de autoriteit van afgifte getoond moet worden, is overgenomen in het derde lid, eerste zin.

Overeenkomstig de regelingen die tot nu toe voorzien waren in het RSP (artikel 7.17, tweede en derde lid, vorige versie) blijft het nog steeds mogelijk op grond van de tweede zin dat de medische verklaring ook wordt getoond aan een andere bevoegde autoriteit van een Rijnsoeverstaat of België. In het geval van een verlenging van het kwalificatiecertificaat overeenkomstig de tweede zin wordt de verklaring doorgestuurd naar de autoriteit van afgifte en kan de bevoegde autoriteit een voorlopig Rijn- of sportpatent afgeven.

#### **Artikel 4.03**

##### **Medische geschiktheid van machinisten**

Hier is een nieuw voorschrift opgenomen dat afwijkt van artikel 3.03, oude versie. Bij dit voorschrift gaat het erom dat de mobiliteit van machinisten wordt verhoogd, omdat nu medische criteria zijn voorzien voor het gezichtsvermogen van machinisten. Op grond van de ES-QIN is het mogelijk dat bemanningsleden met bepaalde gezondheidsbeperkingen (bijvoorbeeld die kleurenblind zijn) met het oog op de veiligheid en het goede verloop van het verkeer worden afgewezen voor nautische taken, maar dan wel nog als bemanningslid voor andere taken kunnen worden toegelaten.

Op grond van artikel 3, negende lid, van de Richtlijn vallen machinisten niet onder het toepassingsgebied van de Richtlijn.

Het RSP deelt in de definities het machinekamerpersoneel in bij de "bemanning" (artikel 1.02, nummer 26). Ten aanzien van de algemene geschiktheid is de ES-QIN (Deel IV) van toepassing, aangezien de arbeidsomstandigheden en arbeidsbelasting van machinisten in het algemeen vergelijkbaar is met die van de overige bemanningsleden. De eisen die gesteld worden aan het gezichtsvermogen van machinisten, die vanaf nu in het RSP geregeld zijn, zijn echter minder streng dan voor de leden van de dekbemanning, die ook taken vervullen die samenhangen met het voeren van het schip. Er is dus rekening gehouden met de specifieke kenmerken van het werk van de machinist.

#### **Artikel 5.01**

##### **Dienstboekje**

Het RSP maakt een onderscheid tussen de twee dienstboekjes en verwijst daarvoor naar de twee modellen die CESNI daarvoor heeft vastgelegd.

1. Dit voorschrift brengt artikel 3.06 van de vorige versie in overeenstemming met de eisen van de Richtlijn.

Om voor een bepaalde kwalificatie aan te tonen dat men gekwalificeerd is, wordt nu overeenkomstig artikel 3.02, eerste lid, onderdeel b voor alle bemanningsleden (met uitzondering van de schipper) een gecombineerd document ingevoerd dat tegelijkertijd dienstboekje en kwalificatiecertificaat is. Dit komt overeen met het beginsel zoals vastgelegd in artikel 4, eerste lid, van de Richtlijn. Het kwalificatiecertificaat in het dienstboekje wordt zowel voor leden van de dekbemanning als voor het machinekamerpersoneel afgegeven. Daarom is het kwalificatiecertificaat in het document opgenomen waarmee de vaartijd wordt aangetoond. Krijgt iemand door meer vaartijd een hogere kwalificatie, wordt deze ook weer in hetzelfde dienstboekje ingeschreven.

Houders van een kwalificatiecertificaat schipper hebben op grond van artikel 3.02, eerste lid, onderdeel a een apart dienstboekje, dat overeenkomt met de eisen zoals genoemd in artikel 4, tweede lid, van de Richtlijn.

Voor houders van een kwalificatiecertificaat voor een specifieke activiteit die geen lid van de bemanning zijn, geldt overeenkomstig artikel 5 van de Richtlijn dat er een apart kwalificatiecertificaat wordt afgegeven dat niet samenhangt met de vaartijden die met het dienstboekje worden aangetoond. Als het gaat om de verlenging van een kwalificatiecertificaat LNG-deskundigen overeenkomstig Bijlage I 4.2 van de Richtlijn voor het aantonen van vaartijd aan boord van schepen die vloeibaar aardgas als brandstof gebruiken, kan het kwalificatiecertificaat zoals bedoeld in artikel 3.02, eerste lid, onderdeel a worden gebruikt. Als het kwalificatiecertificaat verkregen moet worden door nogmaals een examen voor de kwalificatie af te leggen, hetgeen zich voor kan doen bij LNG-deskundigen die geen schipper zijn, is het niet nodig dat de vaartijd wordt aangetoond.

Overeenkomstig artikel 22, eerste lid, van de Richtlijn moeten de gegevens met betrekking tot de afgelegde reizen en vaartijden in het dienstboekje worden ingeschreven.



2. Het tweede lid van het voorschrift verwijst naar het CESNI-model voor het dienstboekje dat gecombineerd is met de kwalificatiecertificaten voor bemanningsleden die geen schipper zijn (ES-QIN, Deel V, hoofdstuk 2) en naar het CESNI-model voor het dienstboekje voor schippers (ES-QIN, Deel V, hoofdstuk 4). Dit komt overeen met artikel 4, tweede lid, van de Richtlijn.

3. De formulering van het derde lid van het voorschrift is gebaseerd op artikel 3.06, derde lid, van de vorige versie en voldoet ook aan de eisen van artikel 22, tweede lid, eerste zin, van de Richtlijn.

4. Het vierde lid van het voorschrift brengt artikel 3.06, eerste lid, tweede zin, in overeenstemming met artikel 22, zesde lid, van de Richtlijn, door de eis toe te voegen dat het dienstboekje actief moet worden gemaakt, voordat de gegevens worden ingeschreven.

5. Het vijfde lid behoudt artikel 3.06, vierde lid, onderdeel a van de vorige versie. Onderdeel b komt te vervallen, omdat in het derde lid al een termijn van 15 maanden voor de afstempeling is voorgeschreven.

6. Het zesde lid van het voorschrift komt overeen met artikel 3.06, zesde lid, van de vorige versie, met een wijziging die voortvloeit uit de richtlijn. Het is niet meer voorzien dat voor de stuurman die geen kwalificatiecertificaat schipper wil krijgen, de afstempeling van de vaartijden niet nodig is.

Het voorschrift met betrekking tot de “erkenning van vaartijden” komt te vervallen, zie de begripsbepalingen in artikel 1.02, nummer 36.

Voorschriften op het gebied van het arbeidsrecht met inbegrip van de regelingen van de Europese Unie en cao's worden hierdoor niet geraakt.

## **Artikel 5.02**

### **Bewijs van vaartijd en reizen op bepaalde riviergedeelten**

1. Dit voorschrift brengt artikel 3.09 van de oude versie in overeenstemming met de nieuwe eisen.

Ter bevordering van de mobiliteit van de werknemers en de veiligheid van het scheepvaartverkeer worden op grond van het eerste lid van dit voorschrift de dienstboekjes van de CCR- en EU-lidstaten afgegeven conform de uniforme bepalingen daarvoor van het CESNI-model. Dit leidt tevens tot een vereenvoudiging in het aantonen van de vaartijden en de afgelegde reizen over bepaalde gedeelten van de rivier. Een onderscheid tussen vaartijd op de Rijn en andere binnenwateren van de Europese Unie in de modellen is komen te vervallen. De dienovereenkomstige erkenning van dienstboekjes die voor 18 januari 2022 werden afgegeven, is voor houders van Uniekwalificatiecertificaten op de Rijn niet meer nodig en de desbetreffende bijlage kan vervallen.

2. Het tweede lid van dit voorschrift brengt artikel 3.09, tweede lid, van de oude versie in overeenstemming met de Richtlijn en staat nu toe dat in bepaalde, strikt afgebakende uitzonderingen andere documenten gebruikt kunnen worden in plaats van een dienstboekje. Het gaat om een uitzondering voor het aantonen van vaartijd op nationale binnenwateren in de Unie die niet met andere landen verbonden zijn en waarvoor geen kwalificatiecertificaat overeenkomstig de Richtlijn in de vorm van een met het dienstboekje gecombineerd document kan worden afgegeven (bijvoorbeeld voor meren die geen verbinding met andere wateren hebben). Deze regeling komt overeen met artikel 7, eerste lid, van de Richtlijn.

De derde zin van het voorschrift met betrekking tot het aantonen van reizen en vaartijden in het kader van het overheidspatent blijft ongewijzigd.

3. Het derde lid van het voorschrift is in de praktijk alleen van belang voor schippers die naast hun kwalificatiecertificaat schipper ook een kwalificatiecertificaat als machinist willen verkrijgen.

4. Het vierde lid van het voorschrift komt overeen met artikel 3.09, vierde lid, oude versie en is niet gewijzigd.

5. Het vijfde lid van het voorschrift komt overeen met artikel 3.09, vijfde lid, oude versie en is niet gewijzigd.

6. Het zesde lid van het voorschrift bevat een kleine aanpassing in de verwijzing, omdat nu alleen nog maar officiële documenten voorgelegd moeten worden zoals bepaald in het tweede lid, namelijk in een van de officiële talen van de CCR. Andere, nationale certificaten die op grond van de Richtlijn worden afgegeven zijn tevens leesbaar, omdat zij overeen moeten stemmen met het model dat de CCR en de Unie daarvoor voorschrijven. Dit voorschrift komt verder overeen met artikel 3.09, zesde lid, van de oude versie.

## **Artikel 6.01**

### **Goedkeuring van een opleidingsprogramma**

Overeenkomstig artikel 17, tweede lid, van de Richtlijn moeten de lidstaten ervoor zorgen dat de kwalificatie wordt aangetoond door een onder de verantwoordelijkheid van een bestuurlijke autoriteit afgenomen examen of door een examen dat plaatsvond als onderdeel van een goedgekeurd opleidingsprogramma. Het RSP voorziet voor alle onder de Richtlijn vallende kwalificaties een keuzemogelijkheid voor de manier waarop de competentie wordt aangetoond.

Als deel van het in de Richtlijn voorgeschreven kwaliteitsmanagementsysteem moeten de opleidingsinstituten aantonen dat de personen die de deskundigen voor de passagiersvaart en LNG-deskundigen opleiden, daarvoor gekwalificeerd zijn, net als in het ADN. Zij moeten de autoriteit die bevoegd is voor de goedkeuring van de opleidingsprogramma's daarvoor de vereiste informatie verstrekken.

Het RSP bevat bepalingen voor het verkrijgen van kwalificatiecertificaten door middel van een onder de verantwoordelijkheid van een bestuurlijke autoriteit afgenomen examen en in het kader van goedgekeurde opleidingsprogramma's. Beide laten certificaten toe die na afronding van een opleidingsprogramma werden afgegeven.

1. Dit voorschrift is nieuw en wordt ingevoerd op grond van artikel 19 van de Richtlijn. De eerste zin komt overeen met het beginsel van artikel 19, tweede lid, van de Richtlijn, dat bepaalde, uniforme minimumeisen stelt aan de inhoud en organisatie van opleidingsprogramma's om goedgekeurd te worden. Deze uniforme minimumeisen hebben tot doel onnodige hindernissen te elimineren om in de binnenvaart te gaan werken (zoals extra examens voor kandidaten die de vereiste competenties al verworven hebben in het kader van hun opleiding).

De tweede zin van deze regeling gaat verder dan wat in de Richtlijn voorzien is. Hier gaat het erom in een dienstinstructie uniform vast te leggen welke documenten geleverd moeten worden voor de goedkeuring van een opleidingsprogramma, om de nauwe en vertrouwensvolle samenwerking tussen de lidstaten van de CCR bij de goedkeuring van opleidingsprogramma's te kunnen behouden. Welke aspecten aan bod moeten komen in het theoretisch examen, opdat opleidingsprogramma's voor LNG-deskundige zoals bepaald in artikel 15.05, goedgekeurd kunnen worden, staat in de dienstinstructie. De details voor het dienovereenkomstige praktijkexamen zijn al in een CESNI-standaard vastgelegd.

2. Dit voorschrift komt overeen met artikel 19, derde lid, van de Richtlijn, zodat de certificaten die in het kader van goedgekeurde opleidingsprogramma's door andere staten overeenkomstig de Richtlijn worden afgegeven, in de CCR-lidstaten voor de afgifte van kwalificatiecertificaten erkend worden.

3. Het voorschrift dat hier wordt ingevoerd, is gebaseerd op artikel 19, vijfde lid, eerste en tweede zin van de Richtlijn. Voor de opleidingsprogramma's die zijn toegelaten volgens het RSP houdt de CCR de informatie bij die verstrekt wordt door de bevoegde autoriteiten ten aanzien van de intrekking of opschorting van de goedkeuring. De CCR heeft tevens tot taak een lijst bij te houden van goedgekeurde opleidingsprogramma's. Deze lijst is beschikbaar op de website van de CCR.

4. In artikel 19, eerste lid, tweede alinea van de Richtlijn is voorzien dat de staten de beoordeling en waarborging van de kwaliteit van de opleidingsprogramma's zeker stellen. Zowel het RSP als de Richtlijn leggen niet vast hoe lang de goedkeuring van kracht blijft. Er is een controle van de eisen die gesteld worden na tien jaar voorzien, maar afgezien daarvan blijft het te allen tijde mogelijk – als daar aanleiding tot bestaat of bij wijze van steekproef – te controleren of nog voldaan wordt aan de voorwaarden voor de goedkeuring.

5. De eerste zin komt overeen met artikel 19, vierde lid, van de Richtlijn. De tweede zin komt overeen met artikel 19, derde lid, van de Richtlijn, maar is als ontkennende zin geformuleerd. Dat een opleidingsprogramma goedgekeurd is, is van doorslaggevend belang voor de geldigheid van het diploma na het afleggen van het examen. Als het opleidingsprogramma geen goedkeuring meer heeft, kan bij de afgifte van een kwalificatiecertificaat geen rekening worden gehouden met examens die na de intrekking of opschorting van de goedkeuring van het opleidingsprogramma werden afgelegd.

## **Artikel 7.01**

### **Toelating tot het administratief examen**

1. Het voorschrift in artikel 7.11, eerste lid, eerste zin, oude versie wordt aangepast en wel zo dat de bepaling niet meer van toepassing is op het examen ter verkrijging van een patent, maar wel op elk administratief examen ter verkrijging van een kwalificatiecertificaat. Het RSP neemt de algemene regel over dat voor de verkrijging van elke kwalificatie een examen wordt afgelegd dat gebaseerd is op de

competenties. Dit geldt dan dus niet meer alleen voor de verkrijging van het kwalificatiecertificaat schipper.

2. Aangezien tijdens een examen eerst de kwalificatie van een kandidaat wordt onderzocht en niet zijn medische geschiktheid – die zich op elk moment kan veranderen – is in dit voorschrift net als in artikel 7.11, eerste lid, tweede en vierde zin van de vorige versie bepaald dat ook bij een beperkte medische geschiktheid een administratief examen mag worden afgelegd.

### **Artikel 7.02**

#### **Inhoud van het administratief examen**

1. Hier wordt het voorschrift van artikel 7.12, oude versie, aangepast aan de regeling die geldt voor administratieve examens voor alle kwalificaties.

Er zijn verschillende redactionele aanpassingen, die met de terminologie van de Richtlijn (zie artikel 18, eerste lid) overeenstemmen.

Artikel 7.12, tweede lid, oude versie, wordt in deze nieuwe regeling gepreciseerd en de details worden niet meer alleen in dienstinstructies geregeld. Alle administratieve examens bestaan op zijn minst uit een theoretisch gedeelte en in sommige gevallen uit een theoretisch gedeelte en een praktisch gedeelte. Dit komt overeen met de eisen van artikel 17, derde lid, van de Richtlijn.

2. Er zijn geen wijzigingen in vergelijking met artikel 7.12, derde lid, van de vorige versie.

### **Artikel 7.03**

#### **Examencommissie voor het administratief examen**

1. In het eerste lid is een redactionele wijziging aangebracht in artikel 7.08, eerste lid, vorige versie. Zie daartoe eveneens de begripsbepaling in artikel 1.02, nummer 54 „bevoegde autoriteit“.

2. Artikel 18, eerste lid, tweede zin, van de Richtlijn bepaalt dat het examen moet worden afgenomen door gekwalificeerde examinatoren. Artikel 7.08, tweede lid, vorige versie wordt in het licht van deze eis aangepast.

3. Dit is een nieuw voorschrift dat overeenkomt met het beginsel in artikel 18, vijfde lid, van de Richtlijn.

### **Artikel 8.01**

#### **Opschorting van de geldigheid van het kwalificatiecertificaat**

1. Dit voorschrift past artikel 7.20, eerste lid, van de vorige versie aan. Het voorschrift voor het opschorten van de geldigheid geldt voortaan voor alle kwalificatiecertificaten voor de verschillende kwalificaties en niet meer alleen voor de Rijnpatenten. Dit voorschrift komt overeen met artikel 14, tweede lid, van de Richtlijn en zorgt ervoor dat de eisen in het RSP identiek zijn aan die in de Richtlijn.

2. Het tweede lid van dit voorschrift komt overeen met het principe van de controle op de medische geschiktheid zoals voorzien in artikel 23, vierde lid, van de Richtlijn. Het vervangt artikel 7.20, tweede lid, van de vorige versie. Verder wordt nog voorzien dat de houder van het kwalificatiecertificaat alleen maar voor de kosten van de controle moet opkomen als de objectieve aanknopingspunten bevestigd worden.

3. Het derde lid van het voorschrift is stringenter dan de regeling in artikel 14, tweede lid, van de Richtlijn. De bevoegde autoriteiten kunnen niet alleen maar de geldigheid van de kwalificatiecertificaten opschorten, maar ook aanvullende eisen opleggen, wat tot nu toe altijd mogelijk was op grond van het RSP en in overeenstemming is met het nationale administratieve recht in de lidstaten, zowel van de CCR- als die van de EU- lidstaten.

4. Het vierde lid, eerste zin, van dit voorschrift komt overeen met de eisen van artikel 14, tweede lid, van de Richtlijn. In de databank worden de gegevens met betrekking tot de opschorting van het kwalificatiecertificaat opgeslagen; dit vereenvoudigt het efficiënte beheer van kwalificatiecertificaten.

De tweede zin komt overeen met artikel 7.20, tweede lid, onderdeel b, van de vorige versie. De derde zin komt overeen met artikel 7.20, eerste lid, onderdeel a, derde zin, van de vorige versie.

5. Het vijfde lid van dit voorschrift komt overeen met artikel 7.20, derde lid, van de vorige versie. In dit voorschrift worden twee aanpassingen opgenomen: enerzijds wordt ingegaan op de specifieke situatie dat het kwalificatiecertificaat de bevoegde autoriteit uitsluitend in fysiek formaat kan worden voorgelegd en anderzijds wordt dit gedaan indien de bevoegde autoriteit dit nodig acht (dus op verzoek).

## **Artikel 8.02**

### **Intrekking van het kwalificatiecertificaat**

1. Het voorschrift komt overeen met artikel 14, eerste lid van de Richtlijn. De voorwaarden voor de intrekking van een kwalificatiecertificaat worden in twee opzichten gemoderniseerd (artikel 7.22, eerste lid, vorige versie); er is een redactionele aanpassing omdat de nieuwe benaming “kwalificatiecertificaat schipper” moet worden gebruikt, hetgeen zowel het Rijnpatent, sportpatent en overheidspatent omvat en verder wordt er nu ook verwezen naar de dienovereenkomstige regelingen voor de kwalificatiecertificaten schipper in hoofdstuk 12, waarin bepaald is dat schippers geschikt moeten zijn om aan boord een leidende functie te vervullen. Artikel 14, eerste lid, van de Richtlijn legt vast dat een kwalificatiecertificaat of een specifieke vergunning ingetrokken kunnen worden: de voorwaarden voor de intrekking zijn in de Richtlijn alleen in grote lijnen aangegeven. Daar wordt hier nadere invulling aan gegeven. De formulering verduidelijkt bovendien dat de intrekking een maatregel is met verstreckende gevolgen en dus ernstiger is dan de tijdelijke opschorting van de geldigheid. Dat is een maatregel die bij andere overtredingen als minder zware maatregel in aanmerking komt.

2. Het tweede lid van dit voorschrift legt vast dat het kwalificatiecertificaat voor bepaalde activiteiten kan worden ingetrokken. De regeling is gebaseerd op de voorschriften waarin de eisen staan voor het uitoefenen van deze specifieke taken. Ook als men niet langer medisch geschikt is, kan dit leiden tot de intrekking van een kwalificatiecertificaat.

3. Het derde lid van het voorschrift komt overeen met artikel 3.07, derde lid, van de vorige versie. Aangezien het door CESNI vastgelegde model gewijzigd is en er geen dekblad meer is, wordt de nummering aangepast.

4. Het vierde lid van het voorschrift moderniseert artikel 7.22, tweede lid van de vorige versie.

Er is een redactionele aanpassing met betrekking tot het Rijnpatent, dat nu vervangen wordt door het kwalificatiecertificaat. Verder wordt nu uitgelegd dat het hier gaat om een medische eis of beperking. Tot slot wordt de vroegere verwijzing naar het oude artikel 7.14, tweede lid, vervangen door een verwijzing naar artikel 4.01, vierde lid.

5. Het vijfde lid van het voorschrift moderniseert artikel 7.22, derde lid, van de vorige versie, omdat voortaan ook een kwalificatiecertificaat in elektronisch formaat mogelijk zal zijn.

6. Het zesde lid van het voorschrift bevat een redactionele wijziging ten opzichte van artikel 7.22, vierde lid, van de vorige versie.

7. Artikel 7.22, vijfde lid, van de vorige versie komt te vervallen, aangezien het een specifieke regeling bevatte die uitsluitend gold voor het kwalificatiecertificaat schipper.

Het zevende lid van het voorschrift brengt artikel 7.22, zesde lid, in overeenstemming met de Richtlijn. Een registratie in de databank is voorgeschreven (artikel 14, derde lid, van de Richtlijn). Dit voorschrift verduidelijkt de samenwerking tussen de CCR, de bevoegde autoriteiten en de autoriteit van afgifte.

## **Artikel 8.03**

### **Invordering van het als fysiek document afgegeven kwalificatiecertificaat**

1. De maatregel voor de invordering van het kwalificatiecertificaat is niet voorzien in de Richtlijn. De bestaande regeling, waarbij de lidstaten nauw samenwerken zoals voorzien in artikel 7.24, oude versie, heeft zijn nut bewezen en wordt nu aangepast door de nieuwe terminologie te gebruiken.

In vergelijking met artikel 7.24, eerste lid, van de oude versie wordt nu verwezen naar artikel 8.02 en 8.01 en is ook de formulering aangepast.

2. Artikel 7.24, tweede lid, vorige versie: redactionele aanpassing.

3. Artikel 7.24, derde lid, vorige versie: nieuwe verwijzing naar artikel 8.01, eerste lid, en redactionele vereenvoudiging.

4. Artikel 7.24, vierde lid, vorige versie: redactionele aanpassing.

## **Artikel 9.01**

### **Kwalificaties op instroom- en operationeel niveau**

1. Dit voorschrift is nieuw en wordt opgenomen om het toepassingsgebied van deze regeling vast te leggen. Net als in de Richtlijn wordt in het RSP een onderscheid gemaakt tussen instroomniveau, operationeel en managementniveau.

De eerste zin bevat voor de verschillende niveaus dezelfde regeling als in Bijlage I 1 van de Richtlijn. In de Duitse versie is er een kleine taalkundige wijziging in vergelijking met Bijlage I van de Richtlijn; “Einstiegsebene” is vervangen door “Einstiegsniveau” als tegenhanger voor “Betriebsebene”.

De kwalificaties van matroos, volmatroos en stuurman voor operationeel niveau komen overeen met artikel 3, zeventiende lid en Bijlage I.2 van de Richtlijn.

2. De CCR maakt gebruik van de speelruimte die de Richtlijn biedt, omdat artikel 2, eerste lid, uitsluitend geldt voor "leden van de dekbemannings" en de machinist in artikel 3, negende lid, daarvan uitgesloten wordt, zodat de CCR hier de machinist zoals tot nu toe het geval was, toewijst aan het operationeel niveau.

#### **Artikel 10.01**

##### **Minimumeisen met betrekking tot leeftijd, naleving van de administratieve voorschriften, competentie en vaartijd**

De nieuwe titel van het voorschrift komt overeen met de titel van Bijlage I van Richtlijn.

De bepaling is gebaseerd op artikel 3.02, eerste zin, van de vorige versie, waarin de voorwaarden voor de kwalificatie staan.

Na aanpassing van het RSP aan de voorschriften van de Richtlijn wordt een onderscheid gemaakt tussen instroom-, operationeel en managementniveau.

Deksman en lichtmatroos horen bij het instroomniveau, matroos, volmatroos en stuurman bij managementniveau.

De eisen aan het machinekamerpersoneel (machinist) zijn apart geregeld in artikel 10.02.

1. Dit voorschrift komt overeen met Bijlage I 1.1 van de Richtlijn en stemt het vorige artikel 3.02, eerste zin, nummer 1 af op de eisen van de Richtlijn.

2. Dit voorschrift komt overeen met Bijlage I 1.2 van de Richtlijn en stemt het voormalige artikel 3.02, eerste zin, nummer 2 af op de eisen van de Richtlijn.

Er is een taalkundig verschil met de Richtlijn: anders dan in de tekst van de Richtlijn, waar in de Duitse versie "Auszubildenden" (leerling in opleiding) staat, wordt net als in de Franse en Nederlandse versie van de Richtlijn het begrip „Leichtmatrose“ („matelot léger“/„lichtmatroos“) behouden, waar iemand mee bedoeld wordt die in de binnenvaart in opleiding is.

Verder wordt er nog naar hoofdstuk 6 verwezen, dat de eisen bevat voor de goedkeuring van een opleidingsprogramma.

3. Dit voorschrift komt overeen met Bijlage I 2.1 van de Richtlijn en stemt het voormalige artikel 3.02, eerste zin, nummer 3 af op de eisen van de Richtlijn.

Het is niet meer mogelijk om alleen door vaartijd de kwalificatie matroos te verkrijgen. De kwalificatie moet worden aangetoond door een examen waarin de competentie op operationeel niveau moet worden bewezen. Bovendien wordt de mogelijkheid om als matroos te werken voor zij-instromers vergemakkelijkt en wordt de minimumleeftijd voor het tweede alternatief van 19 naar 18 jaar verlaagd.

Verder wordt er nog naar hoofdstuk 6 van het RSP verwezen, dat de eisen bevat voor de goedkeuring van een opleidingsprogramma.

4. Dit voorschrift komt overeen met Bijlage I 2.2 van de Richtlijn en past het vroegere artikel 3.02, eerste zin, nummer 4, aan, zodat het overeenkomt met de eisen van de Richtlijn.

De kwalificatie volmatroos kan overeenkomstig onderdeel a worden bereikt door vaartijd, op voorwaarde dat de kandidaat bovendien het examen als matroos (operationeel niveau) met succes heeft afgelegd. De kwalificatie moet worden aangetoond door een examen waarin de competentie op operationeel niveau moet worden bewezen, samen met aanvullende vaartijd.

Verder wordt er nog naar hoofdstuk 6 van het RSP verwezen, dat de eisen bevat voor de goedkeuring van een opleidingsprogramma.

5. Dit voorschrift komt overeen met Bijlage I 2.3 van de Richtlijn en past het vroegere artikel 3.02, eerste zin, nummer 5, aan, zodat het overeenkomt met de eisen van de Richtlijn.

De kwalificatie stuurman kan overeenkomstig onderdeel a worden bereikt door vaartijd, op voorwaarde dat de kandidaat bovendien het examen als matroos (operationeel niveau) met succes heeft afgelegd en houder is van een geldig marifoonbedieningscertificaat. De eis dat de stuurman over een marifoonbedieningscertificaat moet beschikken, is nieuw.

In artikel 10.01, nummer 5, letter c) wordt het begrip „kapitein“ („capitaine“/„Kapitän“) gebruikt, wat de aanduiding is voor degene die het schip leidt in de zeevaart, dus op een zeeschip. Een overstap naar de binnenvaart wordt voor deze beroepsgroep aantrekkelijker gemaakt, omdat bij een overstap van de zee- naar de binnenvaart men niet eerst op het niveau van matroos moet gaan werken.

## **Artikel 10.02**

### **Minimumeisen met betrekking tot leeftijd, naleving van de administratieve voorschriften, competentie en vaartijd van de machinist**

De Richtlijn bevat geen minimumeisen voor de machinist. De machinist is in het RSP echter voor bepaalde passagiersschepen en samenstellen van vaartuigen als bemanningslid voorzien.

Het nieuwe artikel 10.02 moderniseert de inhoud van het vroegere artikel 3.02, eerste zin, nummer 7.

De minimumleeftijd voor machinisten is niet gewijzigd.

De eerste variant werd uitgebreid met de mechatronica-branche om rekening te houden met het feit dat ook in de binnenvaart de technische installaties steeds meer uit elektronische bestanddelen bestaan. Een mechatronicus heeft kennis op verschillende gebieden, zoals mechanica, elektrotechniek en informatietechnologie.

In de tweede variant is de vaartijd in dagen aangegeven, overeenkomstig het nieuwe artikel 1.01, nummer 32.

## **Artikel 10.03**

### **Geldigheid en afgifte van kwalificatiecertificaten op instroom-en operationeel niveau**

Dit voorschrift komt overeen met artikel 11, vierde lid, van de Richtlijn. Er wordt verwezen naar artikel 4.02, nummer 1, dat op zijn beurt verwijst naar artikel 4.01, nummer 1, en dus naar de voorwaarden van de ES-QIN voor de medische geschiktheid (Deel IV).

Het voorschrift bevat overeenkomstig artikel 11, derde lid, van de Richtlijn een rechtstreekse verwijzing naar het model in de ES-QIN voor de kwalificatiecertificaten voor het instroom- en operationeel niveau, dat voor leden van de dekbemanning een dienstboekje voorziet dat met het bewijs van de kwalificatie gecombineerd is. Het model is dan ook zo vormgegeven dat de kwalificatie machinist in het dienstboekje kan worden ingeschreven.

## **Artikel 11.01**

### **Patentplicht**

1. De titel van het voorschrift werd aangepast, omdat er in navolging van de Richtlijn geen onderscheid meer wordt gemaakt tussen een Rijnpatent of radarpatent.

De begripsbepaling van "Rijnpatent" valt weg. Verder wordt het voorschrift in artikel 6.02, eerste lid, oude versie, aangepast aan de eis dat op de Rijn voor het besturen van een vaartuig hetzij een Uniekwalificatiecertificaat schipper overeenkomstig de richtlijn nodig is, of een kwalificatiecertificaat schipper overeenkomstig dit reglement.

2. Artikel 11.02, tweede lid, actualiseert artikel 6.02, derde lid, uit de vorige versie. Het is mogelijk op riviergedeelten die geen riviergedeelten zijn met een bijzonder risico, een vaartuig te voeren met een patent dat gelijkwaardig is aan het sport- of overheidspatent.

Personen die schipper zijn van pleziervaartuigen (artikel 12.02), van vaartuigen van de strijdkrachten, van vaartuigen van vaarwegbeheerders en brandweerdiensten (artikel 12.03) vallen niet onder het toepassingsgebied van de Richtlijn (artikel 2, tweede lid, letter a) en c)).

De lidstaten van de CCR kunnen in plaats van een Rijn- of sportpatent of een overheidspatent voor de Rijn nationale vaarbewijzen voor schippers erkennen.

3. Dit voorschrift komt overeen met artikel 6.02, vierde lid, van de vorige versie. Er zijn twee wijzigingen. Op de eerste plaats wordt de maximale lengte van de desbetreffende vaartuigen van 15 tot 20 m verhoogd, omdat de Richtlijn krachtens artikel 2, eerste lid, letter a) geldt voor vaartuigen met een lengte van 20 m en meer, en hierdoor dus voor deze vaartuigen met een lengte van minder dan 20 m een uniforme regeling tot stand wordt gebracht. Op de tweede plaats wordt de tekst hier taalkundig aangepast aan de Richtlijn ("binnenwateren" (begripsbepaling in artikel 1.02, nummer 49)).

4. Dit voorschrift vervangt artikel 6.02, vijfde lid, van de vorige versie. De grenswaarden die op grond van nationale regelgeving gelden voor het varen zonder patent, worden van 15 m gewijzigd in een lengte van 20 m en verhoogd van 3,68 kW motorvermogen tot 11,03 kW (15 PK).

In onderdeel d wordt voor alle duidelijkheid een uitzondering opgenomen die geldt voor de patentplicht voor vaartuigen van de strijdkrachten. Dat in de praktijk zo te werk wordt gegaan, is al in de jaren zestig door de lidstaten in overleg gezamenlijk vastgelegd.

## **Artikel 11.02**

### **Soorten patent**

Door de actualisering van de artikelen 6.02 tot en met 6.04 van de vorige versie van het RSP wordt het onderscheid tussen het kleine patent en het grote patent, voor de verschillende vaartuiglengten, -typen, respectievelijk het aantal aan boord toegelaten passagiers, afgeschaft. Uit navraag bij de bevoegde autoriteiten is gebleken dat er sowieso nauwelijks nog kleine patenten worden afgegeven. Voor commercieel gebruikte vaartuigen is er overeenkomstig de regelingen in de Richtlijn voortaan nog maar één enkel uniform Rijnpatent voor het voeren van alle vaartuigen.

Sportpatent en overheidspatent blijven behouden, de Richtlijn is wat dit betreft niet van toepassing. Het sportpatent geldt echter alleen nog maar voor pleziervaartuigen tussen de 20 m (in plaats van 15 m) en 25 m lengte, of met een motorvermogen van meer dan 11,03 kW. Voor de overheidsschepen en brandweerboten is de grenswaarde voor de lengte komen te vervallen.

Artikel 6.03, vorige versie, met betrekking tot de verplichting om over een radarpatent te beschikken, komt te vervallen, omdat er geen apart radarpatent meer bestaat. Het varen met behulp van radar wordt een specifieke vergunning van de schipper zoals bedoeld in artikel 13.02, vergelijkbaar met artikel 6, letter c) van de Richtlijn.

Tweede zin: geen wijziging, behalve nu een verwijzing naar artikel 11.02, elfde lid.

## **Artikel 12.01**

### **Rijnpatent**

1. Dit voorschrift wijzigt artikel 7.01 RSP vorige versie door de bepalingen in overeenstemming te brengen met de minimumeisen voor de afgifte van een kwalificatiecertificaat schipper overeenkomstig Bijlage I 3.1 van de Richtlijn.

Het voorschrift neemt de vier alternatieven over uit Bijlage I 3.1 van de Richtlijn. Er zijn lichte aanpassingen nodig om een en ander af te stemmen op de context van het RSP.

De verwijzing naar een goedgekeurd opleidingsprogramma op managementniveau is gebaseerd op hoofdstuk 6 van het RSP.

In onderdeel b wordt nader uitgelegd dat het bevoegdheidsbewijs voor stuurman overeenkomstig het RSP en de Richtlijn gelijkwaardig zijn; dit komt overeen met Bijlage I 3.1 onderdeel b), tweede gedachtestreepje.

Onderdeel d leidt tot een betere erkenning van de beroepservaring voor zij-instromers uit de zeevaart, die in de Rijnvaart tot nu toe altijd als matroos moesten beginnen.

2. Artikel 7.01, derde lid, vorige versie wordt gewijzigd. Er wordt verwezen naar artikel 4.01, dat op zijn beurt verwijst naar de voorwaarden in de ES-QIN voor de medische geschiktheid (Deel IV).

Voor de vakkennis en vaardigheden wordt verwezen naar de ES-QIN, Deel I, hoofdstuk 2.

3. De Richtlijn wijst in artikel 17, vierde lid, op de standaarden voor de praktijkexamens. Voor theoretische examens is niets voorzien. Om een regeling te treffen in overeenstemming met de Richtlijn, verwijst de nieuwe versie naar Deel II, hoofdstuk 4 van de ES-QIN voor het praktijkexamen. Aangezien niet alleen de daar genoemde praktische examenonderdelen geëxamineerd moeten worden, maar ook in een theoretisch examen de kennis moet worden vastgesteld, wordt verwezen naar de competentiestandaarden in de ES-QIN, Deel I, hoofdstuk 2. In tegenstelling tot het praktijkexamen bevat de ES-QIN nog geen uniforme standaard voor theoretische examens.

4. Dit voorschrift bepaalt meer in detail hoe een praktijkexamen kan worden afgenomen. In overeenstemming met artikel 17, derde lid, tweede zin, van de Richtlijn is in deze bepaling geregeld dat voor het praktijkexamen van de schipper zowel een vaartuig als een simulator kan worden gebruikt.

## **Artikel 12.02**

### **Sportpatent**

1. Dit voorschrift komt verregaand overeen met artikel 7.03 van de vorige versie, met een paar nieuwe punten.

Op grond van artikel 2, tweede lid, letter a) vallen "personen die varen om sportieve of recreatieve redenen" niet onder het toepassingsgebied van de Richtlijn. Een redactionele wijziging maakt duidelijk dat de leeftijd op de dag dat het sportpatent wordt afgegeven, hier een voorwaarde is.

2. Het voorschrift wordt gemoderniseerd. Er is een verwijzing opgenomen naar artikel 4.01 en dus naar de voorwaarden van de ES-QIN voor de medische geschiktheid (Deel IV).

In onderdeel b wordt het begrip van de strafbare feiten ruimer gedefinieerd; het gaat niet meer alleen om strafbare feiten in de scheepvaart, maar ook strafbare feiten op een ander gebied kunnen de geschiktheid van de kandidaat beïnvloeden.

Onderdeel c: geen wijziging, met uitzondering van de schrapping van de laatste zin, die verplaatst is naar artikel 12.02, derde lid. Ook het examenprogramma voor het sportpatent in de bijlage bij het reglement blijft ongewijzigd.

3. Dit voorschrift maakt duidelijk dat er een theoretisch en praktijkexamen is. Nieuw is dat het praktijkexamen voor het sportpatent niet alleen op een pleziervaarttuig (zie artikel 1.02, zestiende lid), maar ook aan een simulator kan worden afgelegd. Dit hoeft echter geen simulator te zijn die voldoet aan de eisen van de ES-QIN voor simulatoren. Dergelijke simulatoren kunnen natuurlijk echter ook voor een sportpatent worden gebruikt. Voor de examens om schipper te worden of voor de specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar moet echter wel van een dergelijk type simulator gebruik worden gemaakt.

### **Artikel 12.03**

#### **Overheidspatent**

1. Dit voorschrift is grotendeels gebaseerd op artikel 7.04 van de vorige versie, maar er zijn een aantal nieuwe aspecten.

Artikel 2, tweede lid, letter c van de Richtlijn bepaalt dat “personen die betrokken zijn bij het bedienen van vaartuigen die door de strijdkrachten, diensten voor de handhaving van de openbare orde, civiele bescherming, vaarwegbeheerders, brandweerdiensten en andere hulpdiensten worden gebruikt” niet onder het toepassingsgebied van de Richtlijn vallen.

In het voorschrift wordt de minimumleeftijd van 21 naar 18 jaar verlaagd.

In onderdeel b wordt door middel van een andere formulering duidelijk gemaakt dat er een onderscheid is tussen autoriteiten en erkende noodhulpdiensten.

Ook hier is weer een verwijzing opgenomen naar artikel 4.01 en dus de voorwaarden van de ES-QIN voor de medische geschiktheid (Deel IV).

Onderdeel d: schrapping van het tweede deel van de zin waarin tot nu toe bepaald was dat de bekwaamheid werd aangetoond als de kandidaat het daartoe ingestelde examen met goed gevolg had afgelegd.

Onderdeel e: ongewijzigd.

2. Het voorschrift komt overeen met artikel 7.04, tweede lid, vorige versie; de verwijzingen naar de kennis van riviergedeelten vallen weg.

3. Het voorschrift is analoog aan artikel 12.02, derde lid, geformuleerd. Er zijn een praktijkexamen en theoretisch examen voorzien en ook het gebruik van simulatoren is mogelijk. Het overheidsvaarttuig is gedefinieerd in artikel 1.02, zesde lid.

### **Artikel 12.04**

#### **Aanvraag om toegelaten te worden tot een administratief examen**

1. Dit voorschrift combineert delen van artikel 7.09 en 7.11 vorige versie met een aantal nieuwe aspecten.

Artikel 7.09, eerste lid, vorige versie, wordt aangepast. De mogelijkheid een Rijnpatent voor een bepaald riviergedeelte uit te breiden, wordt op een andere plaats geregeld (artikel 13.03).

2. Dit voorschrift hangt samen met artikel 7.09, tweede lid. Dit artikel stelt de bevoegde autoriteit in staat de identiteit en geschiktheid van een aanvrager te onderzoeken. Een kopie van het marifoonbedieningscertificaat is voor alle patenten nodig.

3. In dit voorschrift wordt voorzien dat de identiteit ook kan worden aangetoond door het overleggen van een identiteitsbewijs of een paspoort.



### **Artikel 12.05**

#### **Vrijstellingen en verlichting van de exameneisen**

1. Bij dit voorschrift gaat het om een licht gewijzigde variant van artikel 7.13 in de oude versie. In de eerste zin wordt duidelijker aangegeven dat het gaat om een vrijstelling van het theoretische gedeelte van het examen voor schipper voor wat betreft de al verworven competenties. De tweede en derde zin leggen de modaliteiten voor deze vrijstelling vast.
2. Geen wijziging, behalve een nieuwe verwijzing naar artikel 11.01, derde lid (in plaats van artikel 6.02, vierde lid).
3. Verplaatsing van artikel 7.13, vierde lid. De verwijzing naar het riviergedeelte wordt geschrapt.

### **Artikel 12.06**

#### **Examen in het kader van een goedgekeurd opleidingsprogramma**

1. Dit is een nieuw voorschrift om overeenkomstig artikel 17, tweede lid, letter b van de Richtlijn te voorzien dat de kwalificatie in het kader van een goedgekeurd opleidingsprogramma kan worden vastgesteld, zonder dat er dan nog een extra examen afgelegd moet worden. Met een diploma van een met goed gevolg afgelegd opleidingsprogramma kan de kandidaat aantonen dat hij voldoet aan de eisen van artikel 12.01, eerste lid, onderdeel a of d (Bijlage I 3.1 a) of d) van de Richtlijn).
2. Dit voorschrift zorgt ervoor dat gecontroleerd wordt dat de kandidaat voor een kwalificatiecertificaat schipper voldoet aan de eisen qua leeftijd, naleving van de administratieve voorschriften, competenties en vaartijd.
3. Als de competenties zijn aangetoond, geeft de bevoegde autoriteit een voorlopig Rijnpatent af.

### **Artikel 12.07**

#### **Geldigheid en afgifte van kwalificatiecertificaten schipper**

1. Dit artikel is nieuw, omdat in artikel 11 van de Richtlijn voor de eerste keer de geldigheid geregeld is. De eerste zin komt overeen met artikel 11, vijfde lid, van de Richtlijn. Het RSP verwijst net als de Richtlijn naar het model in de ES-QIN (Deel V, hoofdstuk 1).
2. De Richtlijn bevat geen voorschriften voor het sportpatent. De delegaties hebben besloten de geldigheid van het sportpatent te beperken tot het einde van het zestigste levensjaar van de houder. Daarna kan het om de vijf jaar worden verlengd tot een leeftijd van zeventig, daarna om de twee jaar. De lijst van de door de Rijnsoeverstaten en België afgegeven sportpatenten zal, samen met een model daarvoor, op de website van de CCR worden geplaatst en zal openbaar toegankelijk zijn.
3. De Richtlijn bevat geen voorschriften voor het overheidspatent. De delegaties hebben besloten de geldigheid van het overheidspatent niet in de tijd te beperken, maar dan ook de voorwaarde in het RSP op te nemen dat het overheidspatent teruggegeven moet worden, nadat de houder de dienst heeft beëindigd. Ook hiervoor zal de lijst van de door de Rijnsoeverstaten en België afgegeven overheidspatenten op de website van de CCR worden geplaatst en zal openbaar toegankelijk zijn.

### **Artikel 12.08**

#### **Voorlopig Rijnpatent**

Dit voorschrift neemt de tekst over van artikel 7.12, derde en vierde lid, oude versie, waarbij de tekst echter wordt aangepast aan die van de Richtlijn. Het voorschrift geldt wanneer de kandidaat voor het Rijnpatent een fysiek document wenst. In het geval van een Rijnpatent in elektronisch formaat is een voorlopig Rijnpatent niet nodig, omdat het definitieve (elektronische) Rijnpatent meteen door de bevoegde autoriteit kan worden opgesteld en de kandidaat ter beschikking kan worden gesteld.

Er zijn twee mogelijke situaties: de eerste is als de kandidaat kiest voor een fysiek document bij de eerste keer dat zijn patent wordt afgegeven en de tweede is als het patent verlengd wordt en de patenthouder opnieuw voor een fysiek document kiest.

## **Artikel 13.01**

### **Specifieke vergunningen**

Dit voorschrift wordt nieuw opgenomen om overeenkomstig artikel 6 van de Richtlijn een onderscheid te maken tussen de algemene, nautische beroepskwalificatie op managementniveau – die wordt aangetoond door het kwalificatiecertificaat schipper – en specifieke vergunningen, die aangetoond worden door de dienovereenkomstige aantekeningen op het kwalificatiecertificaat schipper.

1. Dit voorschrift komt overeen met artikel 6 van de Richtlijn. In dit voorschrift worden dezelfde specifieke vergunningen ingevoerd die op de binnenwatertrajecten van de Europese Unie gelden.

Aangezien op grond van de bemanningsvoorschriften van hoofdstuk 19 meer dan een schipper aan boord voorgeschreven kan zijn, wordt nu tegen de achtergrond van het Rijnvaartpolitiereglement verduidelijkt dat alleen de verantwoordelijke schipper houder moet zijn van de dienovereenkomstige vergunning.

2. In de vorige versie van het RSP was geregeld dat de schipper op grond van artikel 7.15 een apart bewijs van kennis van riviergedeelten kreeg, los van zijn patent. Afgezien van het patent bestond er ook nog het Radarpatent overeenkomstig artikel 8.01 van het RSP, oude versie. Voortaan worden alle specifieke vergunningen overeenkomstig artikel 12, vierde lid, van de Richtlijn vermeld op het kwalificatiecertificaat schipper. Er is alleen een uitzondering voor de specifieke vergunning “varen met vaartuigen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken”, aangezien in dit geval afgezien van de specifieke vergunning ook een specifieke handeling overeenkomstig artikel 5 van de Richtlijn, namelijk ondersteuning bieden bij het bunkeren, erbij hoort. Beide activiteiten vereisen een LNG-deskundige, die zijn kwalificatie door een kwalificatiecertificaat voor deskundige voor vloeibaar aardgas moet kunnen aantonen (artikel 11, vijfde lid en Bijlage I, 3.2.3 van de Richtlijn). Dit laatstgenoemde kwalificatiecertificaat is bovendien maximaal vijf jaar geldig.

3. Deze regeling komt overeen met artikel 17, tweede lid, in samenhang met artikel 18 en 19 van de Richtlijn.

4. Dit voorschrift komt overeen met artikel 12, eerste lid, van de Richtlijn, dat voorschrijft dat de aanvrager zijn identiteit, zijn kwalificatie als schipper en de aanvullende eisen overeenkomstig Bijlage I van de Richtlijn moet aantonen om een specifieke vergunning te kunnen verkrijgen. Door de expliciete verwijzing naar de overhandiging van het dienstboekje kunnen de vereiste vaartijden – en in het geval van de deskundige voor ADN de diensttijden – aan boord van een bepaald schip worden aangetoond.

5. De eerste zin komt overeen met artikel 12, vierde lid, tweede zin, van de Richtlijn. De geldigheid van de specifieke vergunningen is gekoppeld aan de geldigheid van het kwalificatiecertificaat schipper. De tweede zin komt overeen met artikel 12, vierde lid, eerste zin en verwijst bovendien naar de plaats waar de vergunning moet worden ingeschreven, zoals aangegeven op het model voor het kwalificatiecertificaat schipper, dat staat in deel V van de ES-QIN.

## **Artikel 13.02**

### **Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar**

1. In dit artikel worden specifieke regelingen ingevoerd in overeenstemming met de Richtlijn die samenhangen met de specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar. In artikel 1.01, onderdeel q van het Rijnvaartpolitiereglement wordt de radarvaart gedefinieerd als “een schip dat gebruik maakt van radar voor het varen bij slecht zicht”. De hier opgenomen verwijzing zorgt ervoor dat er in artikel 1.02 van het RSP niet nog een extra definitie opgenomen moet worden. Net als in artikel 6, letter c van de Richtlijn wordt voorzien dat een schipper die met behulp van radar vaart, naast zijn kwalificatiecertificaat schipper over een specifieke vergunning daarvoor moet beschikken.

2. De verwijzing naar de kwalificatiestandaard voor radar (ES-QIN Deel 1, Hoofdstuk 4) preciseert welke basisvereisten aan de kwalificatie worden gesteld overeenkomstig Bijlage II 3.2 van de Richtlijn. Overeenkomstig artikel 17, derde lid, eerste zin, letter b van de Richtlijn is een praktijkexamen voorgeschreven. Voor dit praktijkexamen wordt overeenkomstig artikel 17, vierde lid, van de Richtlijn verwezen naar de ES-QIN (Deel II, Hoofdstuk 1). Het programma van het theoretische examen geeft aan over welke kennis de schipper overeenkomstig de ES-QIN (Deel I, hoofdstuk 4) moet beschikken. CESNI werkt aan een gemeenschappelijk programma voor het theoretische examen dat toepassing zou kunnen vinden voor de Rijn en de andere waterwegen van de Unie.

3. Dit voorschrift komt overeen met artikel 17, derde lid, tweede zin van de Richtlijn. Voor de toelating en de technische en functionele eisen die aan vaarsimulatoren worden gesteld, wordt verwezen naar de ES-QIN. In artikel 21, tweede lid van de Richtlijn is al een verwijzing naar standaarden voorzien.

4. Dit voorschrift komt overeen met artikel 12, eerste en derde lid, van de Richtlijn. Om de specifieke vergunning af te kunnen geven, moet de bevoegde autoriteit de genoemde bewijsstukken controleren.

5. Hier wordt op voorstel van de Duitse delegatie een voorschrift opgenomen waarin bepaald wordt dat de houder van een nationaal kwalificatiecertificaat zoals bedoeld in artikel 11.01, derde lid, deze specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar kan verkrijgen.

### **Artikel 13.03**

#### **Specifieke vergunning voor het bevaren van waterwegen die als binnenwatertrajecten met specifieke risico's geclassificeerd zijn**

1. Dit artikel is aangepast om het bewijs van kennis van riviergedeelten zoals bepaald in artikel 7.05 van de vorige versie van het RSP in overeenstemming te brengen met artikel 6, letter b met betrekking tot de specifieke vergunning. Er is geen afzonderlijk bewijs meer voor kennis van riviergedeelte, maar een specifieke vergunning, die op het kwalificatiecertificaat wordt ingeschreven.

Voor de kennisgeving van binnenwatertrajecten is de specifieke procedure gevolgd overeenkomstig artikel 9 van de Richtlijn.

2. Hier worden de voorwaarden genoemd op grond waarvan, in overeenstemming met artikel 9, eerste lid, eerste zin, van de Richtlijn, een bepaald gedeelte van de waterweg geclassificeerd kan worden als een binnenwatertraject met specifieke risico's.

3. In dit voorschrift wordt een verwijzing opgenomen naar bijlage 5, waar de binnenwatertrajecten met specifieke risico's van de Rijn staan.

4. Dit voorschrift wordt opgenomen om eisen te stellen die identiek zijn met die in artikel 12, tweede lid, van de Richtlijn.

5. Dit voorschrift komt overeen met artikel 12, tweede en derde lid, van de Richtlijn. Zodat de specifieke vergunning kan worden afgegeven, moet de bevoegde autoriteit de genoemde documenten controleren.

6. Zoals tot nu toe wordt de kennis van riviergedeelten gecontroleerd aan de hand van een examen overeenkomstig bijlage 5. Voorwaarde om tot het examen toegelaten te worden is dat de kandidaat een aantal keren het desbetreffende riviergedeelte bevaren heeft, zoals bepaald in bijlage 5. De eisen die gesteld worden aan de verkrijging van een specifieke vergunning zijn in het kader van deze herziening gemoderniseerd en maken het mogelijk om hiervoor gebruik te maken van moderne examenvormen.

7. Hier wordt op voorstel van de Duitse delegatie een voorschrift opgenomen waarin bepaald wordt dat de houder van een nationaal kwalificatiecertificaat zoals bedoeld in artikel 11.01, derde lid, deze specifieke vergunning voor het bevaren van binnenwateren met specifieke risico's kan verkrijgen. Deze regeling geldt niet voor schippers van vaartuigen met een lengte van minder dan 20 m, tenzij het gaat om een passagiersschip, duw- of sleepboot.

### **Artikel 13.04**

#### **Specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard**

1. In dit artikel worden overeenkomstig de Richtlijn specifieke regelingen ingevoerd die samenhangen met de specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard. Overeenkomstig artikel 6, letter a van de Richtlijn wordt voorzien dat de schipper die binnenwateren van maritieme aard wil bevaren, naast zijn kwalificatiecertificaat schipper over een specifieke vergunning moet beschikken.

2. Voor het theoretische examen wordt hier verwezen naar de kwalificatiestandaarden in de ES-QIN (Deel I, Hoofdstuk 3). Voor de verkrijging van een specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard is noch in de Richtlijn, noch in het RSP een praktijkexamen voorgeschreven.

3. Dit voorschrift komt overeen met artikel 12, eerste en derde lid, van de Richtlijn. Om de specifieke vergunning af te kunnen geven, moet de bevoegde autoriteit de genoemde documenten controleren.

#### **Artikel 13.05**

##### **Specifieke vergunning voor het varen met vaartuigen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken**

In dit artikel worden in overeenstemming met de Richtlijn de specifieke regelingen vastgelegd die betrekking hebben op de specifieke vergunning voor het varen met vaartuigen die vloeibaar aardgas als brandstof gebruiken. Overeenkomstig artikel 6, letter d, van de Richtlijn is voorzien dat voor het voeren van een schip dat vloeibaar aardgas als brandstof gebruikt, de schipper naast zijn kwalificatiecertificaat schipper over een specifieke vergunning moet beschikken. Dit kan worden aangetoond aan de hand van een kwalificatiecertificaat voor LNG-deskundige overeenkomstig artikel 12, vijfde lid, van de Richtlijn.

#### **Artikel 13.06**

##### **Specifieke vergunning voor het varen met grote konvoien**

1. In dit artikel worden in overeenstemming met de Richtlijn specifieke regelingen getroffen met betrekking tot de specifieke vergunning voor het varen met grote konvoien. Overeenkomstig artikel 6, letter e van de Richtlijn is voorzien dat de schipper die vaart met een groot konvooi naast zijn kwalificatiecertificaat schipper over een specifieke vergunning moet beschikken.

Dit voorschrift komt overeen met Bijlage I 3.2.4 van de Richtlijn. Om deze specifieke vergunning te verkrijgen, moet men als schipper over de nodige ervaring op een konvooi beschikken.

2. Dit voorschrift komt overeen met artikel 12, eerste en derde lid, van de Richtlijn. Om de specifieke vergunning af te kunnen geven, moet de bevoegde autoriteit de genoemde documenten controleren.

Dat de persoon in kwestie over deze extra vaartijd beschikt, wordt gecontroleerd aan de hand van het dienstboekje.

#### **Artikel 14.01**

##### **Verwijzing naar de bepalingen van het ADN**

Het hoofdstuk over het veiligheidspersoneel op schepen die vallen onder het ADN komt overeen met hoofdstuk 4, oude versie. Dit voorschrift is aangevuld met een verwijzing naar Richtlijn 2008/68/EG. De voorschriften met betrekking tot de kennis van de regelingen die gelden voor gevaarlijke goederen zijn ongewijzigd. Noch de Richtlijn, noch het RSP bevatten eigen eisen voor de kwalificatie van het veiligheidspersoneel, aangezien deze eisen al geregeld zijn in het internationale recht inzake het vervoer van gevaarlijke goederen.

#### **Artikel 15.01**

##### **Kennis en instructie**

Het hoofdstuk over het veiligheidspersoneel op schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken (tot nu toe hoofdstuk 4a) wordt in overeenstemming gebracht met de Richtlijn. De Richtlijn heeft in de definitie van de kwalificatie van "LNG-deskundige" in artikel 3, twaalfde lid, de bepalingen ter beschrijving van de kwalificatie van de deskundige voor vloeibaar aardgas, die op 1 juli 2016 van kracht werden, overgenomen uit het RSP. De bijlagen van de Richtlijn bevatten verschillende artikelen en bepalingen met betrekking tot deze kwalificatie. De desbetreffende artikelen van het RSP, oude versie, worden nu in overeenstemming daarmee gebracht.

In het eerste lid van het voorschrift wordt de formulering van artikel 4a.01, eerste lid, oude versie, aangepast aan artikel 6, letter d van de Richtlijn.

Artikel 4a.01, tweede lid, oude versie, kan komen te vervallen. De bemanningsleden die betrokken zijn bij het bunkeren van LNG moeten voordat zij hiertoe overgaan, niet meer door de schipper worden geïnstrueerd over de omgang met LNG, omdat hun vaardigheden door een specifiek kwalificatiecertificaat moeten worden aangetoond.

## **Artikel 15.02**

### **Kwalificatiecertificaat**

1. Dit voorschrift wordt opgenomen om net als artikel 5, eerste lid, van de Richtlijn een kwalificatiecertificaat te eisen. Het eerste lid van het voorschrift verwijst naar de ES-QIN (Deel V, Hoofdstuk 1), dat een model voor het kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas bevat. Dit komt overeen met artikel 34 in samenhang met artikel 11, derde lid, van de Richtlijn, waarin verwezen wordt naar de CESNI-standaarden.
2. Het tweede lid van het voorschrift komt overeen met de minimumeisen die in Bijlage I 4.2 van de Richtlijn worden ingevoerd voor de afgifte van een kwalificatiecertificaat voor LNG-deskundige.

## **Artikel 15.03**

### **Cursus en examen**

1. Dit voorschrift bevat de eisen die gesteld worden aan de kennis en de beoordeling van de vaardigheden van de LNG-deskundige. Artikel 4a.03, eerste zin, oude versie, blijft ongewijzigd en wordt nu artikel 15.03, eerste lid.
2. Artikel 4a.03, tweede zin, oude versie, wordt nu artikel 15.03, tweede lid. Overeenkomstig de Richtlijn wordt verwezen naar de competentiestandaarden in de ES-QIN (Deel I, Hoofdstuk 6). Voor de beschrijving van de competentie wordt daar theoretische kennis genoemd en praktische vaardigheden. De taalkundige aanpassing komt overeen met de terminologie die door CESNI in de ES-QIN wordt gebruikt. De kennis die beschreven stond in de voormalige Bijlage E2 bij het RSP in Deel A vormde de basis voor het opstellen van de Europese standaard in de ES-QIN, Deel I, Hoofdstuk 6. Voor het theoretische examen leidt dit daarom niet tot wijzigingen in de nieuwe versie van het voorschrift.
3. Artikel 4a.03, derde en vierde zin, oude versie, worden nu artikel 15.03, derde lid. De formulering wordt aangepast om deze in overeenstemming te brengen met artikel 6, letter d van de Richtlijn. Er wordt niet meer verwezen naar Deel B van Bijlage E2 van het RSP, maar naar de vaardigheden die genoemd worden in de ES-QIN (Deel I, Hoofdstuk 6), die als examenonderdeel in de Europese Standaard voor het praktijkexamen voor deskundigen werden opgenomen. Het afleggen van het praktijkexamen geschiedt overeenkomstig de Richtlijn geheel of gedeeltelijk aan boord van een schip of in een daarvoor geschikte walinstallatie.
4. Het vierde lid van het voorschrift preciseert de voorwaarden om het theoretische en praktische gedeelte van het examen met goed gevolg af te leggen. Afgezien van de verwijzing naar de competentiestandaarden voor LNG-deskundige (ES-QIN, Deel I, Hoofdstuk 6) wordt ook verwezen naar de standaarden voor het praktijkexamen ter verkrijging van een kwalificatiecertificaat LNG-deskundige (ES-QIN, Deel II, Hoofdstuk 3). Het praktijkexamen voor LNG-deskundige, dat al voorzien was in hoofdstuk 4a van de vorige versie, komt overeen met artikel 17, derde lid, eerste zin, letter c van de Richtlijn.
5. De regeling dat het praktische gedeelte van het examen aan boord van een schip of in een walinstallatie kan worden afgenomen, wordt uitgebreid met een verwijzing naar de ES-QIN (Deel II, Hoofdstuk 3). De eisen die gesteld worden aan de schepen of walinstallaties die worden gebruikt voor dit examenonderdeel worden in overeenstemming met artikel 17, derde lid, derde zin, van de Richtlijn in de Europese standaard nader bepaald.

## **Artikel 15.04**

### **Goedkeuring van cursussen**

1. Het voorschrift vormt een aanpassing van artikel 4a.05, oude versie, in het licht van de Richtlijn. In het eerste lid zijn de opfriscursussen voor het verlengen van de kwalificatie na vijf jaar niet meer voorzien. Overeenkomstig de Richtlijn is voor de verlenging van het kwalificatiecertificaat nu alleen nog maar een nieuw examen voorzien op basis van een competentiestandaard, of een vaartijd aan boord van een schip dat vaart met vloeibaar aardgas als brandstof. CESNI heeft besloten te gaan werken aan een gestandaardiseerde inhoud van opfriscursussen. Deze werkzaamheden hebben echter een lage prioriteit en worden hier daarom vooralsnog buiten beschouwing gelaten. Ten aanzien van de criteria voor de goedkeuring wordt verwezen naar artikel 15.05.

Artikel 4a.05, derde en vierde zin, oude versie, die betrekking hadden op de afgifte en verlenging van documenten komen te vervallen. Dat de kwalificatiecertificaten alleen nog maar door de bevoegde autoriteiten worden afgegeven, vloeit voort uit het model van de kwalificatiecertificaten die op grond van dit reglement en de Richtlijn worden afgegeven. De verlenging van de geldigheid van een bestaand kwalificatiecertificaat door de bevoegde autoriteit staat als zodanig in artikel 15.06, tweede lid.

2. De eerste zin van het tweede lid van het voorschrift past de formulering aan van artikel 4a.05, vijfde zin, oude versie. De bevoegde autoriteiten zijn verplicht om de CCR te informeren over elk besluit over de goedkeuring van cursussen (respectievelijk de intrekking of opschorting van een dergelijke goedkeuring).

De tweede zin is gelijk aan artikel 4a.05, zesde zin, van de oude versie, afgezien van een taalkundige aanpassing, omdat uitsluitend opleidingsprogramma's worden goedgekeurd.

#### **Artikel 15.05**

##### **Criteria voor de goedkeuring van cursussen**

1. Dit nieuwe voorschrift is toegevoegd aan het RSP om uniforme criteria vast te leggen voor de goedkeuring van cursussen. De eerste zin van het eerste lid van dit voorschrift komt daarom overeen met artikel 19, eerste lid, eerste zin, van de Richtlijn. Het eerste lid, tweede zin van het voorschrift komt overeen met artikel 19, eerste lid, tweede zin van de Richtlijn.

2. Het tweede lid van het voorschrift regelt de goedkeuring van een cursus. De eisen in de onderdelen a tot en met c komen overeen met de eisen in artikel 19, tweede lid, van de Richtlijn. Zij beogen de kwaliteitswaarborging van de opleiding. Voor het waarborgen van de kwaliteit van de opleiding en de beoordeling van de kwalificatie overeenkomstig artikel 27 van de Richtlijn zijn ook nog de onderdelen d tot en met f opgenomen, die tot nu toe bij punt 3 van de dienstinstructie voor de bevoegde autoriteiten stonden (nummer 4a, in samenhang met artikel 1.03). Omwille van de transparantie en rechtszekerheid worden deze eisen nu opgenomen in het reglement, zodat ze voor de geadresseerden van de voorschriften gemakkelijker te vinden zijn.

3. Het derde lid van het voorschrift over de intrekking van een erkenning komt overeen met het principe in artikel 27, eerste lid, van de Richtlijn. Op grond van die regeling moeten opleidingsprogramma's en examens door de bevoegde autoriteiten worden gecontroleerd en moet gezorgd worden voor het waarborgen van de kwaliteit van de opleiding en beoordeling van de kwalificatie.

#### **Artikel 15.06**

##### **Geldigheid en verlenging van het kwalificatiecertificaat**

1. Het eerste lid van het voorschrift is aangepast om voor de eisen aan de geldigheid van het kwalificatiecertificaat, die geregeld waren in artikel 4a.04, eerste lid, oude versie, de juiste term te gebruiken.

2. Het tweede lid van het voorschrift actualiseert artikel 4a.04, tweede lid, oude versie, door nu te verwijzen naar het model in de ES-QIN (Deel V, Hoofdstuk 1) voor verlengde kwalificatiecertificaten. De minimeisen voor de verlenging van een kwalificatiecertificaat voor LNG-deskundigen worden nu op dezelfde wijze geformuleerd als in artikel 13, letter b van de Richtlijn en de bijbehorende Bijlage I 4.2, tweede zin.

#### **Artikel 16.01**

##### **Veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen**

1. Het voorschrift komt overeen met artikel 5.01, oude versie RSP. Het voorschrift bepaalt dat er veiligheidspersoneel ter bescherming van de passagiers aan boord moet zijn en wanneer.

2. Onveranderd blijft dat het veiligheidspersoneel deel uit kan maken van de bemanning of het boordpersoneel. De definitie van boordpersoneel in het RSP komt overeen met artikel 1.01, punt 11.1 van de ES-TRIN en is niet gewijzigd.

#### **Artikel 16.02**

##### **Deskundige voor de passagiersvaart**

Dit voorschrift komt overeen met artikel 5.02, oude versie RSP. Er is niets gewijzigd, behalve nieuwe verwijzingen naar artikel 16.03 en artikel 16.04, tweede lid.

In overeenstemming met artikel 3, elfde lid, van de Richtlijn worden de minimumeisen voor de deskundige passagiersvaart in onderdeel a behouden, zodat zij stroken met Bijlage I 4.1 van de Richtlijn (minimumleeftijd van 18 jaar), respectievelijk in artikel 16.03 voor de eisen die in overeenstemming worden gebracht met de competentiestandaard.

De eis dat bijscholing nodig is blijft bestaan. Dit is van belang om de veiligheid in de passagiersvaart te waarborgen, omdat de deskundige zijn kennis regelmatig moet opfrissen. De eisen daarvoor staan in onderdeel b, dat identiek is aan de eisen in Bijlage I 4.1, tweede zin, van de Richtlijn.

### **Artikel 16.03**

#### **Basisopleiding voor deskundigen**

1. Het eerste lid van dit voorschrift moderniseert artikel 5.03, oude versie van het RSP. Er worden nieuwe verwijzingen opgenomen naar artikel 16.02 en 16.05.

De basisopleiding voor deskundige is niet meer alleen binnen de CCR-lidstaten geharmoniseerd. Er wordt verwezen naar de kwalificatiestandaard voor deskundige voor de passagiersvaart (ES-QIN, Deel I, Hoofdstuk 5), waar aangegeven staat welke kennis in het kader van een theoriecursus moet worden verkregen. Verder wordt verwezen naar de standaarden voor het praktijkexamen ter verkrijging van een kwalificatiecertificaat deskundige voor de passagiersvaart (ES-QIN, Deel II, Hoofdstuk 2).

2. Het tweede lid preciseert de voorwaarden voor het succesvol afleggen van het theoretische en praktijkgedeelte van het examen. De eerste zin van deze nieuwe regeling komt overeen met de eisen in artikel 17 van de Richtlijn: om de kwalificatie van deskundige voor de passagiersvaart te krijgen, moet een theoretisch en praktijkexamen worden afgelegd. Overeenkomstig artikel 17, derde lid, eerste zin van de Richtlijn moet afgezien van een theorie-examen ook een praktijkexamen worden afgelegd. Er wordt verwezen naar de standaarden voor het praktijkexamen voor het verkrijgen van een kwalificatiecertificaat als deskundige voor de passagiersvaart (ES-QIN, Deel II, hoofdstuk 2).

### **Artikel 16.04**

#### **Opfriscursus voor deskundigen**

1. Het voorschrift actualiseert artikel 5.04, oude versie RSP.

De eis dat deelgenomen moet worden aan een opfriscursus na vijf jaar, komt overeen met artikel 11, zesde lid, van de Richtlijn en Bijlage I 4.2, tweede zin. Na vijf jaar moet er voor de verlenging van de geldigheid van het kwalificatiecertificaat hetzij opnieuw een examen worden afgelegd, of een goedgekeurd opleidingsprogramma worden gevolgd.

2. Het tweede lid, eerste zin, is ongewijzigd. Tijdens een opfriscursus moeten met name nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van de veiligheid van passagiers worden behandeld. In de tweede zin zijn de eisen hetzelfde gebleven. Hiermee wordt beoogd dat elke deelnemer actief aan de cursus deelneemt.

De derde zin komt overeen met artikel 16, eerste lid, in samenhang met artikel 17, tweede lid, van de Richtlijn en geeft aan dat ook bij opfriscursussen de landen ervoor moeten zorgen dat de personen de vereiste vaardigheden bezitten om te zorgen voor de veiligheid aan boord en dat deze vaardigheden beoordeeld worden in het kader van een door de nationale overheid zelf georganiseerde opleiding of goedgekeurd opleidingsprogramma.

3. Artikel 5.04, derde lid, komt op deze plaats te vervallen en wordt opgenomen in artikel 16.10, eerste lid, tweede zin.

### **Artikel 16.05**

#### **Goedkeuring van de opleidingen voor deskundige**

1. Dit is een nieuw voorschrift. De regelingen die hier voorzien worden, komen overeen met de bepalingen in artikel 19 van de Richtlijn. Zoals voorzien in de Richtlijn gaat het daarbij om de goedkeuring van opleidingsprogramma's en niet meer de toelating van opleidingsinstituten.

De bevoegde autoriteiten moeten voorafgaand hieraan op grond van de criteria zoals genoemd in artikel 16.06 de opleidingen goedgekeurd hebben.

2. De verplichting voor de bevoegde autoriteiten om de CCR te informeren over elk besluit om en opleidingen goed te keuren (respectievelijk de intrekking of opschorting van een dergelijke goedkeuring), was tot nu toe geregeld in punt 2.1.4 en 2.2.3 van de Dienstinstructie voor de bevoegde autoriteiten zoals bedoeld in het vijfde lid van artikel 1.03. Omwille van de transparantie en de rechtszekerheid worden deze eisen nu in het reglement opgenomen, waar zij voor de geadresseerden gemakkelijker te vinden zijn.

De CCR houdt een overzicht bij van de goedgekeurde opleidingen. Deze lijst is op de website van de CCR beschikbaar.

#### **Artikel 16.06**

##### **Criteria voor de goedkeuring van cursussen**

1. Dit nieuwe voorschrift is bedoeld om in het RSP uniforme criteria op te nemen voor de goedkeuring van cursussen of opfriscursussen. Dit komt overeen met de eisen van artikel 19, eerste lid, derde zin, van de Richtlijn.

2. Het tweede lid van dit voorschrift regelt de goedkeuring van cursussen of opfriscursussen. De eisen van onderdeel a tot en met c komen overeen met de eisen van artikel 19, tweede lid, van de Richtlijn en hebben tot doel de kwaliteit van de opleidingen te waarborgen. Met het oog op het waarborgen van de kwaliteit van de opleidingen en de beoordeling van de kwalificaties zoals bepaald in artikel 27 van de Richtlijn, zijn nu tevens de onderdelen d tot en met f opgenomen.

3. Het derde lid van dit voorschrift over de intrekking van erkenningen en goedkeuringen komt overeen met het beginsel in artikel 27, eerste lid, van de Richtlijn. Het biedt de mogelijkheid dat de bevoegde autoriteiten de opleidingen en examens controleren en ook het doel bereikt wordt dat bij het verkrijgen en de beoordeling van de kwalificatie de kwaliteit gewaarborgd is.

#### **Artikel 16.07**

##### **Eerstehulpverlener**

Dit voorschrift komt overeen met artikel 5.05, oude versie van het RSP. Aangezien de Richtlijn niets voorziet voor eerstehulpverleners en deze functie van belang is om de veiligheid in de passagiersvaart te waarborgen, kan dit voorschrift ongewijzigd overgenomen worden, afgezien van een nieuwe verwijzing naar artikel 16.09. In punt 3.1 van de voormalige dienstinstructie voor de bevoegde autoriteiten zoals bedoeld in het vijfde lid van artikel 1.03 gaan de lidstaten van de CCR ervan uit dat de eisen die gesteld worden aan de opleiding van eerstehulpverleners overeenkomen met die van het European First Aid Certificate.

#### **Artikel 16.08**

##### **Persluchtmaskerdrager**

Dit voorschrift komt overeen met artikel 5.06, oude versie van het RSP. Aangezien de Richtlijn niets voorziet voor persluchtmaskerdragers en deze functie van belang is om de veiligheid in de passagiersvaart te waarborgen, kan dit voorschrift ongewijzigd overgenomen worden, afgezien van een nieuwe verwijzing naar artikel 16.09. Voor wat betreft de eisen die aan persluchtmaskerdragers gesteld worden, is het denkbaar dat de eisen in de nationale voorschriften van de CCR-lidstaten met name ten aanzien van de medische geschiktheid uiteenlopen. De geschiktheid van de personen die deze taak vervullen is niet in de ES-QIN geregeld.

#### **Artikel 16.09**

##### **Cursussen en opfriscursussen voor eerstehulpverleners en persluchtmaskerdragers**

Het voorschrift komt overeen met artikel 5.07, oude versie van het RSP. Ten aanzien van de eisen die gesteld worden aan de opleidingen wordt verwezen naar de nationale voorschriften van de lidstaten van de CCR.

#### **Artikel 16.10**

##### **Wijze van aantonen van de kwalificatie**

1. Het voorschrift moderniseert artikel 5.08, oude versie van het RSP. Het bewijs volgens het CCR-model wordt vervangen door een kwalificatiecertificaat volgens het CESNI-model (ES-QIN, Deel V, Hoofdstuk 1). Dit komt overeen met de eisen van artikel 5, eerste lid, van de Richtlijn. Dit kwalificatiecertificaat kan zoals bepaald in artikel 11, tweede lid, van de Richtlijn alleen nog maar worden afgegeven door een bevoegde autoriteit, en niet meer door het opleidingsinstituut.



Overeenkomstig artikel 11, zesde lid, van de Richtlijn bepaalt de tweede zin dat een kwalificatiecertificaat om de vijf jaar moet worden verlengd.

Ook de eis dat de houder van het certificaat dit om de vijf jaar alleen kan verlengen door deel te nemen aan een opfriscursus komt overeen met artikel 5.04, eerste en derde lid van de vorige versie van het RSP en ook Bijlage I 4.1 tweede zin van de Richtlijn. Het voorschrift zorgt ervoor dat de deskundige voor de passagiersvaart zijn vaardigheden regelmatig opfrist en de houder van een dergelijk kwalificatiecertificaat op deze wijze kan bijdragen aan de veiligheid aan boord van passagiersschepen.

In overeenstemming met artikel 11, eerste lid, van de Richtlijn kan thans alleen nog de bevoegde autoriteit het kwalificatiecertificaat verlengen of een nieuw kwalificatiecertificaat afgeven.

2. Nieuw in dit voorschrift is dat nu verwezen wordt naar artikel 16.07 en 16.09, zodat ook eerstehulpverleners een verklaring krijgen wanneer zij voor de eerste keer een opleiding hebben gevolgd of later ook een opfriscursus.

3. Geen wijziging behalve opname van een verwijzing naar artikel 16.08 en 16.09.

4. Oude versie (geschrapt): De mogelijkheid om de verklaringen voor deskundige passagiersvaart, eerstehulpverlener en persluchtmaskerdrager in één document te bundelen komt te vervallen. De reden hiervoor is dat de eerstgenoemde kwalificatie een specifieke vergunning is zoals bedoeld in de Richtlijn, waarvoor uniforme Europese eisen gelden voor de vaardigheden, het examen en het aantonen van de kwalificatie overeenkomstig de CESNI-standaarden, terwijl de twee andere kwalificaties niet in de regelgeving van de Unie geregeld zijn.

#### **Artikel 16.11**

##### **Aantal leden veiligheidspersoneel**

1. Het voorschrift komt overeen met artikel 5.09, eerste lid, oude versie van het RSP. Ten aanzien van de bemanningsvoorschriften voor het veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen wordt niets gewijzigd.

2. Het voorschrift komt overeen met artikel 5.09, tweede lid, van de oude versie van het RSP. Ten aanzien van de uitzonderingen die gelden voor de bemanningsvoorschriften voor het veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen wordt er niets gewijzigd.

#### **Artikel 16.12**

##### **Plichten van de schipper en de deskundige**

1. Het eerste lid van het voorschrift komt overeen met artikel 5.10, oude versie van het RSP. Er zijn geen wijzigingen, behalve een wijziging in de verwijzingen naar de artikelen 16.02 tot en met 16.09 en artikel 16.10.

2. In het tweede lid van dit voorschrift wordt een onderdeel d toegevoegd. In dit nieuwe lid wordt de nadruk gelegd op de identieke eisen die aan de vaardigheden van de deskundige passagiersvaart worden gesteld op grond van Bijlage II van de Richtlijn en in het RSP. De deskundige moet bijvoorbeeld overeenkomstig artikel 14 van Verordening (EU) 1177/2010 in staat zijn om hulp te bieden aan gehandicapten en personen met een beperkte mobiliteit. De details van de vaardigheden staan eveneens in de competentiestandaarden voor de deskundige voor de passagiersvaart (ES-QIN, Deel I, Hoofdstuk 5), waar artikel 16.03 ook naar verwijst. De afbakening van de plichten van de schipper en van de deskundige is bedoeld om duidelijk te maken wat de taken zijn van de houders van deze kwalificaties. Dit is ook in overeenstemming met de eisen van het Rijnvaartpolitierglement en de Richtlijn, namelijk dat de schipper de eindverantwoordelijkheid draagt voor de veiligheid aan boord.

#### **Artikel 16.13**

##### **Toezicht**

Dit voorschrift komt overeen met artikel 5.11, oude versie RSP. Er is niets gewijzigd ten aanzien van de controles die moeten plaatsvinden als er passagiers aan boord zijn.

## **Artikel 17.01**

### **Algemene bepalingen**

Het eerste tot en met derde lid van dit voorschrift komen overeen met artikel 2.02, oude versie.

1. Geen wijziging.
2. Geen wijziging.
3. Geen wijziging behalve nieuwe verwijzingen naar de artikelen 18.01, 18.02 en 18.03.

In het vierde en vijfde lid wordt de eis ingevoerd dat de houder van een Rijnpatent geschikt moet zijn voor het uitoefenen van de functie van schipper, zoals bedoeld in artikel 7.01, derde lid, onderdeel b van de vorige versie van het RSP. De beoordeling hiervan vindt plaats overeenkomstig de nationale voorschriften en een verbod op de uitoefening van de functie van schipper staat niet gelijk aan de intrekking of opschorting van de geldigheid van het kwalificatiecertificaat zoals bedoeld in artikel 8.01, respectievelijk 8.02 van het reglement.

## **Artikel 17.02**

### **Gelijkwaardigheid en afwijkingen**

Dit is een nieuw voorschrift, dat met name opgenomen wordt om flexibel te kunnen reageren op innovatie in de binnenvaart, zoals automatisering.

1. Door deze regeling krijgen de bevoegde autoriteiten de mogelijkheid andere, afwijkende bemanningsvoorschriften toe te laten, op voorwaarde dat deze met het oog op de veiligheid van het scheepvaartverkeer gelijkwaardig zijn. Voorwaarde is dan ook dat de CCR door middel van een aanbeveling de gelijkwaardigheid van het veiligheidsniveau van een eventuele afwijking van de desbetreffende bemanningsvoorschriften heeft vastgesteld. Tot nu toe waren dit soort regelingen alleen mogelijk op grond van artikel 3.23 oude versie op Nederlands grondgebied overeenkomstig nationale voorschriften in de Nederlandse binnenvaartwet.
2. Dit voorschrift biedt de bevoegde autoriteiten de mogelijkheid om bij technische innovatie de regelingen met betrekking tot de minimumbemanning in afzonderlijke gevallen op grond van een aanbeveling van de CCR aan te passen. De ervaringen die worden opgedaan in het kader van deze ontheffingen met afwijkende regelingen kunnen een vertrekpunt vormen om voorschriften van tijdelijke aard op te nemen overeenkomstig artikel 1.03, RSP of voorschriften te ontwikkelen die niet in de tijd beperkt zijn om tests mogelijk te maken.
3. Dit voorschrift schrijft voor dat de gelijkwaardigheid en de afwijking wordt ingeschreven in het binnenschipcertificaat (zie artikel 1.02, nummer 51, RSP).
4. Deze regeling voorziet een termijn van een maand voor de bevoegde autoriteiten om de CCR te informeren. Verder moeten op grond van dit voorschrift de toegekende gelijkwaardigheid en afwijkingen openbaar bekend worden gemaakt.

## **Artikel 18.01**

### **Exploitatiewijzen**

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.10, oude versie.

1. Geen wijziging.
2. Geen wijziging behalve een nieuwe verwijzing naar Onderdeel V van de ES-TRIN met betrekking tot minimumeisen, voorschriften voor de inbouw en het testen van het goede functioneren van tachografen in de binnenvaart.

Specifieke voorschriften in het RSP kunnen daardoor komen te vervallen. Welke apparaten zijn toegelaten, staat op de website [cesni.eu](http://cesni.eu), net als de andere technische uitrustingen die overeenkomstig de ES-TRIN zijn toegelaten. In het tweede lid is bovendien de Nederlandse versie aangepast aan de Duitse en Franse versie voor wat betreft het woord "kalenderweek".

3. Zie de opmerking bij artikel 18.01, tweede lid.

## **Artikel 18.02**

### **Verplichte rusttijd**

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.11, oude versie.

Geen wijziging.

### **Artikel 18.03**

#### **Wisseling of herhaling van exploitatiewijze**

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.12, oude versie.

1. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar artikel 18.02, eerste en derde lid.
2. - 4. Geen wijziging.
5. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar artikel 18.02, vierde lid.
6. Redactionele aanpassing, zie de begripsbepaling in artikel 1.02, eerste lid.
7. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar artikel 18.02, vierde lid.

### **Artikel 18.04**

#### **Vaartijdenboek – Tachograaf**

Dit voorschrift komt in grote lijnen overeen met artikel 3.13, oude versie.

1. Zoals voorzien in artikel 22, zesde lid, en artikel 3, een-en-twintigste lid, van de Richtlijn, moet zich aan boord van een vaartuig een enkel vaartijdenboek bevinden waarin diverse aantekeningen gemaakt kunnen worden. Er wordt verwezen naar de ES-QIN, dat in Onderdeel V, hoofdstuk 5, een model voor het vaartijdenboek bevat. Artikel 22, vierde lid, in verbinding met artikel 34 van de Richtlijn vormen de basis voor de verwijzing naar het model in de CESNI-standaarden.

Voor de afgifte van het eerste vaartijdenboek wordt alleen nog maar voorzien dat het uniek Europees scheepsidentificatienummer wordt ingeschreven, dus niet meer het officiële scheepsnummer, aangezien dit laatstgenoemde al enkele jaren niet meer wordt toegekend.

Er is een redactionele wijziging nodig om te kunnen verwijzen naar Bijlage O van het ROSR. Afgezien van het Certificaat van Onderzoek en communautaire scheepscertificaten die nog geldig zijn, moet nu ook verwezen worden naar het Uniecertificaat voor binnenschepen overeenkomstig het model in Bijlage 3, Deel I van de ES-TRIN.

2. Redactionele aanpassing, zie de begripsbepaling in artikel 1.02, nummer 54.
3. Geen wijziging.
4. Het is alleen nog maar voorzien dat het uniek Europees identificatienummer wordt ingeschreven, niet meer het officiële scheepsnummer.
5. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar artikel 18.01, tweede lid.
6. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar artikel 18.03.
7. Geen wijziging.

### **Artikel 19.01**

#### **Uitrusting van vaartuigen**

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.14, oude versie. Alleen in de titel is een wijziging aangebracht gezien de definitie van “vaartuig” in artikel 1.02, eerste lid, RSP.

1. Geen wijziging.
  - 1.1 Redactionele aanpassing die uitsluitend betrekking heeft op de Duitse versie om het overeenkomstig de formuleringen in de ES-TRIN niet meer over “Gefahrenbereiche” te hebben.

De onderdelen g en h, die beide zonder inhoud waren, kunnen in navolging van de opsomming in de ES-TRIN vervallen.
  - 1.2 Geen wijziging.
2. Redactionele aanpassing om duidelijk te maken dat hier de Commissie van Deskundigen bedoeld wordt.

### **Artikel 19.02**

#### **Minimumbemanning van motorschepen en duwbotten**

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.15, oude versie.

Geen wijziging.

### **Artikel 19.03**

#### **Minimumbemanning van hechte samenstellen en andere hechte samenstellingen**

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.16, oude versie.

1. Redactionele aanpassing in voetnoot 2.
2. – 4. Geen wijziging.

#### **Artikel 19.04**

##### **Minimumbemanning van passagiersschepen**

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.17, oude versie.

1. – 3. Geen wijziging.
4. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar artikel 19.02.
5. – 8. Geen wijziging.
9. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar hoofdstuk 16.
10. Geen wijziging.

#### **Artikel 19.05**

##### **Afwijking van de in artikel 19.01 voorgeschreven uitrusting**

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.18, oude versie.

1. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar de artikelen 19.01 tot en met 19.04.
2. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar de artikelen 19.01 tot en met 19.04.
3. Geen wijziging.

#### **Artikel 19.06**

##### **Minimumbemanning van overige vaartuigen**

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.19, oude versie.

1. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar de artikelen 19.02 tot en met 19.04.
2. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar artikel 19.02.
3. Geen wijziging.

#### **Artikel 19.07**

##### **Minimumbemanning voor zeeschepen**

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.20, oude versie.

1. Geen wijziging.
2. De eerste zin kan ingekort worden omdat in artikel 1.02, nummer 58 een definitie is opgenomen van de “STCW-Overeenkomst”. Daardoor wordt – net als in artikel 3, achtste lid van de Richtlijn en artikel 1, nummer 21 van de Richtlijn 2008/106/EG – verwezen naar de STCW-Overeenkomst, en wel in dienovereenkomstige, geldende versie.

Verder wordt er nu ook verwezen naar de artikelen 19.02 en 19.06. In de Nederlandse versie werd het woord “vaartijdenboek” vervangen door “logboek” om de tekst in overeenstemming te brengen met de Duitse en Franse versie. Bovendien wordt daardoor duidelijk gemaakt dat hier het logboek in de zeevaart bedoeld wordt.

#### **Artikel 19.08**

##### **Minimumbemanning voor kanaalspitsen**

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.21, oude versie, met een kleine aanpassing in de formulering ten aanzien van het woord “patent”.

#### **Artikel 19.09**

##### **Minimumbemanning voor pleziervaartuigen**

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.22, oude versie, met een kleine aanpassing in de formulering ten aanzien van het woord “patent”.

## **Artikel 19.10**

### **Uitzondering**

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.23, oude versie.  
Geen wijziging.

## **Artikel 20.01**

### **Geldigheid van het dienstboekje**

In artikel 20.01 kan het onderscheid tussen de twee types dienstboekje niet worden weergegeven, omdat overgangsbepalingen uitsluitend betrekking kunnen hebben op al bestaande documenten. De dienstboekjes voor schippers worden pas vanaf 2023 afgegeven. Alle huidige kwalificaties behalve die voor schippers worden in de overgangsbepalingen voor schippers geregeld.

1. Tot nu toe bevatte artikel 9.01, oude versie van het RSP een gemeenschappelijke overgangsbepaling voor de geldigheid van het vaartijdenboek en dienstboekje.

Tot het van kracht worden van het nieuwe Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn blijven eerder afgegeven dienstboekjes geldig tot hun einddatum, overeenkomstig de tot dan toe geldende voorschriften, echter uiterlijk tot 17 januari 2032. Dit komt overeen met de termijn van tien jaar die is vastgelegd in artikel 38, derde lid, eerste zin en vierde lid, van de Richtlijn. Voor het behoud van de veiligheid in de scheepvaart en om de standaard voor de medische geschiktheid sneller in te kunnen voeren (ES-QIN, Deel IV) regelt de eerste zin van het eerste lid van het voorschrift dat de situatie behouden blijft die gegolden zou hebben als het RSP niet gewijzigd zou zijn. Daarom moeten leden van de bemanning, met uitzondering van de schipper, als mogelijke houders van dienstboekjes die voor 18 januari 2022 werden afgegeven, als zij voor 17 januari 2031 65 jaar oud worden, hun geschiktheid aantonen. Daarna krijgen zij een certificaat dat is afgegeven overeenkomstig de voorschriften van het nieuwe RSP.

De tweede zin maakt geen onderscheid tussen dienstboekjes op grond van dit reglement of als gelijkwaardig erkende dienstboekjes die voor 2022 werden afgegeven. Voor beide is in de CCR-lidstaten en de zeven EU-lidstaten buiten het Rijnstroomgebied dezelfde leeftijdsgrens overeengekomen.

2. De eerste zin van het tweede lid regelt dat de houder van een dienstboekje zoals bedoeld in het eerste lid tot 17 januari 2032 een op grond van het nieuwe reglement afgegeven dienstboekje moet aanvragen als hij als bemanningslid wil blijven werken. Wat de voorwaarden voor de afgifte betreft, verwijst de tweede zin naar artikel 5.01.

Elke bevoegde autoriteit van een lidstaat van de CCR kan het oude dienstboekje omruilen voor een nieuw dienstboekje. Het oude dienstboekje moet overgelegd worden, zodat het ongeldig kan worden gemaakt en de aanvrager overeenkomstig artikel 5.01, eerste lid, RSP, en artikel 34, eerste lid en artikel 22, derde lid, van de Richtlijn, alleen nog maar één enkel actief dienstboekje heeft. De eisen dat de aanvrager naast zijn identiteit ook zijn medische geschiktheid moet aantonen als hij ouder is dan 60 jaar, komt overeen met de regeling in artikel 34, derde lid, derde zin van de Richtlijn.

Om sneller de identieke eisen van de Richtlijn en het RSP – die in de ES-QIN gepreciseerd zijn – in te voeren, is het ook mogelijk dat het dienstboekje al door een dienstboekje volgens het CESNI-model wordt vervangen als de houder een nieuwe kwalificatie of een vervangend certificaat aanvraagt. In dit geval zal de houder van het kwalificatiecertificaat ook worden opgenomen in de databank zoals bedoeld in artikel 2.01 van het nieuwe RSP.

## **Artikel 20.02**

### **Geldigheid van het vaartijdenboek**

1. Tot het van kracht worden van het nieuwe Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn blijven eerder afgegeven vaartijdenboeken geldig tot hun einddatum, overeenkomstig de tot dan toe geldende voorschriften, echter uiterlijk tot 17 januari 2032.

De tweede zin geeft aan dat er geen onderscheid wordt gemaakt tussen vaartijdenboeken die op grond van dit reglement werden afgegeven, of de als gelijkwaardig erkende vaartijdenboeken met een identieke inhoud die door een niet CCR-land (met name Oostenrijk) werden afgegeven.

2. De verplichting dat het vaartijdenboek als bedoeld in het eerste lid voor het einde van de termijn van tien jaar moet worden omgeruild voor een vaartijdenboek overeenkomstig het nieuwe reglement, heeft tot doel vaartijdenboeken overeenkomstig de ES-QIN (Deel V, Hoofdstuk 5) in te kunnen voeren, waarvan het formaat op grond van de uitvoeringsverordening identiek is aan het model voor de Rijn.

### **Artikel 20.03**

#### **Geldigheid van reeds afgegeven Rijnpatenten**

1. Het eerste lid komt overeen met artikel 38, eerste lid, eerste alinea van de Richtlijn. Het groot of klein Rijnpatent, die beide geldig waren voor vaartuigen die vallen onder het toepassingsgebied van de Richtlijn zoals bepaald in artikel 2, blijven maximaal tot 17 januari 2031 geldig (behalve wanneer zij eerder aflopen).

2. Aangezien de huidige patenten op zijn laatst op 18.1.2032 niet meer geldig zullen zijn, moeten zij worden omgeruild als de schipper wil blijven werken. Er wordt rekening gehouden met het huidige verschil tussen een groot en klein Rijnpatent, dat nu komt te vervallen, omdat er voortaan nog maar één Rijnpatent zal bestaan. Om een klein Rijnpatent om te ruilen voor een Rijnpatent overeenkomstig het nieuwe reglement, moet de houder van een klein Rijnpatent aantonen dat hij als houder van het klein Rijnpatent beschikt over minstens één jaar vaarervaring.

Voor alle Rijnpatenten geldt dat de aanvrager bij de bevoegde autoriteit zijn oude Rijnpatent en zijn identiteitsbewijs moet overleggen. Vanaf een leeftijd van 60 jaar moet de aanvrager eveneens zijn medische geschiktheid zoals bepaald in artikel 4.02 aantonen.

3. Voor de geldigheid van een door de CCR als gelijkwaardig erkend vaarbewijs geldt eveneens een termijn voor het omruilen tot 17 januari 2032. Ook hier moet afgezien van de identiteit en – voor zover voorgeschreven – de medische geschiktheid, in de vorm van het vaarbewijs het bewijs worden geleverd dat men als schipper gekwalificeerd is.

De door zeven andere EU-lidstaten afgegeven kwalificatiecertificaten schipper kunnen niet langer geldig blijven op grond van het huidige RSP en hun geldigheid eindigt op het moment van het eerste medische onderzoek bij het bereiken van de leeftijd van vijftig jaar of als zij automatisch verlopen op 17 januari 2032.

4 (vorige versie). Aangezien er in de nieuwe wettelijke regeling geen radarpatent en vaarbewijs met radarpatent meer bestaan en het varen met behulp van een radar als bedoeld in artikel 6, letter c van de Richtlijn (en artikel 13.01 van dit reglement) een specifieke vergunning geworden is die op het kwalificatiecertificaat schipper vermeld wordt, is er geen overgangsvoorschrift meer voor het radarpatent en het radarcertificaat.

De nieuwe regelingen hebben tot doel dat er nog maar één document is waarmee alle kwalificaties die een schipper heeft mee worden aangetoond.

### **Artikel 20.04**

#### **Geldigheid van de overheids- en sportpatenten**

Dit is een nieuw voorschrift. De Richtlijn is, zoals bepaald in artikel 2, tweede lid, letters a en c, niet van toepassing op personen die de binnenwaterwegen gebruiken voor sport- of recreatiedoeleinden, noch voor strijdkrachten en nooddiensten. De CCR heeft ervoor gekozen de geldigheid van overheids- en sportpatenten ongewijzigd te laten.

### **Artikel 20.05**

#### **Geldigheid van reeds bestaande kennis van riviergedeelten**

Houders van alle Rijnpatenten die voor het van kracht worden van het reglement een examen hebben afgelegd voor het bevaren van riviergedeelten waarvoor kennis van riviergedeelten is voorgeschreven, zullen deze bevoegdheid ook na 17 januari 2022 behouden. Dit komt overeen met het beginsel dat deze specifieke bevoegdheid voor het bevaren van binnenwateren met specifieke risico's behouden blijft, zoals bepaald in artikel 38, tweede lid, in samenhang met artikel 6, letter b van de Richtlijn.

#### **Artikel 20.06**

##### **Geldigheid van een reeds bestaand bewijs van kennis van riviergedeelten**

1. Dit voorschrift betreft de houder van een op de Rijn als gelijkwaardig erkend vaarbewijs. Ook deze schippers mogen overeenkomstig het eerste lid van dit voorschrift blijven varen op riviergedeelten met specifieke risico's. Dit komt overeen met het beginsel dat deze specifieke bevoegdheid voor het bevaren van binnenwateren met specifieke risico's behouden blijft, zoals bepaald in artikel 38, tweede lid, in samenhang met artikel 6, letter b van de Richtlijn.

2. Het tweede lid bepaalt dat het bewijs van kennis van riviergedeelten gelijk is aan de specifieke vergunning voor het bevaren van binnenwatertrajecten met specifieke risico's.

#### **Artikel 20.07**

##### **Geldigheid van de bijzondere vergunning voor binnenwateren van maritieme aard**

1. De specifieke vergunning voor het bevaren van binnenwateren van maritieme aard wordt door de Richtlijn (artikel 6, letter a en artikel 8) ingevoerd. Aangezien de specifieke vergunning op het kwalificatiecertificaat schipper vermeld komt te staan, kan dit pas ingeschreven worden als het Rijnpatent in de oude versie omgeruild is voor een Rijnpatent nieuwe versie. Voor het Rijnpatent zoals dit tot nu toe geregeld was, werden de competenties voor het bevaren van bepaalde riviergedeelten aangetoond met een succesvol afgelegd theoretisch examen.

2. Het tweede lid van het voorschrift bepaalt dat de schipper de specifieke vergunning voor het bevaren van binnenwateren van maritieme aard automatisch krijgt bij het omruilen van zijn patent, omdat de nautische kennis en de kennis van de verkeersvoorschriften voor maritieme wateren op grond van het RSP al onderdeel vormden van de inhoud van het theoretische examen ter verkrijging van het groot of klein Rijnpatent. Dit komt overeen met artikel 38, tweede lid, in samenhang met artikel 6, letter a van de Richtlijn, waarin bepaald is dat reeds verworven specifieke vergunningen geldig blijven.

#### **Artikel 20.08**

##### **Geldigheid van kwalificatiecertificaten krachtens het STCW-Overeenkomst**

Dit voorschrift zorgt voor de gelijkwaardigheid tussen de kwalificaties van bemanningsleden van zeeschepen op grond van de STCW-Overeenkomst en de kwalificaties van bemanningsleden op grond van het RSP. Wat de kwalificatie van de schipper betreft bestaat deze gelijkwaardigheid overeenkomstig artikel 38, zesde lid, van de Richtlijn dienovereenkomstig tot 17 januari 2038.

#### **Artikel 20.09**

##### **Geldigheid van het radarpatent**

1. Dit voorschrift legt vast dat de houder van een radarpatent op de Rijn onverminderd het recht heeft om met behulp van radar op de Rijn te varen. Het eerste lid komt dus overeen met de regeling die voorzien is in artikel 38, tweede lid, in samenhang met artikel 6, letter c, van de Richtlijn, op grond waarvan de specifieke vergunningen geldig blijven.

2. In het kader van het RSP, oude versie, was het voor het varen met radar vereist dat de schipper naast zijn Rijnpatent ook een radarpatent had.

3. Aangezien er in het kader van de CCR overeenkomstig bijlage D6 bij het oude RSP als gelijkwaardig erkende radarpatenten bestaan, moet ook hier het principe gelden dat deze reeds bestaande specifieke vergunningen geldig blijven als de houder van een dergelijk radarpatent nog steeds bevoegd is om op de Rijn met behulp van radar te varen.

## **Artikel 20.10**

### **Geldigheid van de kwalificatie van deskundige voor de passagiersvaart of LNG-deskundige**

1. Overeenkomstig artikel 4a.04, eerste lid, en artikel 5.08, eerste lid, tweede zin, van het RSP in de oude versie zijn de kwalificatiecertificaten voor de deskundige passagiersvaart en voor de deskundige vloeibaar aardgas als brandstof vijf jaar geldig. Dit overgangsvoorschrift komt overeen met artikel 11, zesde lid, van de Richtlijn, waarin de geldigheid van deze specifieke vergunningen beperkt is tot maximaal vijf jaar.

2. Door de invoering van dit voorschrift wordt gezorgd voor een overgang van de specifieke werkzaamheden zoals voorzien in het RSP, oude versie, naar het nieuwe stelsel, dat identiek is met dat van de Richtlijn.

## **Artikel 20.11**

### **Erkenning van vaartijd**

Er blijft een regeling bestaan voor de erkenning van vaartijd (artikel 9.04, RSP, oude versie). Door de aangepaste formulering wordt duidelijk dat ook vaartijd die voor het van kracht worden van het reglement werd volbracht in aanmerking wordt genomen voor kwalificaties op grond van het nieuwe RSP. Ook voor deze volbrachte vaartijd geldt echter dat deze vaartijd alleen erkend kan worden, wanneer voldaan is aan de algemene eisen (bijvoorbeeld inschrijving in een dienstboekje en afstempeling door de bevoegde autoriteit).

### **Bijlage 1: Medische verklaring ter vaststelling van de medische geschiktheid voor de binnenvaart**

In het nieuwe RSP wordt naar een model verwezen dat in het kader van CESNI/QP op voorstel van de Duitse delegatie tot stand werd gebracht. Het model is door CESNI aangenomen tijdens de voorjaarszitting in 2022 in Besluit 2022-I-2 en zal de harmonisatie op de Europese waterwegen bevorderen.

### **Bijlage 2: Examenprogramma ter verkrijging van een sportpatent en een overheidspatent**

Voor het sportpatent en het overheidspatent worden de examenprogramma's gehandhaafd. Het voorstel is gebaseerd op de huidige bijlage D7. Voor het programma voor het theoretische examen voor het Rijnpatent en voor de specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar wordt verwezen naar de kennis overeenkomstig de kwalificatiestandaarden in de ES-QIN (Deel I, hoofdstuk 2 en 4). Ook voor de specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard wordt op deze manier te werk gegaan.

### **Bijlagen 3 en 4: Sportpatent en overheidspatent**

Door middel van een verwijzing naar de website van de CCR wordt ervoor gezorgd dat het model van de geldige nationale patenten online kan worden geraadpleegd. De lijst van patenten kan op deze wijze regelmatig worden aangepast.

### **Bijlage 5: Specifieke bepalingen voor het bevaren van gedeelten van de Rijn die als binnenwatertrajecten met specifieke risico's geclassificeerd zijn**

Deze bijlage bevat in Deel A eisen voor de gedeelten van de Rijn die geclassificeerd zijn als binnenwatertrajecten met specifieke risico's en in Deel B staan de gedeelten van de Rijn waarvoor de schipper over aanvullende kwalificaties moet beschikken.

In Deel A, onder nummer 1, wordt overeenkomstig artikel 7.05 van het oude RSP voorzien dat op de riviergedeelten tussen km 335,92 (sluis van Iffezheim) en km 857,40 (Spijksche Veer) een specifieke vergunning voor het bevaren van binnenwatertrajecten met specifieke risico's vereist is.

In Deel A, onder nummer 2, voorziet het RSP dat ter verkrijging van de specifieke vergunning hetzij een mondeling examen of een multiplechoice-examen kan worden afgelegd, in combinatie met een aantal reizen over het desbetreffende riviergedeelte.

De lijst van de kennis die geëist wordt, wordt overgenomen (voormalig artikel 7.06, tweede lid, van de vorige versie) en zal voor een geharmoniseerde toepassing van de criteria meer in detail worden uitgewerkt.

Een schipper die binnenwaterwegen met specifieke risico's bevaart, moet om de desbetreffende trajecten veilig te kunnen bevaren, de eigenschappen en lokale kenmerken van dat gedeelte van de binnenwaterweg goed kennen.



- 1) De schipper moet de stroompatronen en -snelheid van het binnenwaterwegtraject kennen. Hij moet weten hoe hij bij het besturen van het schip op dat gedeelte daar rekening mee moet houden.
- 2) De schipper moet de hydromorfologische eigenschappen van het waterweggedeelte kennen en weten hoe hij daarop moet reageren.
- 3) Ook zonder dat informatiediensten voor het desbetreffende riviergedeelte ter beschikking staan en ook zonder specifieke kaarten moet de schipper over voldoende kennis beschikken van de plaatselijke nautische omstandigheden van het waterweggedeelte.
- 4) De schipper moet de specifieke lokale verkeersvoorschriften kennen.

Deel A, derde lid: Het aantal keren dat het desbetreffende riviergedeelte bevaren moet zijn, wordt in vergelijking met de huidige regeling gewijzigd. Vanaf nu moet het desbetreffende riviergedeelte in totaal in plaats van zestien keer slechts nog maar zes keer bevaren zijn, waarvan drie maal stroomopwaarts en drie maal stroomafwaarts. De kandidaat moet het desbetreffende riviergedeelte in de afgelopen drie jaar bevaren hebben. Er zal geen rekening meer gehouden worden met reizen die langer dan tien jaar geleden plaatsvonden.

Deel A, vierde lid: De eis die geldt ten aanzien van het vaartuig waarmee de reizen over het riviergedeelte plaatsvinden, blijft ongewijzigd.

Deel A, vijfde lid: Het bewijs dat de vereiste reizen over het riviergedeelte daadwerkelijk hebben plaatsgevonden, wordt aangetoond met het dienstboekje. Het is nog de vraag of het huidige model zoals voorzien in Deel V van de ES-QIN moet worden herzien om duidelijk te maken dat de kandidaat inderdaad in het stuurhuis aanwezig geweest moet zijn, respectievelijk de koers en de snelheid van het vaartuig zelfstandig bepaald heeft.

Deel A, zesde lid: Deze bepaling heeft tot doel het voorschrift in het derde lid, tweede zin, in de praktijk beter toe te kunnen passen. Als het op een gegeven moment voorgeschreven wordt dat een kandidaat pas toegelaten kan worden tot het examen voor kennis van riviergedeelten als de kandidaat aan boord van het schip daadwerkelijk in het stuurhuis aanwezig was, respectievelijk zelf de koers en de snelheid van het vaartuig bepaald heeft, dan kan de kandidaat op grond van dit lid eisen dat de schipper hem dit bevestigt.

Aangezien dit voorschrift als het erop aankomt niet kan worden afgedwongen, is het in eerste linie bedoeld als aansporing.

In Deel B staan de volgende gedeelten van de Rijn met vermelding van de gedeelten waarvoor een aanvullende kwalificatie van de schipper vereist is:

- de Rijn van Rijn-km 335,92 (sluis bij Iffezheim) tot Rijn-km 352,07 (Duits-Franse grens),
- de Rijn van Rijn-km 352,07 (Duits-Franse grens) tot Rijn-km 425,00 (Mannheim),
- de Rijn van Rijn-km 425,00 (Mannheim) tot Rijn-km 498 (Mainz, Mainspitze),
- de Rijn van Rijn-km 498,00 (Mainz, Mainspitze) tot Rijn-km 592,00 (Koblenz, monding van de Moezel),
- de Rijn van Rijn-km 592,00 (Koblenz, monding van de Moezel) tot Rijn-km 769,00 (Krefeld),
- de Rijn van Rijn-km 769,00 (Krefeld) tot Rijn-km 857,40 (Spijksche Veer/grens met Nederland).

#### **Bijlagen 6 en 7: Verklaring eerstehulpverlener in de passagiersvaart en persluchtmaskerdrager in de passagiersvaart (model)**

Deze bijlagen vallen niet onder het toepassingsgebied van Richtlijn (EU) 2017/2397. Het gaat om een actualisering van de huidige bijlagen C2 en C3; het identificatienummer (CID) van het bemanningslid moet eveneens vermeld kunnen worden.

#### **Bijlage 8: Verklaring voor het aantonen van de vereiste rusttijd, bedoeld in artikel 18.03, tweede tot en met zesde lid**

De ontwerptekst is gebaseerd op de huidige bijlage A4. De verwijzingen en de terminologie worden aangepast aan de tekst van het nieuwe reglement.

De tabel biedt op vereenvoudigde wijze een overzicht van de modernisering van het RSP. Het reglement is aangepast om de CESNI-standaarden te integreren en tevens een competentiegerichte benadering te volgen.

De tabel bevat vier kolommen:

- **Kolom 1:** RSP huidige versie;
- **Kolom 2:** RSP nieuwe versie;
- **Kolom 3:** Richtlijn (EU) 2017/2397, in voorkomend geval worden bepalingen die niet binnen het toepassingsgebied van de Richtlijn vallen, gemarkeerd met een "\*\*";
- **Kolom 4:** Opmerkingen over de wijzingen van het nieuwe RSP met betrekking tot
  - de conformiteit met de Richtlijn;
  - nieuwe bepalingen in het RSP,
  - verwijzingen naar ES-QIN,
  - gedetailleerde toelichting van de bepalingen die in het licht van de systematiek van het RSP van bijzonder belang zijn.

RSP vorige versie (Artikel)	RSP nieuwe versie (Artikel)	Richtlijn (EU) 2017/2397 (Artikel)	Opmerkingen over de wijzingen van het nieuwe RSP
2.01	1.01 Toepassingsgebied	2	Identieke eis, maar uitsluiting van veerponten, aangezien de CCR daarvoor niet bevoegd is
1.01	1.02 Begripsbepalingen	3	Identieke eis
1.02	1.03 Wijzigingen door voorschriften van tijdelijke aard	*	Opname van een bepaling voor het behoud van voorschriften die overeenstemmen met Richtlijn (EU) 2017/2397.
1.03	1.04 Dienstinstructies	*	Geen wijziging
--	1.05 Monitoring <b>(nieuw)</b>	27	Identieke eis
--	1.06 Evaluatie <b>(nieuw)</b>	28	Identieke eis
--	2.01 Opname in een digitaal register <b>(nieuw)</b>	25	Identieke eis
3.01	3.01 Beschrijving van de kwalificaties	3 (9) 3 (11) 3 (12) *	Identieke eis met extra kwalificaties
3.05	3.02 Geldigheid van bemanningsdocumenten	12 (4) 4 (2) 5 (1) 4 (3) 5 (2) 10 (1) + (2)	Identieke eis: specifieke vergunningen, dienstboekje en kwalificatiecertificaat in één enkel document, kwalificatiecertificaat voor specifieke activiteiten, fundamentele gelijkwaardigheid van kwalificaties voor de zeevaart en de binnenvaart
7.14, vijfde lid	3.03 Duplicaat	*	Toevoeging
7.16, 8.08	3.04 Kosten	*	Toevoeging
3.03	4.01 Geschiktheid van bemanningsleden	23	Identieke eis Verwijzing naar ES-QIN (Deel IV) [Standaarden inzake de medische geschiktheid]
3.04, 7.17, 7.18	4.02 Regelmatige controle van de medische geschiktheid	23 (3)	Identieke eis
3.03, tweede lid	4.03 Medische geschiktheid van machinisten	*	Toevoeging

RSP vorige versie (Artikel)	RSP nieuwe versie (Artikel)	Richtlijn (EU) 2017/2397 (Artikel)	Opmerkingen over de wijzingen van het nieuwe RSP
3.06	5.01 Dienstboekje	4 (1) 4 (2) 5 (1) 22 (1) 22 (2) 22 (4) 22 (6)	Identieke eis Model: verwijzing naar ES-QIN (Deel V, Hoofdstuk 2), (Deel V, Hoofdstuk 4) [Standaarden voor het dienstboekje gecombineerd met kwalificatiecertificaten/ Standaarden voor het dienstboekje]
3.09	5.02 Bewijs van vaartijd en reizen op bepaalde riviergedeelten	7 (1)	Identieke eis
--	6.01 Toelating van een opleidingsprogramma <b>(nieuw)</b>	19	Identieke eis met specificatie
7.11, eerste lid	7.01 Toelating tot het administratief examen	*	Toevoeging
7.12	7.02 Inhoud van het administratief examen	17 (3) 18 (1)	Identieke eis: theoretisch en praktisch deel van het examen
7.08	7.03 Examencommissie voor het administratief examen	18 (1), tweede zin 18 (5)	Identieke eis
7.20	8.01 Opschorting van de geldigheid van het kwalificatiecertificaat	14 (2) 23 (4), 3 (13)	Identieke eis
7.22	8.02 Intrekking van het kwalificatiecertificaat	14 (1) 15, eerste zin 14 (3)	Identieke eis
7.24	8.03 Invordering van het als fysiek document afgegeven kwalificatiecertificaat	*	Toevoeging
--	9.01 Kwalificaties op instroom- en operationeel niveau <b>(nieuw)</b>	Bijlage I.1 en 2. 3 (17)	Identieke eis Nieuw: onderscheid tussen instroom- en operationeel niveau
3.02	10.01 Minimumeisen met betrekking tot leeftijd, naleving van de administratieve voorschriften, competentie en vaartijd	Bijlage I.1. en 2.	Identieke eis met inachtneming van het machinekamerpersoneel

RSP vorige versie (Artikel)	RSP nieuwe versie (Artikel)	Richtlijn (EU) 2017/2397 (Artikel)	Opmerkingen over de wijzingen van het nieuwe RSP
3.02, eerste zin, zevende lid	10.02 Minimumeisen met betrekking tot leeftijd, naleving van de administratieve voorschriften, competentie en vaartijd van de machinist	*	Toevoeging
--	10.03 Geldigheid en afgifte van kwalificatiecertificaten op instroom-en operationeel niveau <b>(nieuw)</b>	11 (4) 11 (3)	Identieke eis Nieuw: invoering van een geldigheidsduur Verwijzing naar ES-QIN (Deel V, Hoofdstuk 2) [Standaarden voor het dienstboekje gecombineerd met kwalificatiecertificaten]
6.02	11.01 Patentplicht	4 (1) *	Identieke eis en wijziging met betrekking tot het sportpatent
6.04	11.02 Soorten patent	4 (1) 6 letter c	Identieke eis Het radarpatent wordt onderdeel van het patent, afschaffing van het kleine patent
7.01	12.01 Rijnpatent	Bijlage I 3.1 17 (3) 17 (4)	Identieke eis Verwijzing naar ES-QIN (Deel I, Hoofdstuk 2), (Deel II, Hoofdstuk 4); (Deel III, Hoofdstuk 1 en 2) [Competentiestandaarden voor het leidinggevend niveau/ Standaarden voor het praktijkexamen ter verkrijging van het kwalificatiecertificaat van schipper/ Technische en functionele vereisten die van toepassing zijn op binnenvaartsimulatoren en radarsimulatoren/ Standaarden voor de administratieve procedure voor de goedkeuring van binnenvaartsimulatoren en radarsimulatoren]
7.03	12.02 Sportpatent	2 (2) letter a	Uitsluiting van het toepassingsgebied van de Richtlijn Nieuw: verschil tussen theoretisch examen en praktijkexamen en mogelijkheid tot praktijkexamen op een simulator
7.04	12.03 Overheidspatent	2 (2) letter c	Uitsluiting van het toepassingsgebied van de Richtlijn Nieuw: verschil tussen theoretisch examen en praktijkexamen en mogelijkheid tot praktijkexamen op een simulator
7.09, 7.11	12.04 Aanvraag om toegelaten te worden tot een administratief examen	*	Aanpassing

RSP vorige versie (Artikel)	RSP nieuwe versie (Artikel)	Richtlijn (EU) 2017/2397 (Artikel)	Opmerkingen over de wijzingen van het nieuwe RSP
7.13	12.05 Vrijstellingen en verlichting van de exameneisen	*	Aanpassing
--	12.06 Examen in het kader van een goedgekeurd opleidingsprogramma <b>(nieuw)</b>	17 (2) letter b	Identieke eis
--	12.07 Geldigheid en afgifte van kwalificatiecertificaten voor schippers <b>(nieuw)</b>	11	Identieke eis Verwijzing naar ES-QIN (Deel V, Hoofdstuk 1) [Standaarden voor het kwalificatiecertificaat voor schipper, voor deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) en voor deskundige voor de passagiersvaart]
7.14, derde en vierde lid	12.08 Voorlopig Rijnpatent	*	Toevoeging
7.15, 8.02, 8.05	13.01 Specifieke vergunningen <b>(nieuw)</b>	6 12 (1) 12 (2) 12 (3) 12 (4) 17 (2) en 18 en 19	Identiek aan het systeem van de Richtlijn: het bewijs voor kennis van riviergedeelten is een van de mogelijke, zogenoemde "specifieke vergunningen"
6.03, 8.01, 8.04	13.02 Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar	6 letter c 17 (3) 17 (4) 21 (2) 12 (1), (3) Bijlage II 3.2.	Identieke eis Verwijzing naar ES-QIN (Deel I, Hoofdstuk 4), (Deel II, Hoofdstuk 1), (Deel III, Hoofdstuk 1 en 2) [Competentiestandaarden voor het besturen van een vaartuig met behulp van een radar/ Standaarden voor het praktijkexamen ter verkrijging van een specifieke vergunning voor het varen met behulp van een radar/ Technische en functionele vereisten die van toepassing zijn op binnenvaartsimulators en radarsimulators/ Standaarden voor de administratieve procedure voor de goedkeuring van binnenvaartsimulators en radarsimulators]
7.05	13.03 Specifieke vergunning voor het bevaren van waterwegen die als binnenwatertrajecten met specifieke risico's geclassificeerd zijn	6 letter b en 9 12 (2), (3)	Identieke eis

RSP vorige versie (Artikel)	RSP nieuwe versie (Artikel)	Richtlijn (EU) 2017/2397 (Artikel)	Opmerkingen over de wijzingen van het nieuwe RSP
7.01	13.04 Specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard <b>(nieuw)</b>	6 letter a en 8 12 (1), (3)	Identieke eis Verwijzing naar ES-QIN (Deel I, Hoofdstuk 3) [Competentiestandaarden voor het varen op binnenwateren van maritieme aard]
Hoofdstuk 4a	13.05 Specifieke vergunning voor het varen met vaartuigen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken	6 letter d 12 (5) 12 (1), (3)	Identieke eis
--	13.06 Specifieke vergunning voor het varen met grote konvooien <b>(nieuw)</b>	6 letter e Bijlage I 3.2.4 12 (1), (3)	Identieke eis
4.01	14.01 Verwijzing naar de bepalingen van het ADN	2	Identieke eis
4a.01	15.01 Kennis en instructie	3 (12) 6 letter d	Identieke eis
4a.02	15.02 Kwalificatiecertificaat	5 (1) 34 en 11 (3) Bijlage I 4.2	Identieke eis Verwijzing naar ES-QIN (Deel V, Hoofdstuk 1) [Standaarden voor het kwalificatiecertificaat voor schipper, voor deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) en voor deskundige voor de passagiersvaart]
4a.03	15.03 Cursus en examen	17 (3), eerste zin letter c en derde zin	Identieke eis Verwijzing naar ES-QIN (Deel I, Hoofdstuk 6), (Deel II, Hoofdstuk 3) [Competentiestandaarden voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) / Standaarden voor het praktijkexamen ter verkrijging van het kwalificatiecertificaat van deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG)]
4a.05	15.04 Goedkeuring van cursussen	5 (1), 17	Identieke eis
--	15.05 Criteria voor de goedkeuring van cursussen <b>(nieuw)</b>	19 (1) 19 (2) 27	Identieke eis

RSP vorige versie (Artikel)	RSP nieuwe versie (Artikel)	Richtlijn (EU) 2017/2397 (Artikel)	Opmerkingen over de wijzingen van het nieuwe RSP
4a.04	15.06 Geldigheid en verlenging van het kwalificatiecertificaat	11 (6) 13 letter b Bijlage I 4.2, tweede zin	Identieke eis Model: Verwijzing naar ES-QIN (Deel V, Hoofdstuk 1) [Standaarden voor het kwalificatiecertificaat voor schipper, voor deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) en voor deskundige voor de passagiersvaart]
5.01	16.01 Veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen	*	Geen wijziging
5.02	16.02 Deskundige voor de passagiersvaart	3 (11) Bijlage I 4.1	Identieke eis
5.03	16.03 Basisopleiding voor deskundigen	17 (2) 17 (3)	Identieke eis Verwijzing naar ES-QIN (Deel I, Hoofdstuk 5), (Deel II, Hoofdstuk 2) [Competentiestandaarden voor deskundigen voor de passagiersvaart/ Standaarden voor het praktijkexamen ter verkrijging van het kwalificatiecertificaat van deskundige voor de passagiersvaart]
5.04	16.04 Opfriscursus voor deskundigen	11 (6) Bijlage I 4.1, tweede zin 16 (1) en 17 (2)	Identieke eis
--	16.05 Goedkeuring van de opleidingen voor deskundigen <b>(nieuw)</b>	19	Identieke eis
--	16.06 Criteria voor de goedkeuring van cursussen <b>(nieuw)</b>	19 (1) 19 (2) 27	Identieke eis
5.05	16.07 Eerstehulpverlener	*	Geen wijziging
5.06	16.08 Persluchtmaskerdrager	*	Geen wijziging
5.07	16.09 Cursussen en bijscholing voor eerstehulpverleners en persluchtmaskerdragers	*	Geen wijziging



RSP vorige versie (Artikel)	RSP nieuwe versie (Artikel)	Richtlijn (EU) 2017/2397 (Artikel)	Opmerkingen over de wijzigingen van het nieuwe RSP
5.08	16.10 Wijze van aantonen van de kwalificatie	5 (1) 11 (1) 11 (2) 11 (6) Bijlage I 4.1, tweede zin	Identieke eis Model: verwijzing naar ES-QIN (Deel V, Hoofdstuk 1) [Standaarden voor het kwalificatiecertificaat voor schipper, voor deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) en voor deskundige voor de passagiersvaart]
5.09	16.11 Aantal leden veiligheidspersoneel	*	Geen wijziging
5.10	16.12 Plichten van de schipper en de deskundige	Bijlage II 4.1	Identieke eis
5.11	16.13 Toezicht	*	Geen wijziging
2.02, 7.01	17.01 Algemene bepalingen	*	Aanpassing
--	17.02 Gelijkwaardigheid en afwijkingen <b>(nieuw)</b>	*	Toevoeging
3.10	18.01 Exploitatiewijzen	*	Aanpassing Vereiste aanpassing die betrekking heeft op de tachograaf: er wordt nu verwezen naar de ES-TRIN, geen inhoudelijke wijziging
3.11	18.02 Verplichte rusttijd	*	Geen wijziging
3.12	18.03 Wisseling of herhaling van exploitatiewijze	*	Geen wijziging
3.13	18.04 Vaartijdenboek – Tachograaf	22 (6) 3 (21)	Identieke eis Model: verwijzing naar ES-QIN (Deel V, Hoofdstuk 5) [Standaarden voor het vaartijdenboek]
3.14	19.01 Uitrusting van vaartuigen	*	Geen wijziging
3.15	19.02 Minimumbemanning van motorschepen en duwboten	*	Geen wijziging
3.16	19.03 Minimumbemanning van hechte samenstellen en andere hechte samenstellingen	*	Geen wijziging

RSP vorige versie (Artikel)	RSP nieuwe versie (Artikel)	Richtlijn (EU) 2017/2397 (Artikel)	Opmerkingen over de wijzigingen van het nieuwe RSP
3.17	19.04 Minimumbemanning van passagiersschepen	*	Geen wijziging
3.18	19.05 Afwijking van de in artikel 19.01 voorgeschreven uitrusting	*	Geen wijziging
3.19	19.06 Minimumbemanning van overige vaartuigen	*	Geen wijziging
3.20	19.07 Minimumbemanning voor zeeschepen	*	Geen wijziging
3.21	19.08 Minimumbemanning voor kanaalspitsen	*	Geen wijziging
3.22	19.09 Minimumbemanning voor pleziervaartuigen	*	Geen wijziging
3.23	19.10 Uitzondering	*	Geen wijziging
9.01	20.01 Geldigheid van het dienstboekje	38 (4)	Identieke eis Model: verwijzing naar ES-QIN (Deel V, Hoofdstuk 2) [Standaarden voor het dienstboekje gecombineerd met kwalificatiecertificaten]
9.01	20.02 Geldigheid van het vaartijdenboek	38 (4)	Identieke eis
9.02	20.03 Geldigheid van reeds afgegeven Rijnpatenten	38 (1)	Identieke eis
--	20.04 Geldigheid van de overheids- en sportpatenten <b>(nieuw)</b>	*	Toevoeging
--	20.05 Geldigheid van reeds bestaande kennis van riviergedeelten <b>(nieuw)</b>	38 (2) en 6 b	Identieke eis
--	20.06 Geldigheid van een reeds bestaand bewijs van kennis van riviergedeelten <b>(nieuw)</b>	38 (2) en 6 b	Identieke eis

RSP vorige versie (Artikel)	RSP nieuwe versie (Artikel)	Richtlijn (EU) 2017/2397 (Artikel)	Opmerkingen over de wijzingen van het nieuwe RSP
--	20.07 Geldigheid van de bijzondere vergunning voor binnenwateren van maritieme aard <b>(nieuw)</b>	38 (2) en 6 a, 8	Identieke eis
--	20.08 Geldigheid van kwalificatiecertificaten krachtens het STCW-Overeenkomst <b>(nieuw)</b>	38 (6)	Identieke eis
9.03	20.09 Geldigheid van het radarpatent	38 (2) en 6	Identieke eis
9.05	20.10 Geldigheid van de kwalificatie van deskundige voor de passagiersvaart of LNG-deskundige	11 (6)	Identieke eis
9.04	20.11 Erkenning van vaartijd	*	Geen wijziging
Bijlage B2	Bijlage 1: Medische verklaring ter vaststelling van de medische geschiktheid voor de binnenvaart (Model)	23 (1)	In het kader van CESNI wordt gewerkt aan het model voor de medische verklaring. (Besluit 2022-I-2)
Bijlage D7	Bijlage 2: examenprogramma ter verkrijging van een sportpatent en een overheidspatent	*	Uitsluitend het examenprogramma voor het sportpatent en overheidspatent.
--	Bijlage 3: Sportpatent	*	Toevoeging
--	Bijlage 4: Overheidspatent	*	Toevoeging
--	Bijlage 5: Specifieke bepalingen voor het bevaren van gedeelten van de Rijn die als binnenwatertrajecten met specifieke risico's geclassificeerd zijn	6 letter b en 9	Toevoeging
Bijlage C2	Bijlage 6: Verklaring eerstehulpverlener in de passagiersvaart (Model)	*	Kleine wijzigingen om de terminologie af te stemmen op de modellen van CESNI.

<b>RSP vorige versie</b> (Artikel)	<b>RSP nieuwe versie</b> (Artikel)	<b>Richtlijn (EU)</b> <b>2017/2397</b> (Artikel)	<b>Opmerkingen</b> over de wijzingen van het nieuwe RSP
Bijlage C3	Bijlage 7: Verklaring persluchtmaskerdrager in de passagiersvaart (Model)	*	Kleine wijzigingen om de terminologie af te stemmen op de modellen van CESNI.
Bijlage A4	Bijlage 8: Verklaring voor het aantonen van de vereiste rusttijd, bedoeld in artikel 18.03, tweede tot en met zesde lid (Model)	*	Aanpassing van de verwijzingen en de terminologie.

### **Mogelijk alternatief voor de voorgestelde wijzigingen**

Geen, behalve de voorgestelde wijzigingen te verwerpen.

### **Consequenties van deze wijzigingen**

Het als bijlage opgenomen Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn wordt aangenomen, waardoor de versie die tot nu toe van kracht was en die bij Besluit 2010-I-8 werd aangenomen, wordt ingetrokken.

### **Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen**

Het zou mogelijk zijn van deze wijzigingen af te zien. In dat geval zou er geen gecoördineerde en geharmoniseerde implementatie mogelijk zijn van de voorschriften van de ES-QIN in het desbetreffende rechtskader van de CCR en de EU.

## **Besluit**

**(aangenomen door middel van een schriftelijke procedure op 8 november 2022)**

### **I**

De Centrale Commissie,

opnieuw bevestigend dat zij een moderne regeling van het kwalificatiestelsel in een Europees rechtskader tot stand wil brengen in overeenstemming met het in de Verklaring van Bazel (2006) aangekondigde en in de Verklaring van Mannheim (2018) vastgelegde doel,

gezien haar streven de integratie en totstandbrenging van een Europese binnenvaartmarkt te bevorderen en dit met name door een rechtskader te scheppen voor de opleiding van gekwalificeerd scheepvaartpersoneel,

gezien haar streven de veiligheid van het scheepvaartverkeer te garanderen en daarbij te reageren op de uitdagingen van de ecologische en digitale transitie,

rekening houdend met Richtlijn (EU) 2017/2397 en in het licht van de beoogde harmonisatie van het rechtskader van de Rijn en de Europese Unie om de automatische wederzijdse erkenning van de overeenkomstig de nieuwe voorschriften afgegeven documenten te garanderen en daardoor de mobiliteit van de werknemers en attractiviteit van beroepsactiviteiten in de binnenvaart te verhogen,

rekening houdend met de Europese Standaard voor kwalificaties in de binnenvaart (ES-QIN) die tot stand gebracht is door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI), dat in 2015 in het leven werd geroepen,

op voorstel van haar Comité voor Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding,

- gaat over tot goedkeuring van het hier bijgevoegde Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn,
- trekt het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn dat in de laatst geldende versie werd aangenomen bij Besluit 2010-I-8, met ingang van 1 april 2023 in,
- dringt er bij haar lidstaten op aan het nieuwe Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn zo snel mogelijk om te zetten.

Het nieuwe Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn wordt van kracht op 1 april 2023.

II

De Centrale Commissie,

gezien het belang van een snelle inwerkingtreding van de dienstinstructies overeenkomstig artikel 1.04 van het genoemde Reglement,

draagt de bevoegdheid om deze dienstinstructies aan te nemen en te wijzigen over aan haar Comité voor Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding. Indien er in dit comité geen overeenstemming kan worden bereikt, worden de ontwerp teksten voorgelegd aan de Centrale Commissie.

Het Comité voor Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding stelt de Centrale Commissie tijdens de plenaire zitting op de hoogte van de dienstinstructies die na de voorafgaande plenaire zitting door het comité werden aangenomen.

**Bijlage**            Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn

**Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn  
(RSP)**

**REGLEMENT BETREFFENDE HET  
SCHEEPVAARTPERSONEEL OP DE RIJN  
(RSP)**





<b>DEEL I: ALGEMENE BEPALINGEN .....</b>	<b>1</b>
<b>HOOFDSTUK 1: ALGEMENE BEPALINGEN VOOR DE DELEN I, II EN III .....</b>	<b>1</b>
Artikel 1.01 Toepassingsgebied .....	1
Artikel 1.02 Begripsbepalingen .....	1
Artikel 1.03 Voorschriften van tijdelijke aard van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart .....	5
Artikel 1.04 Dienstinstructies .....	5
Artikel 1.05 Monitoring .....	6
Artikel 1.06 Evaluatie .....	6
<b>HOOFDSTUK 2: REGISTER .....</b>	<b>7</b>
Artikel 2.01 Opname in een digitaal register .....	7
<b>DEEL II: KWALIFICATIES .....</b>	<b>8</b>
<b>PARAGRAAF 1: ALGEMENE BEPALINGEN .....</b>	<b>8</b>
<b>HOOFDSTUK 3: ALGEMENE BEPALINGEN .....</b>	<b>8</b>
Artikel 3.01 Beschrijving van de functies .....	8
Artikel 3.02 Geldigheid van bemanningsdocumenten .....	8
Artikel 3.03 Duplicaat .....	9
Artikel 3.04 Kosten .....	9
<b>HOOFDSTUK 4: MEDISCHE GESCHIKTHEID .....</b>	<b>10</b>
Artikel 4.01 Geschiktheid van bemanningsleden .....	10
Artikel 4.02 Regelmatige controle van de medische geschiktheid .....	10
Artikel 4.03 Medische geschiktheid van machinisten .....	11
<b>HOOFDSTUK 5: DIENSTBOEKJE EN VAARTIJD .....</b>	<b>12</b>
Artikel 5.01 Dienstboekje .....	12
Artikel 5.02 Bewijs van vaartijd en reizen op bepaalde riviergedeelten .....	13
<b>HOOFDSTUK 6: GOEDGEKEURDE OPLEIDINGSPROGRAMMA'S .....</b>	<b>14</b>
Artikel 6.01 Goedkeuring van een opleidingsprogramma .....	14
<b>HOOFDSTUK 7: TOELATING TOT EN PROCEDURE VAN HET ADMINISTRATIEF EXAMEN .....</b>	<b>15</b>
Artikel 7.01 Toelating tot het administratief examen .....	15
Artikel 7.02 Inhoud van het administratief examen .....	15
Artikel 7.03 Examencommissie voor het administratief examen .....	15
<b>HOOFDSTUK 8: CONTROLE EN INTREKKING VAN KWALIFICATIECERTIFICATEN .....</b>	<b>16</b>
Artikel 8.01 Opschorting van de geldigheid van het kwalificatiecertificaat .....	16
Artikel 8.02 Intrekking van het kwalificatiecertificaat .....	16
Artikel 8.03 Invordering van het als fysiek document afgegeven kwalificatiecertificaat .....	17

PARAGRAAF 2: KWALIFICATIES OP INSTROOM- EN OPERATIONEEL NIVEAU .....	18
<b>HOOFDSTUK 9: TOEPASSINGSGBIED VAN DEZE PARAGRAAF .....</b>	<b>18</b>
Artikel 9.01 Functies op instroom- en operationeel niveau .....	18
<b>HOOFDSTUK 10: VOORWAARDEN VOOR DE VERKRIJGING VAN KWALIFICATIECERTIFICATEN OP INSTROOM- EN OPERATIONEEL NIVEAU.....</b>	<b>19</b>
Artikel 10.01 Minimumeisen met betrekking tot leeftijd, naleving van de administratieve voorschriften, competentie en vaartijd.....	19
Artikel 10.02 Minimumeisen met betrekking tot leeftijd, naleving van de administratieve voorschriften, competentie en vaartijd van de machinist .....	20
Artikel 10.03 Geldigheid en afgifte van kwalificatiecertificaten op instroom - en operationeel niveau .....	21
PARAGRAAF 3: KWALIFICATIES OP MANAGEMENTNIVEAU .....	22
<b>HOOFDSTUK 11: PATENTPLICHT EN PATENTSOORTEN .....</b>	<b>22</b>
Artikel 11.01 Patentplicht.....	22
Artikel 11.02 Soorten patent.....	22
<b>HOOFDSTUK 12: VERKRIJGING VAN PATENTEN .....</b>	<b>23</b>
Artikel 12.01 Rijnpatent .....	23
Artikel 12.02 Sportpatent .....	24
Artikel 12.03 Overheidspatent .....	24
Artikel 12.04 Aanvraag om toegelaten te worden tot een administratief examen .....	25
Artikel 12.05 Vrijstellingen en verlichting van de exameneisen .....	25
Artikel 12.06 Examen in het kader van een goedgekeurd opleidingsprogramma.....	26
Artikel 12.07 Geldigheid en afgifte van kwalificatiecertificaten schipper .....	26
Artikel 12.08 Voorlopig Rijnpatent .....	27
<b>HOOFDSTUK 13: VERKRIJGING VAN SPECIFIEKE VERGUNNINGEN.....</b>	<b>28</b>
Artikel 13.01 Specifieke vergunningen .....	28
Artikel 13.02 Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar.....	28
Artikel 13.03 Specifieke vergunning voor het bevaren van waterwegen die als binnenwatertrajecten met specifieke risico's geclassificeerd zijn.....	29
Artikel 13.04 Specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard .....	30
Artikel 13.05 Specifieke vergunning voor het varen met vaartuigen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken .....	30
Artikel 13.06 Specifieke vergunning voor het varen met grote konvoien .....	30
PARAGRAAF 4: KWALIFICATIES VOOR SPECIFIEKE ACTIVITEITEN .....	31
<b>HOOFDSTUK 14: VEILIGHEIDSPERSONEEL AAN BOORD VAN SCHEPEN DIE ONDER HET ADN VALLEN .....</b>	<b>31</b>
Artikel 14.01 Verwijzing naar de bepalingen van het ADN.....	31

<b>HOOFDSTUK 15: VEILIGHEIDSPERSONEEL AAN BOORD VAN SCHEPEN DIE VLOEIBAAR AARDGAS (LNG) ALS BRANDSTOF GEBRUIKEN .....</b>	<b>32</b>
Artikel 15.01 Kennis en instructie .....	32
Artikel 15.02 Kwalificatiecertificaat .....	32
Artikel 15.03 Cursus en examen .....	32
Artikel 15.04 Goedkeuring van cursussen.....	33
Artikel 15.05 Criteria voor de goedkeuring van cursussen.....	33
Artikel 15.06 Geldigheid en verlenging van het kwalificatiecertificaat.....	34
<b>HOOFDSTUK 16: VEILIGHEIDSPERSONEEL AAN BOORD VAN PASSAGIERSSCHEPEN .....</b>	<b>35</b>
Artikel 16.01 Veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen .....	35
Artikel 16.02 Deskundige voor de passagiersvaart.....	35
Artikel 16.03 Basisopleiding voor deskundigen.....	35
Artikel 16.04 Optriscursus voor deskundigen.....	36
Artikel 16.05 Goedkeuring van de opleidingen voor deskundige .....	36
Artikel 16.06 Criteria voor de goedkeuring van cursussen.....	36
Artikel 16.07 Eerstehulpverlener .....	37
Artikel 16.08 Persluchtmaskerdrager .....	37
Artikel 16.09 Cursussen en opfriscursussen voor eerstehulpverleners en persluchtmaskerdragers .....	37
Artikel 16.10 Wijze van aantonen van de kwalificatie .....	38
Artikel 16.11 Aantal leden veiligheidspersoneel.....	39
Artikel 16.12 Plichten van de schipper en de deskundige.....	39
Artikel 16.13 Toezicht.....	40
<b>DEEL III: BEMANNING .....</b>	<b>41</b>
<b>HOOFDSTUK 17: ALGEMENE BEPALINGEN.....</b>	<b>41</b>
Artikel 17.01 Algemene bepalingen.....	41
Artikel 17.02 Gelijkwaardigheid en afwijkingen .....	42
<b>HOOFDSTUK 18: EXPLOITATIEWIJZEN, VERPLICHTE RUSTTIJD, VAARTIJDENBOEK.....</b>	<b>43</b>
Artikel 18.01 Exploitatiewijzen .....	43
Artikel 18.02 Verplichte rusttijd .....	43
Artikel 18.03 Wisseling of herhaling van exploitatiewijze .....	44
Artikel 18.04 Vaartijdenboek – Tachograaf .....	45
<b>HOOFDSTUK 19: MINIMUMBEMANNING AAN BOORD .....</b>	<b>47</b>
Artikel 19.01 Uitrusting van vaartuigen.....	47
Artikel 19.02 Minimumbemanning van motorschepen en duwbotten .....	49
Artikel 19.03 Minimumbemanning van hechte samenstellen en andere hechte samenstellingen.....	50
Artikel 19.04 Minimumbemanning van passagiersschepen .....	52
Artikel 19.05 Afwijking van de in artikel 19.01 voorgeschreven uitrusting .....	55
Artikel 19.06 Minimumbemanning van overige vaartuigen .....	55
Artikel 19.07 Minimumbemanning voor zeeschepen .....	56
Artikel 19.08 Minimumbemanning voor kanaalspitsen .....	56
Artikel 19.09 Minimumbemanning voor pleziervaartuigen .....	56
Artikel 19.10 Uitzondering .....	56

<b>DEEL IV: OVERGANGSBEPALINGEN .....</b>	<b>57</b>
<b>HOOFDSTUK 20: OVERGANGSBEPALINGEN .....</b>	<b>57</b>
Artikel 20.01 Geldigheid van het dienstboekje .....	57
Artikel 20.02 Geldigheid van het vaartijdenboek .....	57
Artikel 20.03 Geldigheid van reeds afgegeven Rijnpatenten .....	57
Artikel 20.04 Geldigheid van de overheids- en sportpatenten .....	58
Artikel 20.05 Geldigheid van reeds bestaande kennis van riviergedeelten .....	58
Artikel 20.06 Geldigheid van een reeds bestaand bewijs van kennis van riviergedeelten .....	59
Artikel 20.07 Geldigheid van de specifieke vergunning voor binnenwateren van maritieme aard.....	59
Artikel 20.08 Geldigheid van kwalificatiecertificaten krachtens de STCW-Overeenkomst .....	59
Artikel 20.09 Geldigheid van het radarpatent .....	59
Artikel 20.10 Geldigheid van de kwalificatie van deskundige voor de passagiersvaart of LNG- deskundige .....	60
Artikel 20.11 Erkenning van vaartijd .....	60
<b>BIJLAGEN.....</b>	<b>61</b>
BIJLAGE 1: MEDISCHE VERKLARING TER VASTSTELLING VAN DE MEDISCHE GESCHIKTHEID VOOR DE BINNENVAART (MODEL).....	61
BIJLAGE 2: EXAMENPROGRAMMA TER VERKRIJGING VAN EEN SPORTPATENT EN EEN OVERHEIDSPATENT.....	62
BIJLAGE 3: SPORTPATENT .....	65
BIJLAGE 4: OVERHEIDSPATENT .....	66
BIJLAGE 5: SPECIFIEKE BEPALINGEN VOOR HET BEVAREN VAN GEDEELTEN VAN DE RIJN DIE ALS BINNENWATERTRAJECTEN MET SPECIFIEKE RISICO'S GECLASSIFICEERD ZIJN .....	67
BIJLAGE 6: VERKLARING EERSTEHULPVERLENER IN DE PASSAGIERSVAART (MODEL) .....	73
BIJLAGE 7: VERKLARING PERSLUCHTMASKERDRAGER IN DE PASSAGIERSVAART (MODEL).....	74
BIJLAGE 8: VERKLARING VOOR HET AANTONEN VAN DE VEREISTE RUSTTIJD, BEDOELD IN ARTIKEL 18.03, TWEDE TOT EN MET ZESDE LID (MODEL) .....	75

## **DEEL I: ALGEMENE BEPALINGEN**

### **HOOFDSTUK 1: ALGEMENE BEPALINGEN VOOR DE DELEN I, II EN III**

#### **Artikel 1.01 Toepassingsgebied**

Dit reglement is van toepassing op

- a) schepen met een lengte van 20 m of meer;
- b) schepen waarvan het product van L · B · T gelijk is aan een inhoud van 100 m<sup>3</sup> of meer;
- c) sleep- en duwbotten die ervoor zijn ingericht, vaartuigen als bedoeld in de onderdelen a, b of f te slepen, te duwen of langs zij vastgemaakt mee te voeren;
- d) schepen die een toelatingscertificaat als bedoeld in het ADN-Reglement bezitten;
- e) passagiersschepen;
- f) drijvende werktuigen

tenzij in dit reglement anders is bepaald.

#### **Artikel 1.02 Begripsbepalingen**

In dit reglement wordt verstaan onder:

##### **Typen vaartuigen**

1. "vaartuig": een binnenschip, een zeeschip of een drijvend werktuig;
2. "binnenschip": een schip dat uitsluitend of overwegend voor de vaart op binnenwateren bestemd is;
3. "zeeschip": een schip dat voor de zee- of kustvaart is toegelaten en overwegend daartoe bestemd is;
4. "motorschip": een schip dat voor het vervoer van goederen bestemd is en door middel van zijn eigen mechanische middelen tot voortbeweging zelfstandig kan varen;
5. "veerpont": een schip dat een veerdienst onderhoudt waarbij de vaarweg wordt overgestoken en door de bevoegde autoriteit als veerpont wordt aangemerkt;
6. "overheidsvaartuig": een schip dat ter uitvoering van overheidstaken wordt ingezet;
7. "brandweerboot": een schip dat ter uitvoering van hulpverlening wordt ingezet;
8. "sleepboot": een schip dat speciaal gebouwd is om te slepen;
9. "duwboot": een schip dat speciaal gebouwd is voor het voortbewegen van een duwstel;

10. "sleepschip": een schip dat bestemd is voor het vervoer van goederen en is gebouwd om te worden gesleept, met of zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging waardoor slechts verplaatsingen over kleine afstanden mogelijk zijn;
11. "duwbak": een schip dat is bestemd voor het vervoer van goederen en gebouwd of in het bijzonder geschikt is om te worden geduwd, met of zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging, waardoor slechts verplaatsingen over kleine afstanden mogelijk zijn, wanneer het geen deel uitmaakt van een duwstel;
12. "passagiersschip": een schip dat is gebouwd en ingericht voor het vervoer van meer dan 12 passagiers;
13. "schip voor dagtochten": een passagiersschip zonder hutten voor overnachting van passagiers;
14. "hotelschip": een passagiersschip met hutten voor overnachting van passagiers;
15. "drijvend werktuig": een drijvend bouwsel waarop zich werkinstallaties bevinden zoals kranen, baggermolens, hei-installaties, elevatoren;
16. "pleziervaartuig": een vaartuig dat bestemd is en aantoonbaar gebruikt wordt voor sportieve of recreatieve doeleinden en waarvan de personen aan boord voor sportieve of recreatieve doeleinden varen;

#### **Samenstellen van vaartuigen**

17. "samenstel": een hecht samenstel of een sleep;
18. "hecht samenstel": een duwstel of een gekoppeld samenstel;
19. "duwstel": een hecht samenstel van vaartuigen, waarvan er ten minste één geplaatst is vóór het schip of de twee schepen met motoraandrijving die dienen voor het voortbewegen van het samenstel en worden aangeduid als "duwboot" of "duwboten". Hieronder wordt ook een duwstel verstaan dat is samengesteld uit een duwend en een geduwd vaartuig waarvan de koppelingen een beheerst knikken mogelijk maken;
20. "gekoppeld samenstel": een hecht samenstel van langs zij aan elkaar vastgemaakte schepen die geen van beide vóór het motorschip geplaatst zijn dat voor het voortbewegen van het samenstel dient;
21. "sleep": een samenstel van één of meer vaartuigen, drijvende inrichtingen of drijvend materieel dat wordt gesleept door één of meer tot het samenstel behorende vaartuigen met motoraandrijving;
22. "groot konvooi": een duwstel waarbij het product van de totale lengte en totale breedte van de geduwde vaartuigen 7.000 m<sup>2</sup> of meer bedraagt;

#### **Scheepbouwkundige begrippen**

23. "lengte of L": de grootste lengte van de scheepsromp in meters, gemeten zonder roer en boegspriet;
24. "breedte of B": de grootste breedte van de scheepsromp in meters, gemeten op de buitenkant van de huidbeplating (zonder schoepraderen, schuurlijsten en dergelijke);
25. "diepgang of T": de verticale afstand in meters van het laagste punt van de scheepsromp zonder rekening te houden met de kiel of andere vaste onderdelen tot het vlak van de grootste inzinking van de scheepsromp;

## Personeel

26. "schipper": een dekbemanningslid dat gekwalificeerd is om een vaartuig op de binnenwateren te besturen en om aan boord de algemene verantwoordelijkheid te dragen, ook voor de bemanning, de passagiers en de lading;
27. "bemanning": de dekbemanning en het machinekamerpersoneel;
28. "dekbemanning": de bemanning zonder het machinekamerpersoneel;
29. "dekbemanningsleden": personen die betrokken zijn bij de algemene bediening van een vaartuig dat de binnenwateren bevaart en die verschillende taken uitvoeren, zoals taken in verband met het besturen van een vaartuig, de beheersing van het vaartuig, ladingsbehandeling, stouwen, het vervoer van passagiers, scheepswerktuigbouwkundige aspecten, onderhoud en reparatie, communicatie, gezondheid, veiligheid en milieubescherming, niet zijnde personen die uitsluitend worden ingezet voor de bediening van de motoren, kranen, of elektrische en elektronische uitrusting;
30. "minimumbemanning": de voorgeschreven minimumbemanning overeenkomstig hoofdstuk 19 van dit reglement;
31. "boordpersoneel": alle aan boord van een passagiersschip werkende personen die niet tot de bemanning behoren;
32. "veiligheidspersoneel": het veiligheidspersoneel zoals voorgeschreven door het ADN-Reglement, de deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG), de deskundige voor de passagiersscheepvaart, de eerstehulpverlener alsmede de persluchtmaskerdrager;
33. "deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas": een persoon die gekwalificeerd is om actief te zijn bij de bunkeringsprocedure van schepen die op vloeibaar aardgas varen of om als schipper een dergelijk vaartuig te besturen;
34. "deskundige voor de passagiersvaart": een persoon die dienst doet aan boord van het schip en bevoegd is om aan boord van passagiersschepen maatregelen te nemen in noodsituaties;
35. "passagier": iedere persoon aan boord die niet tot de bemanning of tot het boordpersoneel behoort;
36. "vaartijd": de tijd; uitgedrukt in dagen, die dekbemanningsleden aan boord hebben doorgebracht tijdens een reis met een vaartuig op binnenwateren, met inbegrip van laad- en losactiviteiten die actieve scheepvaartoperaties vereisen;
37. "radarvaart": de vaart bij slecht zicht op radar;
38. "specifiek risico": een veiligheidsrisico als gevolg van bijzondere navigatie-omstandigheden waarvoor schippers competenties moeten hebben die verder gaan dan wat in het kader van de algemene normen voor managementcompetenties wordt verwacht;
39. "kwalificatiecertificaat": een krachtens dit reglement afgegeven certificaat;
40. "kwalificatiecertificaat van de Unie": een door een daarvoor aangewezen autoriteit van een lidstaat van de Europese Unie afgegeven certificaat waarin wordt verklaard dat een persoon aan de voorschriften van Richtlijn (EU) 2017/2397<sup>1</sup> voldoet;

---

<sup>1</sup> Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2017 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de Richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad, PB L 345 van 27.12.2017, blz. 53.



41. "marifoonbedieningscertificaat": een nationaal certificaat dat is afgegeven in overeenstemming met het radioreglement dat is gehecht aan het Internationaal Verdrag betreffende de telecommunicatie, waarbij machtiging wordt verleend voor de exploitatie van een radiocommunicatiestation op een vaartuig voor de binnenwaterwegen;
42. "Rijnpatent": een kwalificatiecertificaat overeenkomstig artikel 12.01 van dit reglement voor het voeren van een vaartuig;
43. "dienstboekje": een persoonlijk register waarin de gegevens met betrekking tot het arbeidsverleden van een bemanningslid staan genoteerd, met name de vaartijden en de gemaakte reizen;
44. "vaartijdenboek": een officiële registratie van de reizen die een vaartuig en zijn bemanning hebben gemaakt;
45. "actief dienstboekje" of "actief vaartijdenboek": een dienstboekje of vaartijdenboek waarin gegevens kunnen worden geregistreerd;
46. "competentie": het bewezen vermogen om gebruik te maken van de door de vastgestelde normen voorgeschreven kennis en vaardigheden om de taken die nodig zijn voor het besturen van binnenvaartuigen goed uit te voeren;
47. "managementniveau": de mate van verantwoordelijkheid die samenhangt met het werk als schipper en waarborgt dat alle andere dekbemanningsleden alle taken bij de bediening van een vaartuig goed uitvoeren;
48. "operationeel niveau": de mate van verantwoordelijkheid die samenhangt met het werk als matroos, als volmatroos of als stuurman en het onder controle houden van de uitvoering van alle taken binnen het kader van diens verantwoordelijkheid, overeenkomstig passende procedures en onder leiding van een persoon die op managementniveau werkzaam is;

#### **Overige begrippen**

49. "binnenwater": een waterweg niet zijnde de zee die bevaarbaar is voor de in artikel 1.01 bedoelde vaartuigen;
50. "ADN-Reglement": het bij het Europees Verdrag over het internationale Vervoer van gevaarlijke Stoffen over Binnenwateren (ADN) gevoegde Reglement in de versie die van kracht is;
51. "binnenschipcertificaat": het certificaat van onderzoek voor Rijnschepen of het Uniecertificaat voor binnenschepen overeenkomstig artikel 1.04 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR);
52. "Commissie van Deskundigen": de nationale autoriteit die bevoegd is voor de afgifte van het certificaat van onderzoek en waarvan de samenstelling is vastgesteld in artikel 2.01 van het ROSR;
53. "bevoegde autoriteit": de nationale autoriteit van een Rijnsoeverstaat of van België die is aangewezen om taken in overeenstemming met dit reglement uit te voeren;

54. "autoriteit van afgifte": de bevoegde autoriteit van een staat die het betreffende certificaat heeft afgegeven;
55. "vloeibaar aardgas (LNG)": aardgas dat vloeibaar is gemaakt door afkoeling tot een temperatuur van -161 °C;
56. "ES-TRIN": de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, editie 2021/1<sup>2</sup>. Bij de toepassing van de ES-TRIN moet onder lidstaat een Rijnsoeverstaat of België worden verstaan;
57. "ES-QIN": de Europese Standaard voor kwalificaties in de binnenvaart, editie 2019/1<sup>3</sup>;
58. "STCW-Overeenkomst": de overeenkomst van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (1978), in de versie die van kracht is, met inbegrip van de overgangsbepalingen van artikel VII en regeling 1/15 van de Overeenkomst, alsook de in het desbetreffende geval toepasselijke bepalingen van de STCW-Code, die van kracht is.

### **Artikel 1.03**

#### **Voorschriften van tijdelijke aard van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart**

1. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart kan voorschriften van tijdelijke aard vaststellen met een geldigheidsduur van ten hoogste drie jaren, wanneer het noodzakelijk wordt geacht om
  - a) in dringende gevallen afwijkingen van dit reglement toe te laten dan wel
  - b) proefnemingen mogelijk te maken, waardoor de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer niet worden aangetast.
2. Afwijkende voorschriften moeten verenigbaar zijn met de bepalingen van Richtlijn (EU) 2017/2397 en de op grond van deze richtlijn uitgevaardigde rechtshandelingen van de Europese Unie.

### **Artikel 1.04**

#### **Dienstinstructies**

In het belang van een eenvoudige en uniforme toepassing van het onderhavige reglement kan de CCR dienstinstructies voor de bevoegde autoriteiten vaststellen. De bevoegde autoriteiten dienen zich aan deze dienstinstructies te houden.

---

<sup>2</sup> Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), editie 2021/1, aangenomen door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) bij Besluit 2020-II-1 van 13 oktober 2020

<sup>3</sup> Europese standaard voor kwalificaties in de binnenvaart (ES-QIN), editie 2019, van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI), aangenomen bij Besluiten 2019-II-1 tot en met 5 van 15 oktober 2019 en 2018-II-2 tot en met 14, van 8 november 2018

### **Artikel 1.05 Monitoring**

1. Op alle activiteiten die verband houden met opleiding, competentiebeoordeling en de afgifte, verlenging, schorsing, intrekking en actualisering van kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken, en die door of onder het gezag van de bevoegde autoriteit van de Rijnsoeverstaten of België worden uitgevoerd, moet voortdurend toezicht worden gehouden door middel van een stelsel van kwaliteitsnormen, om de verwezenlijking van de doelstellingen van dit reglement te waarborgen.
2. De bevoegde autoriteit zorgt ervoor dat de opleidingsdoelstellingen en de daarmee verband houdende te bereiken competentienormen duidelijk zijn omschreven met vermelding van de niveaus van kennis en vaardigheden die overeenkomstig dit reglement moeten worden beoordeeld en geëxamineerd.
3. De bevoegde autoriteit zorgt ervoor dat de kwaliteitsnormen, met inachtneming van de beleidslijnen, systemen, controles en interne kwaliteitsbeoordelingen die zijn ingesteld ter verwezenlijking van de omschreven doelstellingen van toepassing zijn op:
  - a) de afgifte, verlenging, schorsing en intrekking van kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken;
  - b) alle opleidingscursussen en -programma's;
  - c) de door of onder het gezag van de Rijnsoeverstaten of België afgenomen examens en de beoordelingen; en
  - d) de van opleiders en examinatoren verlangde kwalificaties en ervaring.

### **Artikel 1.06 Evaluatie**

1. De bevoegde autoriteit laat de werkzaamheden met betrekking tot de verwerving en beoordeling van competenties, alsmede het beheer van de kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken, uiterlijk op 17 januari 2037 en vervolgens ten minste om de tien jaar door onafhankelijke instanties evalueren.
2. De bevoegde autoriteit zorgt ervoor dat de resultaten van de evaluaties van deze onafhankelijke instanties vergezeld gaan van bewijsstukken en aan de desbetreffende bevoegde autoriteiten worden voorgelegd. Indien nodig neemt de bevoegde autoriteit passende maatregelen om de bij de onafhankelijke evaluatie geconstateerde tekortkomingen te verhelpen.

---

## HOOFDSTUK 2: REGISTER

### Artikel 2.01 Opname in een digitaal register

1. Elk door een bevoegde autoriteit afgegeven kwalificatiecertificaat, dienstboekje en vaartijdenboek wordt samen met de daarin vermelde gegevens opgenomen in het door die autoriteit overeenkomstig artikel 25 van Richtlijn (EU) 2017/2397 bij te houden nationale register.
2. De nationale registers van de bevoegde autoriteiten worden gekoppeld aan de gegevensbank die overeenkomstig artikel 25 van Richtlijn (EU) 2017/2397 door de Commissie van de Europese Unie wordt beheerd, overeenkomstig de bepalingen van de Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/473<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/473 van de Commissie van 20 januari 2020 tot aanvulling van Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de normen voor gegevensbanken voor EU-kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en logboeken, PB L 100 van 1.4.2020, p.1

## **DEEL II: KWALIFICATIES**

### **Paragraaf 1: Algemene bepalingen**

## **HOOFDSTUK 3: ALGEMENE BEPALINGEN**

### **Artikel 3.01 Beschrijving van de functies**

1. Leden van de dekbemanning zijn de deksman, de lichtmatroos, de matroos, de volmatroos, de stuurman en de schipper. Het machinekamerpersoneel bestaat uit de machinist.
2. Andere functies zijn de deskundige voor de passagiersvaart, de deskundige op gebied van vloeibaar aardgas (LNG), de eerstehulpverlener, de persluchtmaskerdrager en het veiligheidspersoneel aan boord van schepen die gevaarlijke goederen vervoeren.

### **Artikel 3.02 Geldigheid van bemanningsdocumenten**

1. Op de Rijn zijn de kwalificatiecertificaten van de Unie, evenals de dienstboekjes en vaartijdenboeken geldig die krachtens Richtlijn (EU) 2017/2397 zijn afgegeven, alsmede de kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken die zijn afgegeven krachtens dit reglement, waarin eisen zijn vastgelegd die identiek zijn aan die van de bovengenoemde richtlijn.

De kwalificatie voor een functie aan boord moet te allen tijde aangetoond kunnen worden

- a) door de schipper aan de hand van een kwalificatiecertificaat schipper voor het desbetreffende type vaartuig en de desbetreffende scheepsafmetingen of een kwalificatiecertificaat schipper van de Unie, alsmede de eventueel vereiste specifieke vergunningen;
- b) door de overige leden van de bemanning aan de hand van een op hun naam afgegeven geldig dienstboekje dat een kwalificatiebewijs of een kwalificatiecertificaat van de Unie bevat;
- c) door de deskundige voor de passagiersvaart en de LNG-deskundige aan de hand van een kwalificatiecertificaat of een kwalificatiecertificaat van de Unie, alsmede door de eerstehulpverlener, persluchtmaskerdrager en het veiligheidspersoneel aan boord van schepen die gevaarlijke goederen vervoeren, door een certificaat voor de specifieke activiteit.

Afwijkend van de onderdelen b en c kunnen bemanningsleden van zeeschepen die op de Rijn varen, met uitzondering van de schipper, hun kwalificatie aantonen door een bewijs dat in overeenstemming met de STCW-Overeenkomst is afgegeven of erkend is.

2. De houder van een kwalificatiecertificaat schipper mag ook als deksman, matroos, volmatroos of stuurman worden ingezet. De houder van een kwalificatiecertificaat stuurman mag ook als deksman, matroos of volmatroos worden ingezet. De houder van een kwalificatiecertificaat volmatroos mag ook als deksman of matroos worden ingezet. De houder van een kwalificatiecertificaat matroos mag ook als deksman worden ingezet.

3. Op de Rijn zijn eveneens de kwalificatiecertificaten en verklaringen geldig die zijn afgegeven of die geldig zijn op grond van dit reglement en die niet onder het materiële toepassingsgebied van de Richtlijn (EU) 2017/2397 vallen.

### **Artikel 3.03 Duplicaat**

Indien een kwalificatiecertificaat, dienstboekje of vaartijdenboek onbruikbaar is geworden, verloren is gegaan of om andere reden niet meer voorhanden is, wordt dit door de autoriteit van afgifte in het nationale register geregistreerd. De autoriteit van afgifte verstrekt op verzoek een nieuw kwalificatiecertificaat, dienstboekje of vaartijdenboek. De houder moet bij de autoriteit van afgifte het verlies aannemelijk maken. Een onbruikbaar geworden of een teruggevonden kwalificatiecertificaat, dienstboekje of vaartijdenboek, moet bij de autoriteit van afgifte worden ingeleverd of worden overgelegd om ongeldig te worden gemaakt.

### **Artikel 3.04 Kosten**

Het examen of de afgifte van een kwalificatiecertificaat, dienstboekje of vaartijdenboek, evenals de afgifte van een duplicaat en het omruilen worden gedaan tegen een redelijke vergoeding van de kosten door de aanvrager. De hoogte van de kosten wordt door de lidstaten van de CCR overeenkomstig nationale regelingen vastgesteld.

## **HOOFDSTUK 4: MEDISCHE GESCHIKTHEID**

### **Artikel 4.01 Geschiktheid van bemanningsleden**

1. De houders van een kwalificatiecertificaat moeten medisch geschikt zijn. Dit is het geval als zij voldoen aan de voorwaarden voor de medische geschiktheid volgens de ES-QIN (Deel IV).
2. De medische geschiktheid van de aanvrager moet voor de eerste afgifte van het kwalificatiecertificaat worden aangetoond door middel van een medische verklaring overeenkomstig bijlage 1, die afgegeven werd door een erkende arts en niet ouder dan drie maanden mag zijn. Indien er dan nog twijfels over de medische geschiktheid bestaan, kan de bevoegde autoriteit van de aanvrager aanvullende medische verklaringen of verklaringen van medische specialisten eisen.
3. Blijkt uit de medische verklaring een definitieve of tijdelijke beperkte medische geschiktheid, dan worden de maatregelen ter vermindering van het risico en de beperkingen overeenkomstig de voorwaarden zoals bepaald in de ES-QIN (Deel IV) op het kwalificatiecertificaat vermeld.

### **Artikel 4.02 Regelmatige controle van de medische geschiktheid**

1. Alle houders van een kwalificatiecertificaat moeten hun medische geschiktheid opnieuw aantonen overeenkomstig de bepalingen van artikel 4.01, eerste en tweede lid:
  - a) om de vijf jaar vanaf het bereiken van de leeftijd van 60 jaar;
  - b) om de twee jaar vanaf het bereiken van de leeftijd van 70 jaar.
2. Om een definitieve of tijdelijke beperkte medische geschiktheid die overeenkomstig artikel 4.01, derde lid, vermeld staat op het kwalificatiecertificaat te laten doorhalen, moet de houder van het kwalificatiecertificaat een medische verklaring overleggen overeenkomstig de voorwaarden van artikel 4.01, tweede lid.
3. De houder van het kwalificatiecertificaat overlegt een dienovereenkomstige medische verklaring aan de autoriteit van afgifte van het kwalificatiecertificaat. Hij kan de medische verklaring aan een andere bevoegde autoriteit overleggen wanneer hij een overeenkomstig dit reglement afgegeven kwalificatiecertificaat verlengt. De bevoegde autoriteit zendt de documenten door aan de autoriteit van afgifte. In geval van verlenging van een patent kan de bevoegde autoriteit een voorlopig Rijn- of sportpatent afgeven voor de periode tot de autoriteit van afgifte een besluit genomen heeft, op voorwaarde dat de vereiste medische geschiktheid is aangetoond.

### **Artikel 4.03**

#### **Medische geschiktheid van machinisten**

In afwijking van artikel 4.01, eerste lid, tweede zin, zijn voor de houder van een kwalificatiecertificaat machinist voor het gezichtsvermogen de volgende voorwaarden voor de medische geschiktheid van toepassing:

De in de STCW Code tabel A-I/9: "Minimum in service eyesight standards for seafarers" vermelde voorwaarden voor "All engineer officers", behalve voor wat betreft het kleuren zien. Voor machinisten is een stoornis van het kleurenzien toegestaan.



## HOOFDSTUK 5: DIENSTBOEKJE EN VAARTIJD

### Artikel 5.01 Dienstboekje

1. Het krachtens dit reglement afgegeven dienstboekje voor de leden van de bemanning, met uitzondering van de schipper bevat algemene gegevens, zoals het bewijs van medische geschiktheid en de kwalificatiecertificaten van de houder als bedoeld in artikel 3.02, en specifieke gegevens over de afgelegde reizen en met name gedetailleerde gegevens met betrekking tot de door de houder gemaakte vaartijd.
2. Het krachtens dit reglement afgegeven dienstboekje voor de leden van de bemanning die geen schipper zijn, wordt volgens het model in de ES-QIN (Deel V, hoofdstuk 2) afgegeven. Het dienstboekje voor de schipper wordt volgens het model in de ES-QIN (Deel V, hoofdstuk 4) afgegeven.
3. De bevoegde autoriteit is verantwoordelijk voor het invullen van de algemene gegevens en de afstempeling ter controle. De bevoegde autoriteit kan verlangen dat vaartijdenboeken dan wel uittreksels daarvan of andere relevante bewijsstukken getoond worden. De bevoegde autoriteit voorziet alleen ingeschreven reizen van een stempel die niet langer dan 15 maanden geleden zijn afgelegd.
4. Een bemanningslid dat houder is van een kwalificatiecertificaat is slechts in het bezit van één actief dienstboekje.
5. De houder overhandigt het dienstboekje aan de schipper bij de eerste indiensttreding aan boord.
6. Voor de aantekening van specifieke gegevens met betrekking tot de afgelegde reizen is de schipper verantwoordelijk. De schipper
  - a) vult overeenkomstig de aanwijzingen en instructies voor het bijhouden van een dienstboekje regelmatig alle gegevens in het dienstboekje in;
  - b) bewaart het dienstboekje op een veilige plaats in het stuurhuis tot aan het einde van het dienstverband, arbeidscontract dan wel andere regeling;
  - c) geeft het dienstboekje te allen tijde meteen aan de houder terug, als deze daarom verzoekt.

## **Artikel 5.02**

### **Bewijs van vaartijd en reizen op bepaalde riviergedeelten**

1. De vereiste vaartijd en de reizen op bepaalde riviergedeelten worden aangetoond aan de hand van een naar behoren ingevuld en afgestempeld dienstboekje.
2. Als volgens de nationale voorschriften van de Rijnsoeverstaten of van België voor de binnenwateren die niet in verbinding staan met het vaarwegennet van een andere staat, met inbegrip van wateren die geclassificeerd zijn als binnenwateren van maritieme aard, of als overeenkomstig Richtlijn (EU) 2017/2397 geen dienstboekje aanwezig hoeft te zijn, kan de vaartijd ook door een geldig, officieel document worden aangetoond dat ten minste de volgende gegevens dient te bevatten:
  - a) type, afmetingen, aantal passagiers en naam van de vaartuigen waarop de aanvrager heeft gevaren;
  - b) naam van de schipper;
  - c) tijdstip van het begin en het einde van de reizen;
  - d) de uitgeoefende functies;
  - e) de bevaren riviergedeelten (precieze aanduiding met plaatsen van vertrek en aankomst).

Voor het overheidspatent worden de voorgeschreven reizen en vaartijd aan de hand van een verklaring aangetoond dat door de instantie waar de aanvrager bij in dienst is, wordt opgesteld.

3. De vaartijd kan eveneens aan de hand van een kwalificatiecertificaat schipper zoals bedoeld in de artikelen 12.01 of 12.03 worden aangetoond voor de duur van de vaartijd die voor het verkrijgen van dit certificaat vereist was.
4. De vaartijd op zee wordt door middel van een monsterboekje aangetoond. De vaartijd in de kustvaart en visserij wordt aangetoond door een geldig officieel document.
5. De tijd die is doorgebracht voor het bezoeken van een schippersschool wordt door middel van het getuigschrift van de school aangetoond.
6. Indien nodig worden de officiële documenten, zoals bedoeld in het tweede lid, samen met een beëdigde vertaling in de Duitse, Franse of Nederlandse taal overgelegd.

## HOOFDSTUK 6: GOEDGEKEURDE OPLEIDINGSPROGRAMMA'S

### Artikel 6.01 Goedkeuring van een opleidingsprogramma

1. De bevoegde autoriteit mag een opleidingsprogramma alleen goedkeuren indien:
  - a) de opleidingsdoelstellingen, leerinhoud, methoden, hulpmiddelen voor kennisoverdracht, procedures, met inbegrip van, in voorkomend geval, het gebruik van simulatoren, en het cursusmateriaal naar behoren zijn gedocumenteerd en aanvragers in staat stellen om de competentienormen te bereiken;
  - b) de programma's voor de beoordeling van de betrokken competenties worden uitgevoerd door gekwalificeerde personen met diepgaande kennis van het opleidingsprogramma;
  - c) het examen wordt afgenomen door gekwalificeerde examinatoren die vrij zijn van belangenconflicten.

Welke documenten voor de goedkeuring van het opleidingsprogramma moeten worden ingediend, wordt in een dienstinstructie voor de bevoegde autoriteiten vastgelegd.

2. Voor de afgifte van kwalificatiecertificaten erkennen de Rijnoverstaten en België alle diploma's die na succesvolle afronding van de overeenkomstig het eerste lid door andere landen op grond van dit reglement of Richtlijn (EU) 2017/2397 goedgekeurde opleidingsprogramma's werden afgegeven.
3. De bevoegde autoriteiten stellen de CCR op de hoogte van elk besluit over de goedkeuring van een opleidingsprogramma of over de intrekking of opschorting van de goedkeuring.

De lijst van goedgekeurde opleidingsprogramma's wordt door de CCR op de website geplaatst.

4. De goedkeuring wordt verleend voor onbepaalde tijd. Na tien jaar moet de organisator van het opleidingsprogramma aan de bevoegde autoriteit schriftelijke stukken overleggen waaruit blijkt dat het opleidingsprogramma nog steeds voldoet aan de in het eerste lid genoemde voorwaarden.
5. Indien een opleidingsprogramma niet meer aan de voorwaarden van het eerste lid voldoet, wordt de goedkeuring onverwijld door de bevoegde autoriteit ingetrokken of opgeschort. Diploma's die zijn uitgereikt na de intrekking of opschorting worden niet meer door de bevoegde autoriteit voor de afgifte van een kwalificatiecertificaat in aanmerking genomen.

## **HOOFDSTUK 7: TOELATING TOT EN PROCEDURE VAN HET ADMINISTRATIEF EXAMEN**

### **Artikel 7.01 Toelating tot het administratief examen**

1. Een kandidaat voor een administratief examen wordt toegelaten tot het examen wanneer het aanvraagdossier volledig is, overeenkomstig de van toepassing zijnde vereisten.
2. Indien uit de medische verklaring slechts een beperkte medische geschiktheid blijkt, kan de kandidaat toch tot het examen worden toegelaten. Een afwijzing van de aanvraag is met redenen omkleed.

### **Artikel 7.02 Inhoud van het administratief examen**

1. De kandidaat moet tijdens het examen voor de examencommissie aantonen dat hij beschikt over voldoende kennis en vaardigheden; deze competenties worden aangetoond door een examen dat bestaat uit een theoretisch en een praktisch deel.
2. Indien het examen niet wordt gehaald, worden de redenen aan de kandidaat meegedeeld. De examencommissie kan aan het opnieuw deelnemen aan een examen vereisten of voorwaarden verbinden dan wel bepaalde vrijstellingen verlenen.

### **Artikel 7.03 Examencommissie voor het administratief examen**

1. De bevoegde autoriteit benoemt één of meer examencommissies voor het afnemen van het administratief examen. Iedere examencommissie bestaat uit een voorzitter die vertegenwoordiger is van de bevoegde autoriteit, en ten minste twee examinatoren die voldoende ter zake kundig zijn.
2. De examencommissies voor mondelinge of praktijkexamens ten behoeve van kwalificatiecertificaten als bedoeld in dit reglement zijn zodanig samengesteld dat ten minste één examinator houder is van de dienovereenkomstige kwalificatie.
3. Gedurende schriftelijke of aan een computer afgelegde examens kunnen de examinatoren vervangen worden door één of meerdere bevoegde supervisors.

## **HOOFDSTUK 8: CONTROLE EN INTREKKING VAN KWALIFICATIECERTIFICATEN**

### **Artikel 8.01 Opschorting van de geldigheid van het kwalificatiecertificaat**

1. De bevoegde autoriteit kan de geldigheid van een kwalificatiecertificaat omwille van de veiligheid of de openbare orde voor een bepaalde termijn opschorten.
2. Indien er feiten zijn die twijfel over de medische geschiktheid van de houder van het kwalificatiecertificaat rechtvaardigen, kan de bevoegde autoriteit, de werkgever of de schipper om de geschiktheid van een bemanningslid vast te kunnen stellen een recente verklaring voor de desbetreffende medische geschiktheid verlangen, alsook het overleggen van aanvullende medische verklaringen van specialisten. De houder hoeft alleen zelf op te komen voor de kosten als de objectieve aanknopingspunten worden bevestigd. Indien deze verklaringen niet binnen de door de bevoegde autoriteit gestelde termijn worden overgelegd, wordt de geldigheid van het kwalificatiecertificaat opgeschort.
3. In het kader van de opschorting kunnen aanvullende bepalingen (bijvoorbeeld voorwaarden) worden vastgesteld.
4. De bevoegde autoriteit zorgt ervoor dat de opschorting van de geldigheid onverwijld geregistreerd wordt in de gegevensbank die genoemd is in artikel 2.01. De bevoegde autoriteit informeert de autoriteit die het kwalificatiecertificaat heeft afgegeven alsook de CCR over de opschorting, de duur van de opschorting en de redenen daarvoor. Indien de twijfel aan de geschiktheid vóór het einde van de opschortingstermijn wordt weggenomen, dient het besluit te worden ingetrokken.
5. In het geval van opschorting moet het patent dat als fysiek document is afgegeven, bij de bevoegde autoriteit die daarom verzoekt in bewaring worden gegeven.

### **Artikel 8.02 Intrekking van het kwalificatiecertificaat**

1. De autoriteit die het kwalificatiecertificaat schipper heeft afgegeven, moet het kwalificatiecertificaat intrekken, indien blijkt dat de houder van een kwalificatiecertificaat schipper niet bekwaam is tot het voeren van een vaartuig als bedoeld in de artikelen 12.01, tweede lid, of 12.02, tweede lid.
2. De autoriteit die het kwalificatiecertificaat heeft afgegeven trekt het kwalificatiecertificaat in, indien de houder van een certificaat niet bekwaam is tot het uitvoeren van zijn kwalificatie zoals bedoeld in de artikelen 14.01, 15.02 of 16.10. Niet bekwaam zoals bedoeld in de eerste zin is ook degene die niet langer medisch geschikt is als bedoeld in artikel 4.01 of artikel 4.03.
3. Als gebleken is dat de houder van een krachtens dit reglement afgegeven dienstboekje ongeschikt is als bedoeld in artikel 4.01, eerste lid, of artikel 4.03, noteert de autoriteit van afgifte op pagina 1 van het dienstboekje de aantekening „ONGESCHIKT“, en waarmerkt hij die.
4. De autoriteit die het kwalificatiecertificaat heeft afgegeven, kan het kwalificatiecertificaat intrekken, indien de houder van het certificaat herhaaldelijk een medische voorwaarde of een beperking als bedoeld in artikel 4.01, derde lid, niet nakomt.
5. Bij intrekking verliest het kwalificatiecertificaat zijn geldigheid. Het ongeldige kwalificatiecertificaat dient onverwijld bij de autoriteit die het kwalificatiecertificaat heeft afgegeven te worden ingeleverd of, ingeval van een kwalificatiecertificaat in elektronische vorm, als ingetrokken te worden geregistreerd.

6. De autoriteit die het kwalificatiecertificaat heeft afgegeven, kan bij de intrekking bepalen dat:
  - a) vóór het einde van een bepaalde termijn geen nieuw kwalificatiecertificaat mag worden afgegeven, of
  - b) de kandidaat om tot een nieuw examen te worden toegelaten, aan bepaalde voorwaarden moet voldoen.
7. De autoriteit die het kwalificatiecertificaat intrekt, zorgt ervoor dat de intrekking onverwijld geregistreerd wordt in de gegevensbank die genoemd is in artikel 2.01 en deelt dit aan de CCR mee. Indien een bevoegde autoriteit feiten vaststelt die de intrekking van een kwalificatiecertificaat zouden kunnen rechtvaardigen, stelt zij de autoriteit die het kwalificatiecertificaat heeft afgegeven hiervan in kennis.

### **Artikel 8.03**

#### **Invordering van het als fysiek document afgegeven kwalificatiecertificaat**

1. Indien er dringende redenen zijn om het kwalificatiecertificaat in te trekken (artikel 8.02) of de geldigheid daarvan op te schorten (artikel 8.01) of er een op feiten gebaseerd vermoeden van fraude bij de verkrijging van het kwalificatiecertificaat bestaat, kan de bevoegde autoriteit gelasten dat het kwalificatiecertificaat tijdelijk wordt ingevorderd.
2. Een kwalificatiecertificaat dat tijdelijk is ingevorderd, wordt onverwijld overhandigd aan de autoriteit van afgifte of de bevoegde rechtbank, overeenkomstig de wettelijke nationale voorschriften van de Rijnsoeverstaten en van België onder opgave van de redenen van de invordering.
3. De autoriteit van afgifte, neemt onverwijld, nadat zij van het besluit van de tijdelijke invordering kennis heeft genomen, een besluit over de opschorting van de geldigheid of de intrekking van het kwalificatiecertificaat. Indien een rechtbank bevoegd is, beschikt de rechter overeenkomstig de nationale voorschriften van de Rijnsoeverstaten en België. Totdat een besluit als bedoeld in de eerste of tweede zin is genomen, geldt het besluit van tijdelijke invordering als een besluit in de zin van artikel 8.01, eerste lid.
4. De tijdelijke invordering van het kwalificatiecertificaat wordt beëindigd en het kwalificatiecertificaat wordt teruggegeven, wanneer de oorzaak daarvan is komen te vervallen of wanneer er niet tot opschorting of intrekking van het kwalificatiecertificaat wordt besloten.

**Paragraaf 2:  
Kwalificaties op instroom- en operationeel niveau**

**HOOFDSTUK 9:  
TOEPASSINGSGEBIED VAN DEZE PARAGRAAF**

**Artikel 9.01  
Functies op instroom- en operationeel niveau**

1. De functies op instroomniveau zijn deksman en lichtmatroos. De functies op operationeel niveau zijn matroos, volmatroos en stuurman.
2. Ook de machinist valt onder het toepassingsgebied van deze paragraaf.

## **HOOFDSTUK 10: VOORWAARDEN VOOR DE VERKRIJGING VAN KWALIFICATIECERTIFICATEN OP INSTROOM- EN OPERATIONEEL NIVEAU**

### **Artikel 10.01**

#### **Minimumeisen met betrekking tot leeftijd, naleving van de administratieve voorschriften, competentie en vaartijd**

Ter verkrijging van een kwalificatiecertificaat moeten de leden van de dekbemannings op instroom- en operationeel niveau voldoen aan de volgende minimumeisen inzake leeftijd, naleving van de administratieve voorschriften, competentie en vaartijd:

1. voor de deksman:
  - a) een minimumleeftijd van 16 jaar en
  - b) een afgeronde basisopleiding veiligheid overeenkomstig de nationale voorschriften;
  
2. voor de lichtmatroos:
  - a) een minimumleeftijd van 15 jaar en
  - b) een leerovereenkomst die voorziet in een goedgekeurd opleidingsprogramma overeenkomstig hoofdstuk 6 voor het operationele niveau;
  
3. voor de matroos:
  - a) hetzij
    - aa) een minimumleeftijd van 17 jaar en
    - bb) een met goed gevolg afgerond, goedgekeurd opleidingsprogramma overeenkomstig hoofdstuk 6 van minstens twee jaar voor het operationele niveau, dat een vaartijd van ten minste 90 dagen omvat;
  
  - b) of
    - aa) een minimumleeftijd van 18 jaar en
    - bb) een met goed gevolg afgelegd administratief examen voor het operationele niveau; en
    - cc) een vaartijd als lid van de dekbemannings van ten minste 360 dagen; daarvan kunnen maximaal 180 dagen vaartijd vervangen worden door 250 dagen beroepservaring als lid van de dekbemannings aan boord van een zeeschip;
  
  - c) of
    - aa) een met goed gevolg afgerond goedgekeurd opleidingsprogramma overeenkomstig hoofdstuk 6 van ten minste negen maanden voor het operationele niveau, dat een vaartijd van ten minste 90 dagen omvat, alsook
    - bb) ten minste vijf jaar werkervaring, voorafgaand aan de inschrijving voor dit opleidingsprogramma, of
    - cc) ten minste 500 dagen werkervaring, voorafgaand aan de inschrijving voor dit opleidingsprogramma als lid van de dekbemannings aan boord van een zeeschip, of
    - dd) voorafgaand aan de inschrijving voor dit programma een willekeurig beroepsopleidingsprogramma van ten minste drie jaar met goed gevolg afgerond hebben;



4. voor de volmatroos:
- a) hetzij een vaartijd in de binnenvaart van ten minste 180 dagen als matroos;
  - b) of een met goed gevolg afgesloten, goedgekeurd opleidingsprogramma overeenkomstig hoofdstuk 6 van ten minste drie jaar voor het operationele niveau, dat een vaartijd van ten minste 270 dagen omvat;
5. voor de stuurman:
- a) hetzij een vaartijd in de binnenvaart van ten minste 180 dagen als volmatroos en houder zijn van een geldig marifoonbedieningscertificaat;
  - b) of
    - aa) een met goed gevolg afgesloten, goedgekeurd opleidingsprogramma als bedoeld in hoofdstuk 6 van ten minste drie jaar voor het operationele niveau, dat een vaartijd van ten minste 360 dagen omvat, en
    - bb) houder zijn van een geldig marifoonbedieningscertificaat;
  - c) of
    - aa) werkervaring van ten minste 500 dagen als kapitein van een zeeschip;
    - bb) een met goed gevolg afgelegd administratief examen voor het operationele niveau en
    - cc) houder zijn van een geldig marifoonbedieningscertificaat.

#### **Artikel 10.02**

#### **Minimumeisen met betrekking tot leeftijd, naleving van de administratieve voorschriften, competentie en vaartijd van de machinist**

Ter verkrijging van een kwalificatiecertificaat moet de machinist voldoen aan de volgende minimeisen inzake leeftijd, naleving van de administratieve voorschriften, competentie en vaartijd:

- a) een minimumleeftijd van 18 jaar en een met goed gevolg afgelegd eindexamen van een vakopleiding op het gebied van motoren, werktuigbouwkunde of wanneer motorkennis daarvan deel uitmaakt, mechatronica;
- of
- b) een minimumleeftijd van 19 jaar en een vaartijd van ten minste 360 dagen als volmatroos op een gemotoriseerd schip.

### **Artikel 10.03**

#### **Geldigheid en afgifte van kwalificatiecertificaten op instroom - en operationeel niveau**

1. De geldigheid van kwalificatiecertificaten voor het instroom- en operationeel niveau eindigt uiterlijk op de dag van het volgende, in artikel 4.02, eerste lid, voorgeschreven medische onderzoek. Na dit tijdstip verliezen de kwalificatiecertificaten van ambtswege hun geldigheid, zelfs zonder een besluit van de bevoegde autoriteit.
2. De kwalificatiecertificaten voor het instroom- en operationeel niveau worden volgens het toepasselijke model overeenkomstig de ES-QIN (Deel V, hoofdstuk 2) afgegeven.

### **Paragraaf 3: Kwalificaties op managementniveau**

## **HOOFDSTUK 11: PATENTPLICHT EN PATENTSOORTEN**

### **Artikel 11.01 Patentplicht**

1. Degene die op de Rijn een vaartuig wil voeren, moet houder zijn van een Uniekwalificatiecertificaat schipper dat overeenkomstig Richtlijn (EU) 2017/2397 is afgegeven of van een kwalificatiecertificaat schipper dat overeenkomstig dit reglement is afgegeven.
2. Voor het voeren van een vaartuig benedenstrooms van het Spijsche Veer (km 857,40) en op het riviergedeelte tussen Bazel (Mittlere Rheinbrücke - km 166,53) en de sluisen van Iffezheim (km 335,92), volstaat in plaats van de patenten, als bedoeld in de artikelen 12.02 en 12.03, een ander door de bevoegde autoriteit als gelijkwaardig erkend patent.
3. Voor vaartuigen met een lengte van minder dan 20 m, met uitzondering van passagiersschepen, duw- en sleepboten, volstaat een kwalificatiecertificaat schipper voor binnenwateren dat in overeenstemming is met de nationale voorschriften van de Rijnsoeverstaten en België.
4. De verplichting tot het hebben van een patent wordt uitsluitend geregeld door de nationale voorschriften van de Rijnsoeverstaten en België:
  - a) voor veerponten;
  - b) voor vaartuigen die slechts door spierkracht worden voortbewogen;
  - c) voor vaartuigen met een lengte van minder dan 20 m die slechts door middel van zeilen worden voortbewogen of voorzien zijn van een voortstuwingsmotor met een vermogen van niet meer dan 11,03 kW;
  - d) voor vaartuigen van de strijdkrachten.

### **Artikel 11.02 Soorten patent**

Overeenkomstig dit reglement wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- a) het Rijnpatent voor het voeren van alle vaartuigen;
- b) het sportpatent voor het voeren van een pleziervaartuig met een lengte van minder dan 25 m;
- c) het overheidspatent voor het voeren van overheidsvaartuigen en van brandweerboten.

Met de bovengenoemde patenten is het eveneens geoorloofd een vaartuig te voeren als bedoeld in artikel 11.01, derde lid.

## HOOFDSTUK 12: VERKRIJGING VAN PATENTEN

### Artikel 12.01 Rijnpatent

1. Elke kandidaat voldoet aan de volgende voorwaarden:
  - a) hetzij
    - aa) een minimumleeftijd van 18 jaar;
    - bb) een met goed gevolg afgesloten, goedgekeurd opleidingsprogramma als bedoeld in hoofdstuk 6 van ten minste drie jaar voor het managementniveau;
    - cc) een vaartijd van ten minste 360 dagen als onderdeel van dit programma, of na het afronden ervan, en
    - dd) houder zijn van een geldig marifoonbedieningscertificaat;
  - b) of
    - aa) een minimumleeftijd van 18 jaar;
    - bb) houder zijn van een kwalificatiecertificaat stuurman als bedoeld in dit reglement of als bedoeld in Richtlijn (EU) 2017/2397;
    - cc) een vaartijd van ten minste 180 dagen;
    - dd) een met goed gevolg afgelegd administratief examen voor het managementniveau en
    - ee) houder zijn van een geldig marifoonbedieningscertificaat;
  - c) of
    - aa) een minimumleeftijd van 18 jaar;
    - bb) een vaartijd van ten minste 540 dagen, of van ten minste 180 dagen, wanneer bovendien werkervaring aan boord van een zeeschip als lid van de dekbemannings van ten minste 500 dagen kan worden aangetoond;
    - cc) een met goed gevolg afgelegd administratief examen voor het managementniveau en
    - dd) houder zijn van een geldig marifoonbedieningscertificaat;
  - d) of
    - aa) een met goed gevolg afgesloten, goedgekeurd opleidingsprogramma als bedoeld in hoofdstuk 6 van ten minste anderhalf jaar voor het managementniveau, dat een vaartijd van ten minste 180 dagen omvat, met in aanvulling daarop na afronding van deze opleiding een vaartijd van 180 dagen, alsook
    - bb) ten minste vijf jaar werkervaring, voorafgaand aan de inschrijving voor dit opleidingsprogramma, of
    - cc) ten minste 500 dagen werkervaring, voorafgaand aan de inschrijving voor dit opleidingsprogramma als lid van de dekbemannings aan boord van een zeeschip, of
    - dd) voorafgaand aan de inschrijving voor dit programma een willekeurig beroepsopleidingsprogramma van ten minste drie jaar met goed gevolg afgerond hebben, en
    - ee) houder zijn van een geldig marifoonbedieningscertificaat.

2. Bovendien moet elke kandidaat geschikt zijn voor het beroep van schipper. Geschikt is degene die:
  - a) medisch geschikt is als bedoeld in artikel 4.01 van dit reglement;
  - b) capabel is, dat wil zeggen, beschikt over de vereiste beroepsmatige vaardigheden en kennis als bedoeld in de ES-QIN (Deel I, hoofdstuk 2).
3. De kwalificatie als bedoeld in het tweede lid, onderdeel b wordt aangetoond door een met goed gevolg afgelegd theoretisch examen met betrekking tot de vereiste kennis overeenkomstig de ES-QIN (Deel I, hoofdstuk 2) en een met goed gevolg afgelegd praktijkexamen overeenkomstig de ES-QIN (Deel II, hoofdstuk 4).
4. Het praktijkexamen als bedoeld in het derde lid kan worden afgelegd aan boord van een vaartuig als genoemd in de ES-QIN of aan een door de bevoegde autoriteit overeenkomstig de ES-QIN hiervoor toegelaten simulator (Deel III, hoofdstuk 2). De simulator voldoet aan de technische en functionele eisen van de ES-QIN (Deel III, hoofdstuk 1).

### **Artikel 12.02 Sportpatent**

1. Elke kandidaat moet op de dag dat het sportpatent wordt afgegeven, ten minste 18 jaar oud zijn.
2. De kandidaat bezit de benodigde kwalificaties. Gekwalificeerd is degene die:
  - a) medisch geschikt is als bedoeld in artikel 4.01;
  - b) geen strafbare feiten heeft begaan die zouden doen verwachten dat hij gezien zijn vroegere gedrag een schip niet veilig kan voeren;
  - c) gekwalificeerd is, dat wil zeggen, beschikt over de noodzakelijke vaardigheden en kennis, ook in nautisch opzicht, alsmede over voldoende kennis van de reglementen en de vaarweg.
3. De kwalificatie wordt door een met goed gevolg afgelegd theoretisch examen en praktijkexamen overeenkomstig bijlage 2 aangetoond.

Het praktijkexamen kan worden afgelegd aan boord van een sportvaartuig of aan een door de bevoegde autoriteit hiervoor toegelaten simulator.

### **Artikel 12.03 Overheidspatent**

1. Elke kandidaat moet op de dag dat het overheidspatent wordt afgegeven:
  - a) ten minste 18 jaar oud zijn;
  - b) in dienst zijn bij de overheid, in het bijzonder bij een politie- of douanedienst of een erkende noodhulpdienst, zoals bijvoorbeeld een particuliere brandweerdienst;
  - c) medisch geschikt zijn als bedoeld in artikel 4.01 van dit reglement;
  - d) gekwalificeerd zijn, dat wil zeggen, beschikken over de noodzakelijke vaardigheden en kennis ook in nautisch opzicht, alsmede over voldoende kennis van de reglementen en de vaarweg;
  - e) ten minste drie jaar praktische ervaring in de binnenvaart hebben opgedaan, waarvan ten minste drie maanden gedurende het laatste jaar.

2. De autoriteit waaronder de kandidaat ressorteert, moet een verklaring hebben afgegeven waarin wordt bevestigd dat de kandidaat voldoet aan de eisen in het eerste lid, onderdelen b en e.
3. De kwalificatie wordt door een met goed gevolg afgelegd theoretisch examen en praktijkexamen overeenkomstig bijlage 2 aangetoond.

Het praktijkexamen kan worden afgelegd aan boord van een overheidsvaartuig of aan een door de bevoegde autoriteit hiervoor toegelaten simulator.

#### **Artikel 12.04**

##### **Aanvraag om toegelaten te worden tot een administratief examen**

1. Degene die door middel van een administratief examen een kwalificatiecertificaat schipper wil verkrijgen, richt een aanvraag voor toelating tot dit examen en afgifte van het patent aan de bevoegde autoriteit, onder opgave van het volgende:
  - a) voor- en achternaam, geboortedatum, geboorteplaats en adres;
  - b) soort patent dat men wil verkrijgen.
2. Bij de aanvraag van een patent worden de volgende stukken worden overhandigd:
  - a) een recente pasfoto;
  - b) een bewijs van medische geschiktheid overeenkomstig de bepalingen van artikel 4.02, tweede lid;
  - c) een bewijs van de vaartijd;
  - d) een kopie van het marifoonbedieningscertificaat.
3. De identiteit moet door een identiteitsbewijs of paspoort worden aangetoond.

#### **Artikel 12.05**

##### **Vrijstellingen en verlichting van de exameneisen**

1. Degene die met goed gevolg een eindexamen van een beroepsopleiding heeft afgelegd, kan voor de verkrijging van het Rijnpatent worden vrijgesteld van het theoretisch gedeelte van het examen dat betrekking heeft op kennis die reeds onderwerp was van een examen in het kader van de beroepsopleiding. De CCR publiceert een lijst van deze eindexamens van beroepsopleidingen en gedeelten van het examen ter verkrijging van het Rijnpatent die recht geven op een vrijstelling. De lijst van als gelijkwaardig erkende examens wordt door de CCR op de website geplaatst.
2. De houder van een kwalificatiecertificaat zoals bedoeld in artikel 11.01, derde lid, voor de verkrijging van het sportpatent worden vrijgesteld van dat gedeelte van het examen dat betrekking heeft op nautische vakkennis.
3. De houder van een overheidspatent verkrijgt op aanvraag een sportpatent zonder daarvoor examen te doen.

### **Artikel 12.06**

#### **Examen in het kader van een goedgekeurd opleidingsprogramma**

1. In het geval van een examen in het kader van een goedgekeurd opleidingsprogramma zoals bedoeld in artikel 12.01, eerste lid, onderdeel a of d verzoekt de kandidaat, nadat hij het opleidingsprogramma met goed gevolg heeft afgerond, de bevoegde autoriteit overeenkomstig de bepalingen van artikel 12.04, tweede tot en met vierde lid een Rijnpatent af te geven. Naast de in dit artikel genoemde documenten, voegt de kandidaat het diploma bij waaruit blijkt dat hij het opleidingsprogramma met goed gevolg heeft afgerond.
2. De autoriteit controleert of voldaan is aan de voorwaarden van artikel 12.01. Een voorafgaande, aparte toelating tot het examen zoals bedoeld in artikel 7.01 is niet nodig.
3. Als aan alle voorwaarden van artikel 12.01 is voldaan, geeft de bevoegde autoriteit het Rijnpatent af overeenkomstig de bepalingen van artikel 12.08, eerste lid.

### **Artikel 12.07**

#### **Geldigheid en afgifte van kwalificatiecertificaten schipper**

1. Onverminderd de bepalingen van artikel 4.01, eerste lid, wordt het Rijnpatent (artikel 12.01) afgegeven met een geldigheid van 13 jaar vanaf het tijdstip waarop het laatste vereiste examendeel met goed gevolg werd afgerond. Het Rijnpatent verliest na de in artikel 4.02, eerste lid genoemde datum van ambtswege zijn geldigheid, zelfs zonder dat hiervoor een specifiek besluit van de bevoegde autoriteit nodig is. Het Rijnpatent wordt door de bevoegde autoriteit overeenkomstig het model in de ES-QIN (Deel V, hoofdstuk 1) afgegeven.
2. Het sportpatent (artikel 12.02) wordt met een geldigheid tot het in artikel 4.02, eerste lid genoemde tijdstip afgegeven. Het sportpatent verliest na deze datum van ambtswege zijn geldigheid, zelfs zonder dat hiervoor een specifiek besluit van de bevoegde autoriteit nodig is. De lijst van de door de Rijnsoeverstaten en België afgegeven sportpatenten staat in bijlage 3.
3. Het overheidspatent (artikel 12.03) wordt met een onbeperkte geldigheidsduur afgegeven, maar op voorwaarde dat het overheidspatent aan de bevoegde autoriteit wordt teruggegeven, nadat de houder de dienst heeft beëindigd. De lijst van de door de Rijnsoeverstaten en België afgegeven overheidspatenten staat in bijlage 4.

### **Artikel 12.08** **Voorlopig Rijnpatent**

Indien de kandidaat na het slagen voor het examen voor een fysiek document kiest, verstrekt de bevoegde autoriteit voor de periode tussen het succesvol afleggen van het examen en de afgifte van de patentkaart een voorlopig Rijnpatent. Hiertoe print de autoriteit een uittreksel uit de elektronische gegevensbank, dat als voorlopig Rijnpatent geldt. De bevoegde autoriteit kan ook een voorlopig Rijnpatent verstrekken voor de tijd tussen de vervaldatum voor de verlenging van het patent en de afgifte van het nieuwe Rijnpatent.



## **HOOFDSTUK 13: VERKRIJGING VAN SPECIFIEKE VERGUNNINGEN**

### **Artikel 13.01 Specifieke vergunningen**

1. Voor het besturen van een schip moet de verantwoordelijke schipper beschikken over een specifieke vergunning als hij
  - a) met behulp van een radar moet varen,
  - b) waterwegen bevaart die als binnenwatertrajecten met specifieke risico's geclassificeerd zijn,
  - c) wateren bevaart die zijn geclassificeerd als binnenwateren van maritieme aard,
  - d) vaartuigen voert die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken, of
  - e) met grote konvooien vaart.
2. Specifieke vergunningen met uitzondering van het eerste lid, onderdeel d worden op het kwalificatiecertificaat schipper vermeld.
3. De voor specifieke vergunningen vereiste examens kunnen in het kader van een administratief examen of in het kader van een goedgekeurd opleidingsprogramma worden afgelegd.
4. Bij de aanvraag van een specifieke vergunning worden de volgende stukken overhandigd:
  - a) een kopie van het geldige kwalificatiecertificaat schipper of een document waarmee wordt aangetoond dat aan de minimumeisen voor het kwalificatiecertificaat schipper voldaan wordt;
  - b) een kopie van de desbetreffende pagina's van het dienstboekjes, indien nodig.

De identiteit moet door een identiteitsbewijs of paspoort worden aangetoond.

5. De geldigheid van een specifieke vergunning is afhankelijk van het desbetreffende kwalificatiecertificaat schipper. De geldigheid van de specifieke vergunning eindigt wanneer de geldigheid van het kwalificatiecertificaat eindigt. De specifieke vergunning wordt op het kwalificatiecertificaat schipper overeenkomstig het model van de ES-QIN vermeld.

### **Artikel 13.02 Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar**

1. Voor het varen met behulp van een radar als radarvaart zoals bedoeld in het Rijnvaartpolitiereglement, is een specifieke vergunning vereist.
2. Een kandidaat beschikt over de in de ES-QIN (Deel 1, hoofdstuk 4) genoemde competenties. Dit wordt aangetoond door een met goed gevolg afgelegd theoretisch examen met betrekking tot de vereiste kennis overeenkomstig de ES-QIN (Deel I, hoofdstuk 4) en een praktijkexamen overeenkomstig de ES-QIN (Deel II, hoofdstuk 1).
3. Het praktijkexamen kan worden afgelegd aan boord van een vaartuig zoals genoemd in de ES-QIN of op een door de bevoegde autoriteit overeenkomstig de ES-QIN (Deel III, Hoofdstuk 2) hiervoor toegelaten simulator. De simulator moet voldoen aan de technische en functionele eisen van de ES-QIN (Deel III, hoofdstuk 1).

4. De bevoegde autoriteit geeft de specifieke vergunning voor het varen met behulp van een radar af na te hebben vastgesteld dat de aanvrager aan de in het tweede en derde lid gestelde eisen voldoet en na de echtheid en de geldigheid van de door de aanvrager overeenkomstig artikel 13.01 verstrekte documenten te hebben gecontroleerd.
5. Houders van nationale kwalificatiecertificaten als bedoeld in artikel 11.01, derde lid, kunnen eveneens de specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar verkrijgen overeenkomstig de bepalingen van het tweede en derde lid.

### **Artikel 13.03**

#### **Specifieke vergunning voor het bevaren van waterwegen die als binnenwatertrajecten met specifieke risico's geclassificeerd zijn**

1. Voor het besturen van een vaartuig op een waterweg die geclassificeerd is als binnenwatertraject met een specifiek risico als bedoeld in het tweede lid, is een specifieke vergunning vereist.
2. Wanneer dit nodig is om de veiligheid van de scheepvaart te waarborgen, kunnen de Oeverstaten trajecten die door hun eigen grondgebied lopen, classificeren als binnenwateren met specifieke risico's wanneer deze risico's het gevolg zijn van een of meer van de volgende omstandigheden:
  - a) vaak veranderende stroompatronen en -snelheid
  - b) de hydromorfologische kenmerken van de binnenwaterweg en het ontbreken van passende vaarweginformatiediensten over de binnenwaterweg of van geschikte kaarten;
  - c) de aanwezigheid van een specifieke lokale verkeersregeling die wordt gerechtvaardigd door specifieke hydromorfologische kenmerken van de binnenwaterweg, of
  - d) een hoge ongevalsfrequentie op een specifiek traject van de binnenwateren, die wordt toegeschreven aan het ontbreken van een competentie die niet door de in ES-QIN, Deel I, Hoofdstuk 2 wordt gedekt.
3. De binnenwatertrajecten met specifieke risico's van de Rijn staan in bijlage 5.
4. De aanvrager verstrekt de bevoegde autoriteit toereikende bewijsstukken voor:
  - a) zijn identiteit;
  - b) het voldoen aan de overeenkomstig het eerste lid bepaalde competentievereisten voor specifieke risico's voor het specifieke binnenwatertraject waarvoor de vergunning vereist is;
  - c) het beschikken over een kwalificatiecertificaat schipper of het voldoen aan de minimumeisen voor kwalificatiecertificaten schipper.
5. Voor het verkrijgen van de specifieke vergunning voor de Rijn moet de houder van een kwalificatiecertificaat schipper het in bijlage 5 genoemde examen met succes afgelegd hebben. Om tot het examen voor een door de aanvrager bepaald traject toegelaten te worden, moet de bevoegde autoriteit het bewijs overgelegd worden van het bevaren van de desbetreffende riviergedeelten zoals bepaald in bijlage 5.
6. De bevoegde autoriteit beoordeelt de competentie van de aanvragers voor specifieke risico's en geeft de specifieke vergunning af na de echtheid en de geldigheid van de door de aanvrager verstrekte documenten te hebben gecontroleerd.

7. Houders van nationale kwalificatiecertificaten als bedoeld in artikel 11.01, derde lid, kunnen eveneens de specifieke vergunning voor het bevaren van binnenwateren met specifieke risico's verkrijgen overeenkomstig bijlage 5.

#### **Artikel 13.04**

##### **Specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard**

1. Voor het besturen van een vaartuig op binnenwateren van maritieme aard is een specifieke vergunning vereist.
2. Een kandidaat moet met goed gevolg een theoretisch examen overeenkomstig de ES-QIN (Deel I, hoofdstuk 3) afgelegd hebben.
3. De bevoegde autoriteit geeft de specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard af na te hebben vastgesteld dat de aanvrager aan de in het tweede lid gestelde eisen voldoet en na de echtheid en de geldigheid van de door de aanvrager, overeenkomstig artikel 13.01, verstrekte documenten te hebben gecontroleerd.

#### **Artikel 13.05**

##### **Specifieke vergunning voor het varen met vaartuigen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken**

Voor het besturen van een vaartuig dat vloeibaar aardgas als brandstof gebruikt, is een specifieke vergunning vereist. Deze wordt aangetoond door een kwalificatiecertificaat voor LNG-deskundige, dat wordt verkregen zoals bepaald in artikel 15.02 tot en met 15.04.

#### **Artikel 13.06**

##### **Specifieke vergunning voor het varen met grote konvoien**

1. Voor het besturen van een groot konvooi is een specifieke vergunning vereist.  
  
Een kandidaat moet een vaartijd van ten minste 720 dagen kunnen aantonen, waarvan ten minste 540 dagen als schipper. Hij moet ten minste 180 dagen de koers en snelheid van een groot konvooi zelfstandig bepaald hebben.
2. De bevoegde autoriteit geeft de specifieke vergunning voor het varen met grote konvoien af na te hebben vastgesteld dat de aanvrager aan de in het eerste lid gestelde eisen voldoet en na de echtheid en de geldigheid van de door de aanvrager, overeenkomstig artikel 13.01, verstrekte documenten te hebben gecontroleerd.

**Paragraaf 4:  
Kwalificaties voor specifieke activiteiten**

**HOOFDSTUK 14:  
VEILIGHEIDSPERSONEEL AAN BOORD VAN SCHEPEN DIE ONDER  
HET ADN VALLEN**

**Artikel 14.01  
Verwijzing naar de bepalingen van het ADN**

Onverminderd de bepalingen van Richtlijn 2008/68/EG is aan boord van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren een persoon aanwezig zoals bedoeld in de randnummers 7.1.3.15 en 7.2.3.15 van het ADN die houder is van een verklaring van deskundigen volgens het model van randnummer 8.6.2. van het ADN.

## **HOOFDSTUK 15: VEILIGHEIDSPERSONEEL AAN BOORD VAN SCHEPEN DIE VLOEIBAAR AARDGAS (LNG) ALS BRANDSTOF GEBRUIKEN**

### **Artikel 15.01 Kennis en instructie**

De schipper en de bemanningsleden die houder zijn van een kwalificatiecertificaat en die betrokken zijn bij de bunkerprocedure van schepen die op vloeibaar aardgas (LNG) varen, zijn gekwalificeerd als deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG).

### **Artikel 15.02 Kwalificatiecertificaat**

1. Deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG-deskundigen) tonen hun deskundigheid aan met een kwalificatiecertificaat deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) overeenkomstig het model in de ES-QIN (Deel V, hoofdstuk 1).
2. Het kwalificatiecertificaat deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) wordt afgegeven aan degene die voldoet aan de eisen van de artikelen 15.03 en 15.04, en tenminste 18 jaar oud is.

### **Artikel 15.03 Cursus en examen**

1. De cursus om de vereiste kennis op te doen bestaat uit een theoretisch gedeelte en een praktisch gedeelte en wordt door een examen afgesloten.
2. Het theoretisch gedeelte van de cursus omvat de in de ES-QIN (Deel I, hoofdstuk 6) genoemde competenties, aangegeven met “kennis van”.
3. Het praktische gedeelte van de cursus betreft de toepassing van de verworven theoretische kennis in de praktijk aan boord van een schip dat vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruikt en/of in een daarvoor geschikte walinstallatie. Het omvat de in de ES-QIN (Deel V, Hoofdstuk 6) genoemde competenties, aangegeven met “vaardigheid om”.
4. Het examen bestaat uit een theoretisch en uit een praktisch deel. Het theoretisch deel van het examen is met goed gevolg afgelegd wanneer de kandidaat heeft aangetoond in voldoende mate over de competenties te beschikken die in de ES-QIN (Deel I, hoofdstuk 6) zijn aangegeven met “kennis van”. Het praktisch deel van het examen is met goed gevolg afgelegd wanneer de kandidaat is geslaagd voor het praktijkexamen ter verkrijging van het kwalificatiecertificaat van deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG), als vastgelegd in de ES-QIN (Deel II, hoofdstuk 3).
5. Het praktische deel van het examen wordt afgenomen aan boord van een schip en/of in een daarvoor geschikte walinstallatie, die voldoet aan de “Technische eisen inzake vaartuigen en faciliteiten aan de wal die voor praktijkexamens worden gebruikt”, als opgenomen in de ES-QIN (Deel II, hoofdstuk 3).

#### **Artikel 15.04**

##### **Goedkeuring van cursussen**

1. De cursussen worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteiten op basis van de uniforme criteria overeenkomstig artikel 15.05.
2. De bevoegde autoriteiten stellen de CCR in kennis van elk besluit over de goedkeuring van een cursus of over de intrekking of schorsing van een dergelijke goedkeuring.

De lijst van goedgekeurde cursussen wordt door de CCR op de website geplaatst.

#### **Artikel 15.05**

##### **Criteria voor de goedkeuring van cursussen**

1. De bevoegde autoriteit kan een cursus goedkeuren wanneer zij tot de overtuiging is gekomen dat het opleidingsinstituut cursussen aanbiedt en examens afneemt die garant staan voor de benodigde kennis van bemanningsleden van vaartuigen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken.

De cursussen en examens moeten voldoen aan artikel 15.03.

2. De aanvraag om goedkeuring moet schriftelijk worden ingediend en de onderstaande documenten bevatten:
  - a) een gedetailleerd programma van de cursussen, met vermelding van de te onderwijzen onderwerpen, het lesrooster en de voorgenomen onderwijsmethoden,
  - b) een lijst van de onderwijskrachten, hun kwalificaties en werkterreinen,
  - c) informatie over de ruimte waar de cursussen plaatsvinden, over het onderwijsmateriaal alsook de faciliteiten voor de praktijkoefeningen en voor het praktijkexamen,
  - d) de voorwaarden voor deelname aan de cursussen, bijvoorbeeld het aantal deelnemers,
  - e) een beschrijving van het examenprogramma (theoretische en praktijkexamens) en het vereiste examenniveau om voor het examen te slagen, zowel voor het initiële examen als voor het examen dat vereist is voor de verlenging van de kwalificatie,
  - f) een verklaring waarin het opleidingsinstituut zich ertoe verplicht de bevoegde autoriteit onverwijld en op eigen initiatief op de hoogte te stellen van elke wijziging in de gegevens, die genoemd zijn in onderdelen a) tot e).
3. De bevoegde autoriteit houdt toezicht op de cursussen en examens. De bevoegde autoriteit kan een verleende goedkeuring intrekken wanneer:
  - a) blijkt dat niet aan de voorwaarden voor een goedkeuring voldaan was of niet meer aan deze voorwaarden wordt voldaan, of
  - b) het opleidingsinstituut niet heeft voldaan aan zijn verplichting tot medewerking of andere verplichtingen.

**Artikel 15.06**  
**Geldigheid en verlenging van het kwalificatiecertificaat**

1. Het kwalificatiecertificaat heeft een geldigheidsduur van vijf jaar.
2. Het geldige kwalificatiecertificaat overeenkomstig het model van de ES-QIN (Deel V, hoofdstuk 1) wordt op verzoek van de houder door de bevoegde autoriteit met vijf jaar verlengd met ingang van de datum van aanvraag wanneer de houder
  - a) de onderstaande vaartijd kan aantonen op een vaartuig dat vaart op vloeibaar aardgas (LNG):
    - ten minste 180 dagen in de afgelopen vijf jaar, of
    - ten minste 90 dagen in het afgelopen jaar;of, wanneer dit niet het geval is,
  - b) hij in het kader van een goedgekeurd opleidingsprogramma het examen zoals bedoeld in artikel 15.03 nogmaals met succes heeft afgelegd.

## **HOOFDSTUK 16: VEILIGHEIDSPERSONEEL AAN BOORD VAN PASSAGIERSSCHEPEN**

### **Artikel 16.01 Veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen**

1. Aan boord van elk passagiersschip is veiligheidspersoneel in voldoende aantal aanwezig zolang er passagiers aan boord zijn.
2. De leden van het veiligheidspersoneel kunnen deel uitmaken van de bemanning of het boordpersoneel.

### **Artikel 16.02 Deskundige voor de passagiersvaart**

Om het kwalificatiecertificaat deskundige voor de passagiersvaart te verkrijgen, moet de kandidaat ten minste 18 jaar zijn en de vereiste kwalificatie bezitten. Deze wordt geacht aanwezig te zijn, indien de betreffende persoon:

- a) aan een door de bevoegde autoriteit goedgekeurde basisopleiding heeft deelgenomen, die ten minste aan de in artikel 16.03 gestelde eisen voldoet, en het examen met goed gevolg heeft afgelegd, en
- b) regelmatig overeenkomstig artikel 16.04, tweede lid, aan de opfriscursussen heeft deelgenomen.

### **Artikel 16.03 Basisopleiding voor deskundigen**

1. Personen die de taak als deskundige in de zin van artikel 16.02 moeten vervullen, moeten voor het verkrijgen van de specifieke competenties zoals genoemd in de ES-QIN (Deel I, hoofdstuk 5) aan een basisopleiding deelnemen. De basisopleiding wordt gevolgd in het kader van een hiervoor door de bevoegde autoriteit overeenkomstig de in artikel 16.05 vastgelegde voorwaarden georganiseerde of goedgekeurde opleiding en moet bestaan uit:
  - a) een theoretische scholing om de in de ES-QIN (Deel I, hoofdstuk 5) genoemde kennis op te doen;
  - b) een praktische scholing om de in de ES-QIN (Deel II, hoofdstuk 2) genoemde vaardigheden op te doen.
2. Na afronding van deze scholing wordt een examen afgelegd dat bestaat uit een theoretisch en praktijkgedeelte.

Aan het theoretisch gedeelte van het examen wordt voldaan wanneer de kandidaat aantoont dat hij beschikt over de kennis die onderwezen werd in de opleiding zoals bedoeld in onderdeel a.

Aan het praktijkgedeelte wordt voldaan wanneer de kandidaat met goed gevolg een praktijkexamen heeft afgelegd overeenkomstig de ES-QIN (Deel II, hoofdstuk 2). Het praktijkgedeelte van het examen wordt afgelegd aan boord van een schip of met behulp van een installatie aan de wal die voldoet aan de technische eisen zoals vastgelegd in de ES-QIN (Deel II, hoofdstuk 2).



#### **Artikel 16.04** **Opfriscursus voor deskundigen**

1. De houder van een kwalificatiecertificaat deskundige voor de passagiersvaart neemt voor het einde van een termijn van vijf jaar na een succesvolle deelname aan de basisopleiding, deel aan een door de bevoegde autoriteit erkende opfriscursus.
2. De opfriscursus heeft met name betrekking op typische gevaarsituaties (zoals bijvoorbeeld het voorkomen van paniek, brandbestrijding) en moet – voor zover van toepassing – informeren over nieuwe ontwikkelingen op het gebied van passagiersveiligheid. Aan het einde van deze opfriscursus wordt een examen afgelegd dat uit een theoretisch en praktijkgedeelte bestaat. Artikel 16.03, tweede lid, geldt dienovereenkomstig.

De opfriscursus wordt gevolgd in het kader van een hiervoor door de bevoegde autoriteit overeenkomstig de in artikel 16.05 vastgelegde voorwaarden georganiseerde of goedgekeurde opleiding.

#### **Artikel 16.05** **Goedkeuring van de opleidingen voor deskundige**

1. De goedkeuring van de opleidingen wordt gedaan door de bevoegde autoriteiten op basis van artikel 16.06.
2. De bevoegde autoriteiten stellen de CCR op de hoogte van elke besluit over de goedkeuring van een cursus of de intrekking of opschorting van een goedkeuring.

De lijst van de goedgekeurde opleidingen wordt door de CCR op de website geplaatst.

#### **Artikel 16.06** **Criteria voor de goedkeuring van cursussen**

1. De bevoegde autoriteit kan op basis van de voorwaarden van artikel 16.03, een cursus goedkeuren wanneer zij tot de overtuiging is gekomen dat het opleidingsinstituut cursussen aanbiedt of examens afneemt die garant staan voor de benodigde kennis van deskundigen voor passagiersvaart.
2. De aanvraag ter goedkeuring wordt schriftelijk ingediend en bevat de onderstaande documenten:
  - a) een gedetailleerd programma van de cursussen, met vermelding van de te onderwijzen onderwerpen, het lesrooster en de voorgenomen onderwijsmethoden, zowel voor de initiële opleiding als de opfriscursus,
  - b) een lijst van de onderwijskrachten, hun kwalificaties en werkterreinen,
  - c) informatie over de ruimte waar de cursussen plaatsvinden, over het onderwijsmateriaal alsook de faciliteiten voor de praktijkoefeningen,
  - d) de voorwaarden voor deelname aan de cursussen, bijvoorbeeld het aantal deelnemers,
  - e) een beschrijving van het examenprogramma (theoretische en praktijkexamens) en de vereiste resultaten om voor het examen te slagen, zowel voor het initiële examen als voor het examen in het kader van de verlenging van het kwalificatiecertificaat,
  - f) een verklaring waarin het opleidingsinstituut zich ertoe verplicht de bevoegde autoriteit onverwijld en op eigen initiatief op de hoogte te stellen van elke wijziging in de gegevens, die genoemd zijn in onderdelen a) tot e).

3. De bevoegde autoriteit houdt toezicht op de cursussen en examens. De bevoegde autoriteit kan een verleende goedkeuring overeenkomstig de nationale voorschriften van een Rijnsoeverstaat en België intrekken wanneer
- a) blijkt dat niet aan de voorwaarden voor een goedkeuring voldaan was of niet meer aan deze voorwaarden wordt voldaan, of
  - b) het opleidingsinstituut niet heeft voldaan aan zijn verplichting tot medewerking of andere verplichtingen.

### **Artikel 16.07** **Eerstehulpverlener**

De eerstehulpverlener moet ten minste 17 jaar zijn en de vereiste kwalificatie bezitten. Deze wordt geacht aanwezig te zijn, indien de desbetreffende persoon

- a) aan een cursus voor eerstehulpverlener heeft deelgenomen, en
- b) regelmatig overeenkomstig artikel 16.09 aan de opfriscursussen heeft deelgenomen.

### **Artikel 16.08** **Persluchtmaskerdrager**

De persluchtmaskerdrager moet ten minste 18 jaar zijn en geschikt zijn om de ademhalingsapparatuur zoals bedoeld in artikel 19.12, tiende lid, onderdeel a, van de ES-TRIN, voor de redding van personen te kunnen gebruiken. Deze wordt geacht aanwezig te zijn, indien de betreffende persoon de lichamelijke en geestelijke geschiktheid en de kwalificatie overeenkomstig de nationale voorschriften van de Rijnoverstaten of België aantoont en regelmatig overeenkomstig artikel 16.09 aan de opfriscursussen heeft deelgenomen.

### **Artikel 16.09** **Cursussen en opfriscursussen voor eerstehulpverleners en persluchtmaskerdragers**

De opleiding en opfriscursussen voor eerstehulpverleners en persluchtmaskerdragers worden gevolgd overeenkomstig de voorschriften van één van de Rijnoverstaten of België.

### **Artikel 16.10** **Wijze van aantonen van de kwalificatie**

1. De bevoegde autoriteit geeft na het succesvol afleggen van het examen, als bedoeld in artikel 16.03, tweede lid, en na overlegging van de vereiste bewijzen met betrekking tot de opleiding het kwalificatiecertificaat af van deskundige voor de passagiersvaart overeenkomstig de ES-QIN (Deel V, hoofdstuk 1).

Het in het eerste lid genoemde kwalificatiecertificaat wordt om de vijf jaar verlengd. Voor de verlenging van dit certificaat volgt de aanvrager binnen een termijn van vijf jaar, te rekenen vanaf zijn deelname aan de basisopleiding of vorige opfriscursus, een opfriscursus overeenkomstig artikel 16.04.

Na deelname aan een opfriscursus verlengt de bevoegde autoriteit het kwalificatiecertificaat voor deskundige voor de passagiersvaart met vijf jaar, of wordt hem een nieuw kwalificatiecertificaat verstrekt.

2. Op vertoon van het bewijs van de opleiding zoals bedoeld in artikel 16.07 en 16.09 geeft de bevoegde autoriteit een verklaring af betreffende de bevoegdheid als eerstehulpverlener volgens het model van bijlage 6 of verlengt deze. Als verklaringen gelden ook de documenten van de nationale of regionale organisaties van het Rode Kruis of vergelijkbare nationale of regionale reddingsorganisaties die door de CCR bekend worden gemaakt.
3. Op vertoon van het bewijs van de opleiding zoals bedoeld in artikel 16.08 en 16.09 geeft de bevoegde autoriteit een verklaring af betreffende de bevoegdheid als persluchtmaskerdrager volgens het model van bijlage 7 of verlengt deze.

Deze cursusbewijzen gelden als verklaring, als deze zijn afgegeven door een volgens het nationale recht van de Rijnsoeverstaten of België erkend opleidingsinstituut en het dienovereenkomstige model door de CCR bekend gemaakt is.

### **Artikel 16.11** **Aantal leden veiligheidspersoneel**

1. Deskundigen voor de passagiersvaart, eerstehulpverleners en persluchtmaskerdragers moeten ten minste in de navolgende aantallen aanwezig zijn:

- a) gedurende de vaart aan boord:

aa) schepen voor dagtochten			
Groep	Aantal personen aan boord	Deskundige voor de passagiersvaart	Eerstehulpverleners
1	tot en met 250	1	1
2	meer dan 250	1	2

bb) hotelschepen				
Groep	Aantal bezette bedden	Deskundigen voor de passagiersvaart	Eerstehulpverleners	Persluchtmaskerdragers
1	tot en met 100	1	1	2
2	meer dan 100	1	2	2

- b) permanent beschikbaar tijdens het stilliggen:  
het in bovenstaande tabel voorgeschreven veiligheidspersoneel in onderdeel a voor groep 1.

Voor hotelschepen met een lengte van 45 m of minder, waarvan de hutten voorzien zijn van een aantal vluchtmaskers dat overeenkomt met het aantal bedden en deze vluchtmaskers binnen handbereik liggen, zijn persluchtmaskerdragers niet vereist.

2. Op schepen voor dagtochten met een toegelaten aantal personen van niet meer dan 75 en op stilliggende passagiersschepen mogen de functies van deskundigen voor de passagiersvaart en eerstehulpverlener door één en dezelfde persoon worden waargenomen. In alle andere gevallen mag de taak van deskundige voor de passagiersvaart, eerstehulpverlener en persluchtmaskerdrager niet door één en dezelfde persoon worden waargenomen.

### **Artikel 16.12** **Plichten van de schipper en de deskundige**

1. Onverminderd de voorschriften van het Rijnvaartpolitiereglement draagt de schipper er zorg voor:
- a) de deskundige voor de passagiersvaart met het veiligheidsdossier en het veiligheidsplan, zoals bedoeld in artikel 19.13 van de ES-TRIN vertrouwd te maken,
  - b) het veiligheidspersoneel te instrueren en bekend maken met het passagiersschip,
  - c) de vereiste kwalificatie van het veiligheidspersoneel aan boord, zoals bedoeld in de artikelen 16.02 tot en met 16.09, op ieder momentaan de hand van de verklaringen zoals bedoeld in artikel 16.10 te kunnen aantonen,
  - d) ervoor te zorgen dat gecontroleerd kan worden dat er regelmatig veiligheidsrondes plaatsvinden.

2. De deskundige voor de passagiersvaart draagt zorg voor het toezicht van de veiligheidsinrichtingen en -uitrustingen overeenkomstig het veiligheidsdossier en voor de veiligheid van de passagiers in geval van gevaar en in noodsituaties aan boord. Hij kent het veiligheidsdossier en het veiligheidsplan in detail en overeenkomstig de door de schipper verstrekte instructies moet hij:
  - a) de leden van de bemanning en het boordpersoneel die op grond van het veiligheidsdossier in noodsituaties bepaalde taken te vervullen hebben, deze taken toekennen;
  - b) de leden van de bemanning en het boordpersoneel regelmatig over de hun toebedeelde taken informeren;
  - c) de passagiers aan boord van hotelschepen bij het begin van de reis over de inhoud van het veiligheidsplan informeren en wat zij moeten doen;
  - d) passagiers bijstaan ten aanzien van hun rechten als passagiers.

### **Artikel 16.13** **Toezicht**

Zolang zich passagiers aan boord bevinden, moet er 's nachts ieder uur een controleronde gemaakt worden. Er moet op een adequate wijze kunnen worden gecontroleerd of deze rondes plaatsvinden.

## DEEL III: BEMANNING

### HOOFDSTUK 17: ALGEMENE BEPALINGEN

#### Artikel 17.01 Algemene bepalingen

1. De bemanning en het veiligheidspersoneel die zich overeenkomstig het Rijnvaartpolitiereglement aan boord bevinden van schepen die de Rijn bevaren, voldoen aan de voorschriften van dit reglement.

De voor de desbetreffende exploitatiewijze en vaartijd voorgeschreven bemanning en veiligheidspersoneel bevinden zich tijdens de vaart voortdurend aan boord. Het is niet toegestaan zonder de voorgeschreven bemanning of zonder het veiligheidspersoneel te vertrekken.

Schepen waarvan door onvoorziene omstandigheden (bijvoorbeeld ziekte, ongeval, bevel van een bevoegde autoriteit) tijdens de vaart ten hoogste één lid van de voorgeschreven bemanning uitvalt, mogen niettemin hun reis voortzetten tot de eerstvolgende geschikte aanlegplaats in de richting waarin gevaren wordt - passagiersschepen tot het eindpunt van de reis van die dag - indien zich aan boord naast een persoon die houder is van een kwalificatiecertificaat schipper voor het desbetreffende riviergedeelte, nog een lid van de voorgeschreven bemanning bevindt.

De persoon die belast is met het toezicht op en de verzorging van zich aan boord bevindende kinderen onder de zes jaar, mag geen lid van de minimumbemanning zijn, tenzij er maatregelen zijn getroffen om de veiligheid van de kinderen ook zonder voortdurend toezicht te waarborgen.

2. Elke Rijnsoeverstaat of België kan bepalen dat de nationale voorschriften betreffende de arbeidsbescherming van toepassing zijn op de Rijnschepen die in die staat zijn ingeschreven. Niet in een register ingeschreven schepen vallen onder de wettelijke voorschriften van die Rijnsoeverstaat of België waarin het bedrijf zijn hoofdzetel of de eigenaar zijn wettelijke domicilie heeft.

In afwijking hiervan kunnen de bevoegde autoriteiten van de Rijnoverstaten of België bilateraal overeenkomen dat bepaalde schepen die in de ene staat zijn ingeschreven, onder de voorschriften van de andere staat vallen.

Zwangere vrouwen en kraamvrouwen mogen gedurende ten minste 14 weken, waarvan ten minste zes weken voor en zeven weken na de bevalling geen deel uitmaken van de bemanning.

3. Voor de toepassing van de artikelen 18.01, 18.02 en 18.03 wordt tevens rekening gehouden met vaar- en rusttijden die buiten het toepassingsgebied van dit reglement vervuld zijn.
4. De houder van een Rijnpatent mag alleen de functie van schipper uitoefenen indien hij daartoe de nodige geschiktheid bezit.
5. De in het vierde lid genoemde geschiktheid kan door de bevoegde autoriteiten krachtens nationaal recht worden onderzocht. Indien de bevoegde autoriteit tot de conclusie komt dat de houder van het Rijnpatent ongeschikt is kan hem de uitoefening van de functie van schipper worden verboden.

Een intrekking of schorsing als bedoeld in artikel 8.01 of 8.02 uitsluitend om deze reden is niet toegestaan.

## **Artikel 17.02** **Gelijkwaardigheid en afwijkingen**

1. Wanneer in de bepalingen van dit gedeelte is vastgelegd dat bepaalde bemanningsvoorschriften van toepassing zijn, kan de bevoegde autoriteit rekening houdend met de voorschriften in het Rijnvaartpolitiereglement toestaan dat andere bemanningsvoorschriften worden toegepast, op voorwaarde dat deze op grond van aanbevelingen van de CCR als gelijkwaardig zijn erkend.
2. Bij wijze van proef en voor een beperkte tijdsduur kan een bevoegde autoriteit op grond van een aanbeveling van de CCR voor een vaartuig met nieuwe technische voorzieningen andere regelingen voor de minimumbemanning vastleggen, op voorwaarde dat deze regelingen in het kader van de nieuwe technische voorzieningen voldoende veiligheid waarborgen.
3. De gelijkwaardigheden en afwijkingen zoals bedoeld in het eerste en tweede lid moeten in het binnenschipcertificaat worden ingeschreven.
4. De bevoegde autoriteiten informeren de CCR binnen één maand over de toekenning van een gelijkwaardigheid of afwijking. De CCR publiceert een lijst met de toegekende gelijkwaardigheden en afwijkingen.

## HOOFDSTUK 18: EXPLOITATIEWIJZEN, VERPLICHTE RUSTTIJD, VAARTIJDENBOEK

### Artikel 18.01 Exploitatiewijzen

1. Men onderscheidt de volgende exploitatiewijzen:
  - A1 vaart van ten hoogste 14 uur,
  - A2 vaart van ten hoogste 18 uur,
  - B vaart van ten hoogste 24 uur,telkens binnen een periode van 24 uur.
2. Bij exploitatiewijze A1 mag de vaart eenmaal per kalenderweek tot maximaal 16 uur worden verlengd, indien de vaartijd kan worden aangetoond met de registraties van een tachograaf die voldoet aan de eisen van Bijlage 5, Onderdeel V van de ES-TRIN betreffende minimumeisen en voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van tachografen in de binnenvaart, en wanneer afgezien van de schipper nog een ander bemanningslid van de minimumbemanning een kwalificatiecertificaat stuurman heeft.
3. Een schip dat in exploitatiewijze A1, respectievelijk A2 wordt geëxploiteerd, moet de vaart gedurende acht, respectievelijk zes aaneengesloten uren onderbreken, te weten:
  - a) in de exploitatiewijze A1 tussen 22.00 en 06.00 uur, en
  - b) in de exploitatiewijze A2 tussen 23.00 en 05.00 uur.

Er mag van deze tijden worden afgeweken, indien de vaartijd wordt geregistreerd door middel van een tachograaf die voldoet aan de eisen van Bijlage 5, Onderdeel V van de ES-TRIN betreffende minimumeisen en voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van tachografen in de binnenvaart, en naar behoren functioneert. De tachograaf moet ten minste vanaf het begin van de laatste ononderbroken rusttijd van acht, respectievelijk zes uur zijn ingeschakeld en voor de controlerende diensten te allen tijde bereikbaar zijn.

### Artikel 18.02 Verplichte rusttijd

1. Bij exploitatiewijze A1 heeft elk bemanningslid recht op een ononderbroken rusttijd van acht uur buiten de vaartijd per periode van 24 uur, gerekend vanaf het einde van elke rusttijd van acht uur.
2. Bij exploitatiewijze A2 heeft elk bemanningslid recht op een rusttijd van acht uur, waarvan zes uur ononderbroken buiten de vaartijd per periode van 24 uur, gerekend vanaf het einde van elke rusttijd van zes uur. Voor bemanningsleden onder de 18 jaar wordt een ononderbroken rusttijd van acht uur in acht genomen waarvan zes uur buiten de vaartijd.
3. Bij exploitatiewijze B heeft elk bemanningslid recht op een rusttijd van 24 uur per periode van 48 uur, waarvan ten minste twee maal zes uur ononderbroken zijn.



4. In afwijking van het eerste en tweede lid kan de rusttijd tevens tijdens de vaart plaatsvinden, indien:
  - ook tijdens deze rusttijd te allen tijde het voor de veiligheid van het schip vereiste aantal bemanningsleden – waaronder tenminste één schipper – wordt ingezet, en
  - de mogelijkheid bestaat de rusttijd door te brengen in een slechts aan één bemanningslid toegewezen ruimte die geschikt is om uit te rusten en afgeschermd is tegen geluid of trillingen boven de toegelaten grenswaarde. In deze ruimte wordt de geluidsdruk van 60 dB(A) niet overschreden, hetgeen moet blijken uit het binnenschipcertificaat, waarbij de geluidsdruk gemeten dient te worden overeenkomstig de geldende voorschriften van de ES-TRIN.
5. Gedurende zijn verplichte rusttijd mag een bemanningslid niet voor enigerlei taak worden ingezet, ook niet om toezicht te houden of stand-by te zijn. De in de politievoorschriften bedoelde wacht- en toezichtstaken voor stilliggende vaartuigen worden niet als taak in de zin van dit lid beschouwd.
6. Bepalingen in de arbeidsvoorschriften met inbegrip van bepalingen voortvloeiend uit het recht van de Europese Unie of collectieve arbeidsovereenkomsten die langere rusttijden voorschrijven, blijven onverlet.

### **Artikel 18.03** **Wisseling of herhaling van exploitatiewijze**

1. In afwijking van artikel 18.02, eerste en derde lid, is een wisseling of herhaling van de exploitatiewijze slechts mogelijk met inachtneming van de bepalingen van het tweede tot met zesde lid.
2. Van exploitatiewijze A1 mag slechts dan naar exploitatiewijze A2 worden gewisseld, indien:
  - a) de bemanning in zijn geheel is afgelost, of
  - b) de voor exploitatiewijze A2 bestemde bemanningsleden direct vóór de wisseling een rusttijd van acht uur, waarvan zes uur buiten de vaartijd, in acht genomen en aangetoond hebben en de voor exploitatiewijze A2 voorgeschreven versterking zich aan boord bevindt.
3. Van exploitatiewijze A2 mag slechts dan naar exploitatiewijze A1 worden gewisseld, indien:
  - a) de bemanning in zijn geheel is afgelost, of
  - b) de voor exploitatiewijze A1 bestemde bemanningsleden direct vóór de wisseling een ononderbroken rust van acht uur buiten de vaartijd in acht genomen en aangetoond hebben.
4. Van exploitatiewijze B mag slechts dan naar exploitatiewijze A1 of A2 worden gewisseld, indien:
  - a) de bemanning in zijn geheel is afgelost, of
  - b) de voor exploitatiewijze A1, respectievelijk A2 bestemde bemanningsleden direct vóór de wisseling een ononderbroken rusttijd van acht, respectievelijk zes uur in acht genomen en aangetoond hebben.
5. Van exploitatiewijze A1 of A2 mag slechts dan naar exploitatiewijze B worden gewisseld, indien:
  - a) de bemanning in zijn geheel is afgelost, of
  - b) de voor exploitatiewijze B bestemde bemanningsleden direct vóór de wisseling een ononderbroken rusttijd van acht, respectievelijk zes uur buiten de vaartijd of overeenkomstig de voorschriften van artikel 18.02, vierde lid, in acht genomen en aangetoond hebben, en de voor exploitatiewijze B voorgeschreven versterking zich aan boord bevindt.

6. Een vaartuig kan onmiddellijk in aansluiting op een reis in exploitatiewijze A1 of A2 voor een volgende reis in exploitatiewijze A1 of A2 worden ingezet, indien een voltallige uitwisseling van de bemanning heeft plaatsgevonden en de nieuwe bemanningsleden onmiddellijk voorafgaand aan de verdere exploitatiewijze A1 en A2 een ononderbroken rusttijd van acht, respectievelijk zes uur buiten de vaartijd in acht genomen en aangetoond hebben.
7. Het bewijs van een rusttijd van acht, respectievelijk zes uur wordt aangetoond met een verklaring als bedoeld in bijlage 8 of door een kopie van de pagina van het vaartijdenboek van het vaartuig waarop de laatste reis van het bemanningslid heeft plaatsgevonden en de vaar-, respectievelijk rusttijden, vermeld staan. Indien de rusttijd tijdens de vaart plaatsvond, is tevens een kopie van het binnenschipcertificaat van het betreffende schip vereist waaruit blijkt dat de maximale geluidsdruk in die ruimte van dit schip voldoet aan de voorschriften van artikel 18.02, vierde lid.

#### **Artikel 18.04** **Vaartijdenboek – Tachograaf**

1. Aan boord van elk vaartuig, met uitzondering van sleep- en duwbotten die slechts in havens verkeren, onbemande duwbakken, overheidsschepen en pleziervaartuigen, moet zich in de stuurhut een actief vaartijdenboek volgens het model in de ES-QIN (Deel V, hoofdstuk 5) bevinden. Dit wordt bijgehouden overeenkomstig de daarin vervatte aanwijzingen. De schipper is verantwoordelijk voor de aanwezigheid van het vaartijdenboek en de aantekeningen die daarin worden gemaakt. Het eerste vaartijdenboek wordt afgegeven door een bevoegde autoriteit op vertoon van een geldig binnenschipcertificaat.
2. Alle daaropvolgende vaartijdenboeken mogen worden afgegeven door elke bevoegde autoriteit, die het vaartijdenboek van een volgnummer voorziet; zij kunnen evenwel slechts worden afgegeven tegen overlegging van het voorgaande vaartijdenboek. Het voorgaande vaartijdenboek wordt voorzien van de onuitwisbare aantekening "ongeldig" en dient aan de schipper te worden teruggegeven.  
De afgifte van een nieuw vaartijdenboek kan geschieden op vertoon van het in het vierde lid bedoelde document. De eigenaar van het schip zorgt ervoor dat het voorafgaande vaartijdenboek binnen 30 dagen na de afgiftedatum van het nieuwe vaartijdenboek wordt voorgelegd aan dezelfde bevoegde autoriteit die voor het nieuwe vaartijdenboek de in het vierde lid bedoelde verklaring heeft opgesteld, zodat deze autoriteit het bovengenoemde voorafgaande vaartijdenboek kan voorzien van de vermelding "ongeldig". De eigenaar van het schip zorgt er bovendien voor dat het vaartijdenboek daarna weer aan boord wordt gebracht.
3. Het ongeldig gemaakte vaartijdenboek wordt gedurende zes maanden na de laatste aantekening aan boord bewaard.

4. Bij de afgifte van het eerste vaartijdenboek overeenkomstig het eerste lid bevestigt de autoriteit die het eerste vaartijdenboek afgeeft, deze afgifte door middel van een verklaring waarop de naam van het schip, het uniek Europees identificatienummer (ENI) van het schip, het nummer van het vaartijdenboek en de datum van afgifte zijn vermeld. Deze verklaring wordt aan boord bewaard en wordt op verzoek getoond. De afgifte van latere vaartijdenboeken overeenkomstig het tweede lid moet door de bevoegde autoriteit op de verklaring worden aangetekend.
5. De naleving van de rusttijden kan bovendien door middel van een tachograaf worden aangetoond, die voldoet aan de technische vereisten van artikel 18.01, tweede lid. De registraties van de tachografen wordt gedurende zes maanden na de laatste registratie aan boord bewaard.
6. Bij aflossing of versterking van de bemanning als bedoeld in artikel 18.03 is voor ieder nieuw bemanningslid een verklaring overeenkomstig bijlage 8 of een kopie van de pagina met de aantekeningen van de vaar-, respectievelijk rusttijden uit het vaartijdenboek van het vaartuig waarop de laatste reis van het bemanningslid heeft plaatsgevonden, voorhanden.
7.
  - a) De regeling voor het bijhouden van het vaartijdenboek op grond waarvan één enkel schema per reis voor de aantekeningen van de rusttijden voldoende is, geldt uitsluitend voor de bemanningsleden in de exploitatiewijze B. In de exploitatiewijzen A1 en A2 moeten voor elk bemanningslid het begin en het einde van de rusttijden van elke dag gedurende de reis worden genoteerd.
  - b) De na de wisseling van de exploitatiewijze vereiste aantekeningen moeten op een nieuwe bladzijde van het vaartijdenboek worden genoteerd.
  - c) Worden per dag twee of meer reizen met ongewijzigde bemanning afgelegd, kan worden volstaan met het invullen van het tijdstip van het begin van de eerste dagvaart en van het einde van de laatste dagvaart.

## HOOFDSTUK 19: MINIMUMBEMANNING AAN BOORD

### Artikel 19.01 Uitrusting van vaartuigen

1. Onverminderd de bepalingen van de ES-TRIN voldoen motorschepen, duwboten, duwstellen en passagiersschepen, om met een minimumbemanning overeenkomstig deze paragraaf te worden geëxploiteerd, aan een van de volgende uitrustingsstandaarden:
  - 1.1 Standaard S1
    - a) De voortstuwingsinstallaties is zo ingericht dat de verandering van de vaarsnelheid en de omkering van de richting van de stuwkracht van de schroef vanaf de stuurstelling kunnen geschieden.

De hulpmotoren die nodig zijn bij het varen met het schip moeten vanaf de stuurstelling kunnen worden aan- en afgezet, tenzij dit automatisch geschiedt, dan wel deze motoren gedurende elke reis ononderbroken in bedrijf zijn.
    - b) Het kritieke peil
      - van de temperatuur van het koelwater van de hoofdmotoren,
      - van de druk van de smeerolie van de hoofdmotoren en de transmissie,
      - van de oliedruk en de luchtdruk van de omkeerinrichting van de hoofdmotoren, de keerkoppeling of de schroeven en
      - van het bilgewater in de hoofdmachinekamer

moet worden aangegeven door installaties die in het stuurhuis akoestische en optische alarmsignalen in werking stellen. De akoestische alarmsignalen mogen in één akoestisch apparaat verenigd zijn. Zij mogen worden uitgeschakeld zodra de storing is vastgesteld. De optische alarmsignalen mogen pas worden uitgeschakeld, nadat de desbetreffende storingen zijn verholpen.
    - c) De brandstoftoevoer en de koeling van de hoofdmotoren dienen automatisch te geschieden.
    - d) De bediening van de stuurinrichting moet zelfs bij de grootste toegelaten inzinking door één persoon zonder bijzondere krachtsinspanning kunnen worden verricht.
    - e) De bij het Rijnvaartpolitiereglement voorgeschreven optische tekens en geluidsseinen van varende schepen dienen vanaf de stuurstelling te kunnen worden gegeven.
    - f) Indien geen rechtstreeks contact mogelijk is tussen de stuurstelling en het voorschip, het achterschip, de verblijven en de machinekamer, dient een spreekverbinding te zijn aangebracht. Voor contact met de machinekamer mogen in plaats van een spreekverbinding optische en akoestische signalen worden gebruikt.
    - g) De kracht die nodig is om zwenfels en soortgelijke draaibare voorzieningen van hefwerktuigen te bedienen, mag niet meer dan 160 N bedragen.
    - h) De in het binnenschipcertificaat vermelde sleeplieren dienen door een motor te worden aangedreven.
    - i) De lenspompen en de dekwaspompen dienen door een motor te worden aangedreven.
    - j) De voornaamste bedieningsinrichtingen en controle-instrumenten dienen ergonomisch te zijn aangebracht.
    - k) De krachtens artikel 6.01, eerste lid, van de ES-TRIN vereiste inrichtingen dienen vanaf de stuurstelling te kunnen worden bediend.

1.2 Standaard S2

- a) voor alleen varende motorschepen:  
Standaard S1 en bovendien een uitrusting met een vanuit de stuurstelling bedienbare boegschroefinstallatie;
- b) voor motorschepen, die gekoppelde vaartuigen voortbewegen:  
Standaard S1 en bovendien een uitrusting met een vanuit de stuurstelling bedienbare boegschroefinstallatie;
- c) voor motorschepen die een duwstel, bestaande uit het motorschip en een vaartuig ervoor, voortbewegen:  
Standaard S1 en bovendien een uitrusting met hydraulisch of elektrisch aangedreven koppellieren. Deze uitrusting is echter niet vereist, wanneer het vaartuig aan de kop van het duwstel met een boegschroefinstallatie is uitgerust die vanuit de stuurstelling van het duwende motorschip te bedienen is;
- d) voor duwboten die een duwstel voortbewegen:  
Standaard S1 en bovendien een uitrusting met hydraulisch of elektrisch aangedreven koppellieren. Deze uitrusting is echter niet vereist, wanneer het vaartuig aan de kop van het duwstel met een boegschroefinstallatie is uitgerust die vanuit de stuurstelling van de duwende duwboot te bedienen is;
- e) voor passagiersschepen:  
Standaard S1 en bovendien een uitrusting met een vanuit de stuurstelling bedienbare boegschroefinstallatie. Deze uitrusting is echter niet vereist, indien de voortstuwingsinstallatie en de stuurinrichting van het passagiersschip gelijkwaardige manoeuvreereigenschappen waarborgen.

2. Het voldoen of niet voldoen aan de voorschriften van 1.1 of 1.2 wordt door de Commissie van Deskundigen in het binnenschipcertificaat onder nummer 47 ingeschreven.

## Artikel 19.02 Minimumbemanning van motorschepen en duwboten

1. De minimumbemanning van motorschepen en duwboten bestaat uit:

Groep	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1 of S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1	L ≤ 70 m	schipper .....	1		2		2	2
		stuurman .....	-		-		-	-
		volmatroos .....	-		-		-	-
		matroos .....	1		-		1	-
		lichtmatroos .....	-		-		1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1) 3)</sup>
2	70 m < L ≤ 86 m	schipper .....	1 of 1	1	2		2	2
		stuurman .....	- -	-	-		-	-
		volmatroos .....	1 -	-	-		-	-
		matroos .....	- 1	1	-		2	1
		lichtmatroos .....	- 1	1	1 <sup>1)</sup>		-	1
3	L > 86 m	schipper .....	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2
		stuurman .....	1 1	1	-	-	1 1 <sup>2)</sup>	1
		volmatroos .....	- -	-	-		- -	-
		matroos .....	1 -	-	1	-	2 1	1
		lichtmatroos .....	- 2	1	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	- -	1

<sup>1)</sup> De lichtmatroos of één van de lichtmatrozen mag worden vervangen door een deksman.  
<sup>2)</sup> De stuurman moet houder zijn van een Rijnpatent of Uniekwalificatiecertificaat schipper. Een specifieke vergunning als bedoeld in artikel 13.01, eerste lid, onderdeel b is niet vereist.  
<sup>3)</sup> Eén van de lichtmatrozen moet ouder zijn dan 18 jaar.

2. De voorgeschreven matrozen overeenkomstig de in het eerste lid genoemde tabel mogen door lichtmatrozen worden vervangen die de minimumleeftijd van 17 jaar hebben bereikt, zich ten minste in het derde leerjaar bevinden en een jaar vaartijd in de binnenvaart kunnen aantonen.
3. De voorgeschreven minimumbemanning overeenkomstig de onder 1 genoemde tabel, kan
- in groep 1, exploitatiewijze B, Standaard S2,
  - in groep 2, exploitatiewijze A1, Standaard S2, en
  - in groep 3, exploitatiewijze A1, Standaard S1 en exploitatiewijze A2, Standaard S2

voor de ononderbroken duur van ten hoogste drie maanden per kalenderjaar met een lichtmatroos worden vermindert, als deze lichtmatroos gedurende deze tijd een schippersschool bezoekt. Opeenvolgende periodes met een gereduceerde bemanning moeten door een periode van minimaal één maand worden onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool moet worden aangetoond met een verklaring van de schippersschool die zich aan boord moet bevinden en waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangegeven. De eerste zin, onderdeel a en het tweede alternatief van onderdeel c zijn slechts van toepassing wanneer gedurende de tijd dat de ene lichtmatroos een schippersschool bezoekt, de tweede lichtmatroos aan boord is. Deze bepalingen gelden niet voor de lichtmatroos zoals bedoeld in het tweede lid.

### Artikel 19.03

#### Minimumbemanning van hechte samenstellen en andere hechte samenstellingen

1. De minimumbemanning van hechte samenstellen en andere hechte samenstellingen bestaat uit:

Groep	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1 of S2									
		A1		A2		B					
		S1	S2	S1	S2	S1	S2				
1	afmeting van het samenstel L ≤ 37 m B ≤ 15 m	schipper .....	1		2		2	2			
		stuurman .....	-		-		-	-			
		volmatroos .....	-		-		-	-			
		matroos .....	1		-		1	-			
		lichtmatroos .....	-		-		1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)3)</sup>			
		machinist .....	-		-		-	-			
2	afmeting van het samenstel 37 m < L ≤ 86m B ≤ 15 m	schipper .....	1 of 1	1	2		2	2			
		stuurman .....	-	-	-		-	-			
		volmatroos .....	1	-	-		-	-			
		matroos .....	-	1	-		2	1			
		lichtmatroos .....	-	1	1 <sup>1)</sup>		-	1			
		machinist .....	-	-	-		-	-			
3	duwboot + 1 duwbak met L > 86 m of afmeting van het samenstel 86 m < L ≤ 116,5 m B ≤ 15 m	schipper .....	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2			
		stuurman .....	1	1	-	-	1	1 <sup>2)</sup>	1		
		volmatroos .....	-	-	-		-	-	-		
		matroos .....	1	-	1		2	1	1		
		lichtmatroos .....	-	2	1	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	-	1		
		machinist .....	-	-	-		-	-	-		
4	duwboot + 2 duwbakken <sup>*)</sup> motorschip + 1 bak <sup>*)</sup>	schipper .....	1	1	2	2	2 of 2	2 of 2			
		stuurman .....	1	1	-	-	1	1 <sup>2)</sup>	1	1 <sup>2)</sup>	
		volmatroos .....	-	-	-	1	-	-	1	1	
		matroos .....	1	-	2		2	2	-	-	
		lichtmatroos .....	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	-	-	1	1	
		machinist .....	-	-	-		1	-	1	-	
5	duwboot + 3 of meer duwbakken <sup>*)</sup> motorschip + 2 of meer duwbakken <sup>*)</sup>	schipper .....	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2 of 2			
		stuurman .....	1	1	-	-	1	1 <sup>2)</sup>	1	1 <sup>2)</sup>	
		volmatroos .....	-	-	-	1	-	-	1	1	
		matroos .....	2	1	2		2	2	-	-	
		lichtmatroos .....	-	2	1	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	1 <sup>1)</sup>	-	2	1
		machinist .....	1	1	1	1	1	1	1	1	

<sup>1)</sup> De lichtmatroos of één van de lichtmatrozen mag worden vervangen door een deksman.

<sup>2)</sup> De stuurman moet houder zijn van een Rijnpatent of Uniekwalificatiecertificaat schipper. Een specifieke vergunning als bedoeld in artikel 13.01, eerste lid, onderdeel b is niet vereist.

<sup>3)</sup> Eén van de lichtmatrozen moet ouder zijn dan 18 jaar.

<sup>\*)</sup> In dit artikel omvat het begrip "duwbak" ook motorschepen zonder eigen in werking gestelde voortstuwingswerktuigen en sleepschepen. Bovendien is de volgende gelijkwaardigheid van toepassing: 1 duwbak = meerdere bakken met een totale lengte van niet meer dan 76,50 m en een totale breedte van niet meer dan 15 m.

2. De voorgeschreven matrozen overeenkomstig de in het eerste lid genoemde tabel mogen door lichtmatrozen worden vervangen die de minimumleeftijd van 17 jaar hebben bereikt, zich ten minste in het derde leerjaar bevinden en een jaar vaartijd in de binnenvaart kunnen aantonen.
3. De voorgeschreven minimumbemanning overeenkomstig de in het eerste lid genoemde tabel, kan
  - a) in de groep 1, exploitatiewijze B, Standaard S2,
  - b) in de groep 2, exploitatiewijze A1, Standaard S2,
  - c) in de groep 3, exploitatiewijze A1, Standaard S1 en exploitatiewijze A2, Standaard S2,
  - d) in de groep 4, exploitatiewijze A1, Standaard S2 en exploitatiewijze A2, Standaard S2, en
  - e) in de groep 5, exploitatiewijze A1, Standaard S1, exploitatiewijze A2, Standaard S2, en exploitatiewijze B, Standaard S2

voor de ononderbroken duur van ten hoogste drie maanden per kalenderjaar met een lichtmatroos worden verminderd, als deze lichtmatroos gedurende deze tijd een schippersschool bezoekt. Opeenvolgende periodes met een gereduceerde bemanning moeten door een periode van minimaal één maand worden onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool moet worden aangetoond met een verklaring van de schippersschool die zich aan boord moet bevinden en waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangegeven. De eerste zin, onderdeel a en het tweede alternatief van onderdeel c, d en het tweede alternatief van onderdeel e zijn slechts van toepassing wanneer gedurende de tijd dat de ene lichtmatroos een schippersschool bezoekt, de tweede lichtmatroos aan boord is. Deze bepalingen gelden niet voor de lichtmatroos zoals bedoeld in het tweede lid.

4. De voorgeschreven machinisten overeenkomstig de in het eerste lid genoemde tabel mogen door bijkomende volmatrozen worden vervangen. Zij mogen ook door bijkomende matrozen worden vervangen, wanneer in de tabel in het eerste lid al een volmatroos is voorgeschreven.



**Artikel 19.04**  
**Minimumbemanning van passagiersschepen**

1. De minimumbemanning van schepen voor dagtochten bestaat uit:

Groep	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1 of S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1	Toegestaan aantal passagiers tot en met 75	schipper .....	1		2		2	2
		stuurman .....	-		-		-	-
		volmatroos .....	-		-		-	1
		matroos .....	1		1		2	-
		lichtmatroos .....	-		-		-	1
		machinist .....	-		-		-	-
2	Toegestaan aantal passagiers van 76 tot en met 250	schipper .....	1 of 1	1	2		2	
		stuurman .....	- -	-	-		-	
		volmatroos .....	- -	-	-		-	
		matroos .....	1 -	1	-		1	
		lichtmatroos .....	1 -	1	1 <sup>1)</sup>		1 <sup>1)</sup>	
		machinist .....	- 1	-	1		1	
3	Toegestaan aantal passagiers van 251 tot en met 600	schipper .....	1 of 1	1	2	2	3	3
		stuurman .....	- -	-	-	-	-	-
		volmatroos .....	1 1	1	-	-	-	-
		matroos .....	- -	-	1	-	1	-
		lichtmatroos .....	- 2	1	-	1	-	1
		machinist .....	1 -	-	1	1	1	1
4	Toegestaan aantal passagiers van 601 tot en met 1000	schipper .....	1	1	2	2	3	3
		stuurman .....	1	1	-	-	-	-
		volmatroos .....	-	-	-	1	-	1
		matroos .....	1	-	2	-	2	-
		lichtmatroos .....	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	-	1	-	1
		machinist .....	1	1	1	1	1	1
5	Toegestaan aantal passagiers van 1001 tot en met 2000	schipper .....	2 of 2	2	2	2	3	3
		stuurman .....	- -	-	-	-	-	-
		volmatroos .....	- -	1	-	1	-	1
		matroos .....	3 2	1	3	1	3	1
		lichtmatroos .....	- 2	1	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>
		machinist .....	1 1	1	1	1	1	1
6	Toegestaan aantal passagiers meer dan 2000	schipper .....	2	2	2	2	3	3
		stuurman .....	-	-	-	-	-	-
		volmatroos .....	-	1	-	1	-	1
		matroos .....	3	1	4	2	4	2
		lichtmatroos .....	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	-	1	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>
		machinist .....	1	1	1	1	1	1

<sup>1)</sup> De lichtmatroos of één van de lichtmatrozen mag worden vervangen door een deksman.

2. De minimumbemanning van stoomschepen voor dagtochten bestaat uit:

Groep	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1 of S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1	Toegestaan aantal passagiers van 501 tot en met 1000	schipper .....	1	1	2	2	3	3
		stuurman .....	1	1	-	-	-	-
		volmatroos .....	1	1	1	1	1	1
		matroos .....	1	-	1	-	1	-
		lichtmatroos .....	-	1	-	1	-	1
		machinist <sup>2)</sup> .....	2	2	2	2	3	3
2	Toegestaan aantal passagiers van 1001 tot en met 2000	schipper .....	2 of 2	2	2	2	3	3
		stuurman .....	-	-	-	-	-	-
		volmatroos .....	-	1	-	1	-	1
		matroos .....	3	2	1	3	1	3
		lichtmatroos .....	-	2	1	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	1 <sup>1)</sup>
		machinist <sup>2)</sup> .....	3	3	3	3	3	3

<sup>1)</sup> De lichtmatroos of één van de lichtmatrozen mag worden vervangen door een deksman.  
<sup>2)</sup> De Commissie van Deskundigen bepaalt of machinisten vereist zijn en schrijft dit in onder nummer 52 van het binnenschipcertificaat.

3. De minimumbemanning van hotelschepen bestaat uit:

Groep	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1 of S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1	Toegestaan aantal bedden: tot en met 50	schipper .....	1	1	2	2	3	3
		stuurman .....	-	-	-	-	-	-
		volmatroos .....	1	-	-	-	-	-
		matroos .....	-	-	1	-	1	-
		lichtmatroos .....	-	2	-	1	-	1
		machinist .....	1	1	1	1	1	1
2	Toegestaan aantal bedden: van 51 tot en met 100	schipper .....	1	1	2	2	3	3
		stuurman .....	1	1	-	-	-	-
		volmatroos .....	-	-	-	-	-	-
		matroos .....	1	-	1	-	1	-
		lichtmatroos .....	-	1	-	1	-	1
		machinist .....	1	1	1	1	1	1
3	Toegestaan aantal bedden meer dan 100	schipper .....	1 of 1	1	2	2	3	3
		stuurman .....	1	1	-	-	-	-
		volmatroos .....	-	-	-	1	-	1
		matroos .....	2	1	3	1	3	1
		lichtmatroos .....	-	2	1	-	1	-
		machinist .....	1	1	1	1	1	1

4. Voor passagiersschepen zoals bedoeld in het eerste en het derde lid die zonder passagiers aan boord varen, wordt de minimumbemanning bepaald overeenkomstig artikel 19.02.

5. De voorgeschreven matrozen overeenkomstig de in het eerste lid genoemde tabel mogen door lichtmatrozen worden vervangen die de minimumleeftijd van 17 jaar hebben bereikt, zich ten minste in het derde leerjaar bevinden en een jaar vaartijd in de binnenvaart kunnen aantonen.

6. De minimumbemanning overeenkomstig de in het eerste lid genoemde tabel (schepen voor dagtochten), kan
- in de groep 2, exploitatiewijze A1, Standaard S2,
  - in de groep 3, exploitatiewijze A1, Standaard S1,
  - in de groep 4, exploitatiewijze A1, Standaard S2,
  - in de groep 5, exploitatiewijze A1, Standaard S1, exploitatiewijze A2, Standaard S2 en exploitatiewijze B, Standaard S2 en
  - in de groep 6, exploitatiewijze A1, Standaard S2 en exploitatiewijze B, Standaard S2

voor de ononderbroken duur van ten hoogste drie maanden per kalenderjaar met een lichtmatroos worden verminderd, als deze lichtmatroos gedurende deze tijd een schippersschool bezoekt. Opeenvolgende periodes met een gereduceerde bemanning moeten door een periode van minimaal één maand worden onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool moet worden aangetoond met een verklaring van de schippersschool die zich aan boord moet bevinden en waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangegeven. De eerste zin, onderdeel c, d en het tweede en derde alternatief van onderdeel e zijn slechts van toepassing wanneer gedurende de tijd dat de ene lichtmatroos een schippersschool bezoekt, de tweede lichtmatroos aan boord is. Deze bepalingen gelden niet voor de lichtmatroos zoals bedoeld in het vijfde lid.

7. De minimumbemanning overeenkomstig de in het eerste lid genoemde tabel (stoomschepen voor dagtochten), kan
- in de groep 2, exploitatiewijze A1, Standaard S1,
  - in de groep 2, exploitatiewijze A2, Standaard S2, en
  - in de groep 2, exploitatiewijze B, Standaard S2

voor de ononderbroken duur van ten hoogste drie maanden per kalenderjaar met een lichtmatroos worden verminderd, als deze lichtmatroos gedurende deze tijd een schippersschool bezoekt. Opeenvolgende periodes met een gereduceerde bemanning moeten door een periode van minimaal één maand worden onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool moet worden aangetoond met een verklaring van de schippersschool, die zich aan boord moet bevinden en waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangegeven. De eerste zin, onderdeel b en c zijn slechts van toepassing wanneer gedurende de tijd dat de ene lichtmatroos een schippersschool bezoekt, de tweede lichtmatroos aan boord is. Deze bepalingen gelden niet voor de lichtmatroos zoals bedoeld in het vijfde lid.

8. De minimumbemanning overeenkomstig de in het eerste lid genoemde tabel (hotelschepen), kan
- in de groep 1, exploitatiewijze A1, Standaard S2 en
  - in de groep 3, exploitatiewijze A1, Standaard S1

voor de ononderbroken duur van ten hoogste drie maanden per kalenderjaar met een lichtmatroos worden verminderd, als deze lichtmatroos gedurende deze tijd een schippersschool bezoekt. Opeenvolgende periodes met een gereduceerde bemanning moeten door een periode van minimaal één maand worden onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool moet worden aangetoond met een verklaring van de schippersschool, die zich aan boord moet bevinden en waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangegeven.

9. Bij dagtochtschepen met passagiers waarvan het aantal voor vertrek vaststaat en tijdens de vaart niet wijzigt (chartervaart), kan de overeenkomstig de groepen 2 tot en met 6 voorgeschreven minimumbemanning worden gereduceerd tot de eerst lagere groep, op voorwaarde dat het overeenkomstig de groepen 1 tot en met 6 toegelaten aantal passagiers tijdens de vaart lager is dan dit toegestane aantal. De eisen van hoofdstuk 16, alsmede de eisen die gelden voor de bemanning en het boordpersoneel uit hoofde van de veiligheidsrol gelden onverminderd.

10. De machinisten die zijn voorgeschreven overeenkomstig de in het eerste tot derde lid genoemde tabellen mogen door bijkomende volmatrozen worden vervangen. Deze volmatrozen mogen door bijkomende matrozen worden vervangen, wanneer het aantal volmatrozen dat als minimumbemanning overeenkomstig de in het eerste tot derde lid genoemde tabellen is voorgeschreven, overeenstemt met het aantal te vervangen machinisten.

### **Artikel 19.05**

#### **Afwijking van de in artikel 19.01 voorgeschreven uitrusting**

1. Wanneer de uitrusting van een motorschip, een duwboot, een hecht samenstel, een andere hechte samenstelling of een passagiersschip niet voldoet aan de standaard S1, zoals bepaald in artikel 19.01 van het onderhavige reglement, dient de minimumbemanning, zoals bedoeld in de artikelen 19.02, 19.03 of 19.04, te worden verhoogd
  - a) in de exploitatiewijze A1 en A2 telkens met één matroos, en
  - b) in de exploitatiewijze B met twee matrozen. Wordt alleen niet voldaan aan de gestelde eisen in de onderdelen g en j, respectievelijk de onderdelen g of j van de standaard S1, zoals bedoeld in artikel 19.01, lid 1.1, dan wordt de bemanning bij exploitatiewijze B met één matroos in plaats van twee verhoogd.
2. Voldoet de uitrusting van een vaartuig slechts gedeeltelijk aan de standaard S1 zoals deze is bepaald in artikel 19.01 van dit reglement, en niet aan één of meer van de in artikel 19.01, lid 1.1, onderdelen a tot en met c, van dit reglement gestelde eisen wordt voldaan, dan
  - a) moet in de exploitatiewijzen A1 en A2 de matroos, zoals voorgeschreven in het eerste lid, onderdeel a, door een volmatroos, en;
  - b) moeten de twee matrozen in de exploitatiewijze B, zoals voorgeschreven in het eerste lid, onderdeel b door twee volmatrozen

worden vervangen.

In het in de eerste zin bedoelde geval kunnen de volmatrozen door matrozen worden vervangen, indien de volmatrozen reeds deel uitmaken van de in artikel 19.02, artikel 19.03 of artikel 19.04 voorgeschreven minimumbemanning.

3. De verhoging van de vereiste bemanning wordt door de Commissie van Deskundigen onder nummer 47 van het binnenschipcertificaat ingeschreven.

### **Artikel 19.06**

#### **Minimumbemanning van overige vaartuigen**

1. De Commissie van Deskundigen bepaalt voor de vaartuigen waarop de artikelen 19.02 tot en met 19.04 niet van toepassing zijn (zoals sleepboten, sleepschepen en drijvende werktuigen) naar gelang hun afmetingen, bouwwijze, inrichting en benutting, welke bemanning zich tijdens de vaart aan boord moet bevinden.
2. Ten aanzien van bunkerschepen, die slechts op korte riviergedeelten ingezet mogen worden, kan de Commissie van Deskundigen een minimumbemanning voorschrijven die afwijkt van artikel 19.02.
3. De Commissie van Deskundigen schrijft deze aantekeningen in onder nummer 48 van het binnenschipcertificaat.

### **Artikel 19.07** **Minimumbemanning voor zeeschepen**

1. Voor de bepaling van de minimumbemanning van zeeschepen is deel II van dit reglement van toepassing.
2. In afwijking van het eerste lid kunnen zeeschepen blijven varen onder de bemanningsregeling die voorzien is in de bepalingen van Resolutie A. 481 (XII) van de IMO en van de STCW-Overeenkomst, onder voorwaarde dat het aantal bemanningsleden ten minste overeenkomt met de minimumbemanning zoals voorgeschreven in deel II voor exploitatiewijze B, waarbij met name rekening dient te worden gehouden met artikel 19.02 en 19.06 van dit reglement.

In dit geval moeten de dienovereenkomstige documenten waaruit de bekwaamheid van de bemanningsleden en hun aantal blijkt, aan boord aanwezig zijn. Bovendien bevindt zich een persoon aan boord die houder is van het kwalificatiecertificaat schipper dat geldig is voor het te bevaren riviergedeelte. Na een vaartijd van ten hoogste 14 uur per periode van 24 uur wordt deze houder van het kwalificatiecertificaat schipper door een andere houder van het kwalificatiecertificaat schipper vervangen.

In het logboek worden de volgende aantekeningen gemaakt:

- a) de naam van de houders van het kwalificatiecertificaat schipper die zich aan boord bevinden, alsmede het begin en einde van hun diensttijd;
- b) begin, onderbreking, voortzetting en einde van de vaart met vermelding van de volgende gegevens: datum, tijdstip en plaats met aanduiding van de kilometerraai.

### **Artikel 19.08** **Minimumbemanning voor kanaalspitsen**

De bepalingen van dit hoofdstuk zijn niet van toepassing op kanaalspitsen. Desalniettemin bestaat de bemanning ten minste uit:

- een schipper die houder is van een patent als bedoeld in dit reglement;
- een persoon die ten minste 16 jaar oud is en die in staat is te helpen bij het manoeuvreren met het schip.

### **Artikel 19.09** **Minimumbemanning voor pleziervaartuigen**

De bepalingen van dit hoofdstuk zijn niet van toepassing op pleziervaartuigen.

Desalniettemin moet de bemanning ten minste bestaan uit:

- een schipper die houder is van een patent als bedoeld in dit reglement;
- een persoon die in staat is te helpen bij het manoeuvreren met het schip.

### **Artikel 19.10** **Uitzondering**

Voor de vaart beneden het Spijsksche Veer (km 857,40) kan, voor zover de Duits-Nederlandse grens tijdens de vaart noch in de ene, noch in de andere richting wordt overschreden, worden volstaan met de toepassing van de voorschriften van de Nederlandse „Binnenvaartwet“ (Staatsblad 2007, Nummer 498).

## **DEEL IV: OVERGANGSBEPALINGEN**

### **HOOFDSTUK 20: OVERGANGSBEPALINGEN**

#### **Artikel 20.01 Geldigheid van het dienstboekje**

1. Dienstboekjes die werden afgegeven overeenkomstig de voorschriften die van toepassing waren tot aan de inwerkingtreding van dit reglement dan wel waarvan de geldigheid verlengd werd, blijven geldig met inachtneming van die voorschriften tot aan het einde van de geldigheidsduur, uiterlijk echter tot en met 17 januari 2032. De eerste zin geldt ook voor door de CCR als gelijkwaardig erkende dienstboekjes.
2. De houder van een dienstboekje als bedoeld in het eerste lid kan voor 18 januari 2032 een nieuw dienstboekje met de bestaande kwalificaties aanvragen dat zal worden afgegeven op grond van het onderhavige reglement. Voor de afgifte van dit dienstboekje gelden de bepalingen van artikel 5.01 van dit reglement.

Het dienstboekje kan bij elke bevoegde autoriteit van een lidstaat van de CCR worden ingewisseld. De bevoegde autoriteit geeft het dienstboekje af op grond van het onderhavige reglement wanneer de aanvrager zijn oude dienstboekje zoals bedoeld in het eerste lid en een kopie van zijn identiteitsbewijs heeft overgelegd. Indien de aanvrager ouder is dan 60 jaar, moet hij bovendien zijn medische geschiktheid aantonen zoals bedoeld in artikel 4.02. Zijn medische verklaring mag niet ouder zijn dan drie maanden.

Indien de houder een nieuwe beroepskwalificatie wil toevoegen of de vervanging van een document wordt aangevraagd overeenkomstig artikel 3.03 van dit reglement, geeft de bevoegde autoriteit een nieuw dienstboekje af overeenkomstig de ES-QIN (Deel V, hoofdstuk 2).

#### **Artikel 20.02 Geldigheid van het vaartijdenboek**

1. Vaartijdenboeken die werden afgegeven overeenkomstig de voorschriften die van toepassing waren tot aan de inwerkingtreding van dit reglement dan wel waarvan de geldigheid verlengd werd, blijven geldig met inachtneming van die voorschriften tot aan het einde van de geldigheidsduur, uiterlijk echter tot en met 17 januari 2032. De eerste zin geldt ook voor door de CCR als gelijkwaardig erkende vaartijdenboeken.
2. Een vaartijdenboek als bedoeld in het eerste lid kan voor 18 januari 2032 voor een vaartijdenboek overeenkomstig dit reglement worden ingewisseld.

#### **Artikel 20.03 Geldigheid van reeds afgegeven Rijnpatenten**

1. Een groot of klein Rijnpatent dat is afgegeven overeenkomstig de voorschriften die van toepassing waren tot aan de inwerkingtreding van dit reglement dan wel waarvan de geldigheid verlengd werd, blijft geldig met inachtneming van die voorschriften tot het einde van de geldigheidsduur, uiterlijk echter tot en met 17 januari 2032.

2. De in het eerste lid genoemde Rijnpatenten kunnen voor het einde van de in dit lid genoemde geldigheidsduur op grond van dit reglement worden ingewisseld. Om een klein Rijnpatent in te kunnen ruilen moet de houder aantonen dat hij na verkrijging van dit kleine Rijnpatent op zijn minst een jaar gevaren heeft. Het dienstboekje kan bij elke bevoegde autoriteit van een lidstaat van de CCR worden ingewisseld. De bevoegde autoriteit geeft een Rijnpatent af op grond van het onderhavige reglement, wanneer de aanvrager zijn oude Rijnpatent zoals bedoeld in het eerste lid en een kopie van zijn identiteitsbewijs heeft voorgelegd. Indien de aanvrager ouder is dan 60 jaar, moet hij bovendien zijn medische geschiktheid aantonen zoals bedoeld in artikel 4.02. Zijn medisch verklaring mag niet ouder zijn dan drie maanden.
3. De op de Rijn door de CCR als gelijkwaardig erkende vaarbewijzen voor schipper blijven geldig tot aan het einde van de geldigheidsduur, uiterlijk echter tot en met 17 januari 2032. Deze vaarbewijzen kunnen volgens de in het tweede lid genoemde procedure bij een bevoegde autoriteit tegen een Rijnpatent worden ingewisseld.

#### **Artikel 20.04**

#### **Geldigheid van de overheids- en sportpatenten**

De overheids- en sportpatenten die geldig zijn op grond van de voorschriften die van toepassing waren tot aan de inwerkingtreding van dit reglement blijven zonder wijziging geldig.

#### **Artikel 20.05**

#### **Geldigheid van reeds bestaande kennis van riviergedeelten**

De houder van een groot of klein Rijnpatent, een overheids- of sportpatent dat werd afgegeven overeenkomstig de voorschriften die van toepassing waren tot aan de inwerkingtreding van dit reglement dan wel waarvan de geldigheid verlengd werd en die voor de in bijlage 5 van dit reglement genoemde riviergedeelten met succes het examen afgelegd heeft dat in dit reglement voorgeschreven is, mag met inachtneming van die voorschriften de riviergedeelten waarvoor het genoemde examen voor het bewijs van kennis van riviergedeelten werd afgelegd, blijven bevaren.

### **Artikel 20.06**

#### **Geldigheid van een reeds bestaand bewijs van kennis van riviergedeelten**

1. Indien de houder van een op de Rijn als gelijkwaardig erkend vaarbewijs voor schipper een bewijs van kennis van riviergedeelten heeft voor de in bijlage 5 van dit reglement genoemde riviergedeelten, mag hij de desbetreffende riviergedeelten blijven bevaren tot en met 17 januari 2032.
2. Het bewijs van kennis van riviergedeelten zoals bedoeld in het eerste lid toont aan dat de houder beschikt over de specifieke vergunning voor het bevaren van de dienovereenkomstige binnenwateren met specifieke risico's zoals bepaald in artikel 13.03.

### **Artikel 20.07**

#### **Geldigheid van de specifieke vergunning voor binnenwateren van maritieme aard**

1. Met een groot of klein Rijnpatent zoals bedoeld in artikel 20.03, eerste lid, mag tot aan het einde van de geldigheidsduur, uiterlijk echter tot en met 17 januari 2032, gevaren worden op binnenwateren van maritieme aard zoals bedoeld in artikel 13.04.
2. Als het groot of klein Rijnpatent zoals bedoeld in artikel 20.03 wordt ingewisseld, wordt het nieuwe Rijnpatent meteen afgegeven met de specifieke vergunning voor het bevaren van binnenwateren van maritieme aard zoals bedoeld in artikel 13.04.

### **Artikel 20.08**

#### **Geldigheid van kwalificatiecertificaten krachtens de STCW-Overeenkomst**

Bemanningsleden van zeeschepen die op de Rijn varen, kunnen hun kwalificatie bewijzen door middel van een in overeenstemming met de STCW-Overeenkomst afgegeven of erkend kwalificatiecertificaat. Dit geldt voor schippers slechts tot 17 januari 2038 en op voorwaarde dat de binnenvaartactiviteit wordt uitgevoerd bij het begin of aan het eind van een reis in het kader van zeevervoer.

### **Artikel 20.09**

#### **Geldigheid van het radarpatent**

1. Radarpatenten die zijn afgegeven overeenkomstig de voorschriften die van toepassing waren tot aan de inwerkingtreding van dit reglement of waarvan de geldigheid verlengd werd, blijven met inachtneming van die voorschriften geldig voor het varen met behulp van radar op de Rijn tot aan het einde van de geldigheidsduur.
2. Met het omruilen van een groot of klein Rijnpatent zoals bedoeld in artikel 20.03 wordt het nieuwe Rijnpatent meteen afgegeven met de specifieke vergunning om met behulp van radar te mogen varen zoals bedoeld in artikel 13.02.
3. De houder van een op de Rijn als gelijkwaardig erkend radarpatent mag blijven varen met behulp van radar tot en met 17 januari 2032.



### **Artikel 20.10**

#### **Geldigheid van de kwalificatie van deskundige voor de passagiersvaart of LNG-deskundige**

1. De verklaringen deskundige voor de passagiersvaart en de verklaringen van deskundigheid aangaande het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof die door de bevoegde instanties overeenkomstig de voorschriften die van toepassing waren tot aan de inwerkingtreding van dit reglement werden afgegeven of waarvan de geldigheid verlengd werd, blijven geldig met inachtneming van die voorschriften tot aan het einde van hun huidige geldigheidsduur.
2. Houders van de in het eerste lid genoemde verklaringen kunnen voor het einde van de geldigheidsduur van de verklaring bij de bevoegde autoriteiten een aanvraag indienen voor de afgifte van een nieuw kwalificatiecertificaat overeenkomstig artikel 15.06 of artikel 16.10. De bevoegde autoriteit geeft het aangevraagde kwalificatiecertificaat af wanneer de aanvrager zijn oude verklaring zoals bedoeld in het eerste lid en een kopie van zijn identiteitsbewijs, alsmede de in artikel 15.06 of de in artikel 16.10 vereiste bewijzen heeft voorgelegd.

### **Artikel 20.11**

#### **Erkenning van vaartijd**

Er kan rekening worden gehouden met de volbrachte vaartijd die op grond van het onderhavige reglement vereist is, wanneer deze vaartijd werd volbracht overeenkomstig de voorschriften die van toepassing waren tot aan de inwerkingtreding van dit reglement werd volbracht.

## Bijlagen

### ***Bijlage 1: Medische verklaring ter vaststelling van de medische geschiktheid voor de binnenvaart (Model)***

Naam, voornaam (evt. geboortenaam) van de onderzochte persoon	
Geboortedatum en -plaats	Getoond legitimatiebewijs

Naam en voornaam van de keuringsarts	
Adres	Telefonisch te bereiken onder

De lichamelijke en geestelijke geschiktheid van de bovengenoemde persoon werd onderzocht overeenkomstig de ES-QIN-standaarden inzake de medische geschiktheid (algemene medische geschiktheid, gezichtsvermogen, gehoorvermogen). De resultaten daarvan zijn de volgende:

- Permanent ongeschikt
- Tijdelijk ongeschikt, naar verwachting tot \_\_\_\_\_
- Geschikt zonder beperkingen
- Geschiktheid beperkt tot \_\_\_\_\_<sup>1</sup>
- Geschikt met een of meer van de volgende beperkingen (code overeenkomstig de ES-QIN)
  - 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: \_\_\_\_\_

Stempel

\_\_\_\_\_  
Datum en handtekening van de arts

<sup>1</sup> Is uitsluitend van toepassing indien dit in de ES-QIN-standaarden inzake de medische geschiktheid bij de desbetreffende aandoening uitdrukkelijk voorzien is.

## **Bijlage 2: examenprogramma ter verkrijging van een sportpatent en een overheidspatent**

**Opmerking vooraf:**

**Soorten patent** (kolom 4 tot en met 6)

- A - Sportpatent
- B - Overheidspatent

**Vereiste kennis** (kolom 3)

- 1 - Gedetailleerde kennis
- 2 - Basiskennis

1	2	3	4	5
nr.	Examenstof		A	B
<b>1.</b>	<b>Kennis van de reglementen, gidsen en handboeken</b>			
<b>1.1</b>	<b>Rijnvaartpolitiereglement</b> (inclusief de tijdelijke wijzigingen)			
	Hoofdstuk 1 tot en met 7, 15	1	x	x
	Hoofdstuk 8:	1		
	Hoofdstuk 9, 10, 12, 14 (voor de betreffende riviergedeelten)	1	x	x
	Hoofdstuk 11:	1		
	<b>Bijlagen</b>			
	3. Optische tekens van schepen	1	x	x
	6. Geluidsseinen	1	x	x
	7. Verkeerstekens	1	x	x
	8. Verkeerstekens ter markering van de vaarweg	1	x	x
	10. Olie-afgifteboekje	1	x	x
	<b>Gidsen/Handboeken</b>			
	Marifonie in de binnenvaart	2	x	x
	Afvalverwijdering	2	x	x
<b>1.2</b>	<b>Verkeersvoorschriften voor zeescheepvaartwegen</b> (optische tekens van schepen, geluidsseinen, verkeerstekens, navigatiehulpmiddelen en betonningsystemen, vaarregels)	1	x	

1	2	3	4	5
nr.	Examenstof		A	B
<b>1.3</b>	<b>Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn en Europese Standaard voor technische voorschriften voor binnenschepen</b>			
	Opzet en inhoud	2	x	x
	Inhoud van binnenschipcertificaat	2	x	x
<b>1.4</b>	<b>Bemanningsvoorschriften, Deel III van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn</b>	1		x
<b>1.5</b>	<b>ADN</b>			
	Opzet	2		x
	Documenten/instructies	2		x
	Kennis van de voorgeschreven blauwe kegels/lichten	1		x
	Opzoeken van operationele voorschriften	2		x
<b>1.6</b>	<b>Bepalingen betreffende de Patenten: Delen II en III van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn</b>			
	Soorten patent en specifieke vergunningen	2	x	x
	Criteria voor de intrekking van een patent en de opschorting van de geldigheid	1	x	x
<b>1.7</b>	<b>Voorkoming van ongevallen</b>	2	x	x
<b>2.</b>	<b>Nautische kennis</b>			
<b>2.1</b>	<b>Rijn en nevenwateren</b> (belangrijkste geografische, hydrologische, meteorologische en morfologische kenmerken)	2	x	x
<b>2.2</b>	<b>Kennis van de gewenste riviergedeelten van de Rijn</b>			
	Beschrijving van de vaarweg in de op- en afvaart	1	x	x
	Afmetingen van de vaarweg	1	x	x
<b>2.3</b>	<b>Navigatie op zeescheepvaartwegen</b> (koersbepaling, peilingen en plaatsbepaling, het gebruik van zeekaarten, procedures voor het controleren van het kompas, basiskennis inzake getijdewerking)	2	x	

1	2	3	4	5
nr.	Examenstof		A	B
<b>3.</b>	<b>Praktijkkennis</b> (Nautische zaken, scheepvaarttechnische zaken, praktische vaardigheden)			
<b>3.1</b>	<b>Voeren van het schip</b> Praktijk van het sturen, manoeuvreereigenschappen Functie van de stuurinrichtingen en de aandrijving Invloed van stromingen, wind en zuiging Drijfvermogen, stabiliteit en toepassing daarvan in de praktijk Ankeren en meren	2 2 2 2 2	x x x x x	x x x x x
<b>3.2</b>	<b>Motorenkennis</b> Bouw, werking van de motoren, functie van de elektrische inrichtingen Bediening, bedrijfscontrole Maatregelen bij bedrijfsstoringen	2 2 2	x x x	x x x
<b>3.3</b>	<b>Laden en lossen</b> Bepalen van het gewicht van de lading aan de hand van de meetbrief Gebruik van de diepgangsschaal Stuwen van de lading	2 2 2		
<b>3.4</b>	<b>Handelen onder bijzondere omstandigheden</b> Maatregelen bij schade, eerste hulp, stoppen van lekkage Bediening van reddingsmiddelen Bijzonderheden bij averij op zeescheepvaartwegen Behandeling van afval en voorkomen van verontreiniging van de waterwegen Informereren van de bevoegde autoriteiten Brandbestrijding	2 2 2 2 2 2	x x x x x x	x x x x x x

### ***Bijlage 3: Sportpatent***

De lijst van de sportpatenten van de Rijnsoeverstaten en België, alsmede de modellen staan op de website van de CCR: [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org).

### ***Bijlage 4: Overheidspatent***

De lijst van de overheidspatenten van de Rijnsoeverstaten en België, alsmede de modellen staan op de website van de CCR: [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org).

## ***Bijlage 5: Specifieke bepalingen voor het bevaren van gedeelten van de Rijn die als binnenwatertrajecten met specifieke risico's geclassificeerd zijn***

### **Deel A: Eisen voor gedeelten van de Rijn met specifieke risico's**

1. Degene die een vaartuig voert op de binnenwatertrajecten tussen km 335,92 (sluis van Iffezheim) en km 857,40 (Spijksche Veer) moet houder zijn van een specifieke vergunning voor het bevaren van binnenwatertrajecten met specifieke risico's.
2. Het vereiste examen wordt afgenomen door de bevoegde autoriteit door middel van een administratief examen (hoofdstuk 7). Het examen kan als multiplechoice-examen of als mondeling examen worden afgelegd. De kandidaat moet tijdens het examen aantonen over de volgende kennis te beschikken:
  - a) de vaarweg in de op- en afvaart kunnen beschrijven;
  - b) gedetailleerde kennis van de kenmerken van het binnenwaterwegtraject, met name ten aanzien van de lokale stroompatronen en -snelheid en de daarmee samenhangende eisen voor het veilig besturen van het vaartuig op het desbetreffende gedeelte van de Rijn;
  - c) gedetailleerde kennis van de afmetingen van de vaarweg;
  - d) kennis van de verkeersvoorschriften voor dit gedeelte van de Rijn.

De details staan in deel B.

3. Degene die als houder van een kwalificatiecertificaat schipper de in deze bijlage bedoelde specifieke vergunning wil verkrijgen, moet het desbetreffende gedeelte van de Rijn in de afgelopen drie jaar ten minste drie maal stroomopwaarts en drie maal stroomafwaarts hebben bevaren. Tijdens alle reizen als bedoeld in de eerste zin moet de kandidaat in het stuurhuis aanwezig geweest zijn. De kandidaat moet op zijn minst tijdens een reis stroomopwaarts en een reis stroomafwaarts zelfstandig de koers en snelheid van het vaartuig bepaald hebben.
4. De reizen over het riviergedeelte moeten plaatsgevonden hebben aan boord van een gemotoriseerd vaartuig dat slechts bestuurd mag worden door een schipper die beschikt over een kwalificatiecertificaat schipper.
5. De kandidaat toont aan dat hij de reizen over het desbetreffende riviergedeelte heeft afgelegd door overlegging van zijn dienstboekje. Indien de aanvrager op het moment dat hij zich aanmeldt voor het examen nog niet alle vereiste reizen over het desbetreffende riviergedeelte heeft afgelegd, wordt de aanvrager toegelaten tot het examen onder voorwaarde dat op de dag van het examen aangetoond wordt dat alle reizen over het desbetreffende riviergedeelte voor de dag waarop het examen plaatsvindt, werden afgelegd.
6. De schipper moet het mogelijk maken dat de kandidaat de reizen over het desbetreffende riviergedeelte – onder waarborging van de veiligheid – aflegt en dient hem/haar daarin bij te staan.



## **Deel B: Delen van de Rijn waarvoor aanvullende competenties van de schipper vereist zijn**

### **I. De Rijn van kmr 335,92 (sluis Iffezheim) tot kmr 352,07 (Duits-Franse grens)**

#### Aanvullende competentie

Een schipper die met een vaartuig dit binnenwaterwegtraject met specifieke risico's bevaart, moet met het oog op de veiligheid de eigenschappen en plaatselijke omstandigheden van dit gedeelte van de Rijn kennen.

1. Hij moet de vaarweg in de op- en afvaart kunnen beschrijven.
2. Afgezien daarvan moet hij beschikken over
  - a. gedetailleerde kennis van de kenmerken van dit riviergedeelte
  - b. gedetailleerde kennis van de afmetingen van de vaarweg.
3. Bovendien moet de schipper
  - a) de stromingspatronen en -snelheden op dit gedeelte van de Rijn kennen en moet hij weten hoe hij op dit riviergedeelte het vaartuig moet besturen. Daartoe moet hij met name:
    - (1) de specifieke werking en het belang van de kribben in dit riviergedeelte kennen;
    - (2) weten dat de ontmoetingskant op talrijke plaatsen van bakboord naar stuurboord en omgekeerd wisselt en dat het vaartuig daarvoor vaak een scherpe bocht moet maken;
    - (3) de plaats van de kribvakken kennen om de invloed op de stroming in te kunnen schatten;
    - (4) de bijzonder talrijke mondingen van zijtakken kennen;
    - (5) de specifieke regelingen kennen voor vaartuigen vanaf een bepaalde lengte;
    - (6) weten waar de vaarweg bijzonder smal is en op welke plaatsen een ontmoeting met duwstellen vermeden moet worden;
    - (7) op de hoogte zijn van de sterk wisselende stromingspatronen en stromingssnelheden die kunnen optreden;
    - (8) weten welke voorschriften er gelden met betrekking tot de minimale snelheid van duwstellen;
    - (9) weten welke bijzondere eisen voortvloeien uit de aanwezigheid van talkrijke kleine vaartuigen,
  - b) de hydromorfologische eigenschappen van dit gedeelte van de Rijn kennen en weten hoe hij daarmee om moet gaan. Daartoe moet hij met name:
    - (1) op de hoogte zijn van de steeds veranderende eigenschappen van de rivierbedding, van grindbanken tot kribvlakken en fijn sediment;
    - (2) weten dat er een sterke tendens is tot verzanding waardoor in de vaargeul plaatsen met een ondiepte kunnen ontstaan;
    - (3) weten welke diepten ter beschikking staan in de vaarweg om bij het oplopen van vaartuigen in de afvaart uit te kunnen wijken of in de opvaart de vaarweg optimaal te kunnen benutten;
    - (4) weten waar zich noodligplaatsen bevinden en hoe deze gelegen zijn, respectievelijk weten waar het mogelijk is te keren in geval van nood als de waterweg onverwacht gestremd zou zijn;
    - (5) de talrijke gevaarlijke plaatsen kennen.

## **II. De Rijn vanaf kmr 352,07 (Duits-Franse grens) tot kmr 425,00 (Mannheim)**

De aanvullende competentie komt overeen met de aanvullende competentie die genoemd wordt onder nummer I (Rijn van kmr 335,92 (sluis Iffezheim) tot kmr 352,07 (Duits-Franse grens)).

## **III. De Rijn van kmr 425,00 (Mannheim) tot kmr 498 (Mainz, Mainspitze)**

Aanvullende competentie

Een schipper die met een vaartuig dit binnenwaterwegtraject met specifieke risico's bevaart, moet met het oog op de veiligheid de eigenschappen en plaatselijke omstandigheden van dit gedeelte van de Rijn kennen.

1. Hij moet de vaarweg in de op- en afvaart kunnen beschrijven.
2. Afgezien daarvan moet hij beschikken over
  - a. gedetailleerde kennis van de kenmerken van dit riviergedeelte;
  - b. gedetailleerde kennis van de afmetingen van de vaarweg;
  - c. kennis van de verkeersvoorschriften voor dit riviergedeelte.
3. Bovendien moet de schipper
  - a) de stromingspatronen en -snelheden op dit gedeelte van de Rijn kennen en moet hij weten hoe hij op dit riviergedeelte het vaartuig moet besturen. Daartoe moet hij met name:
    - op de hoogte zijn van de met meer dan 6 m schommelende waterstanden op enkele riviergedeelten;
    - weten waar de vaargeul in de rivier ligt bij hoogwater;
    - weten waar bij laagwater de diepte en breedte ontoereikend is;
    - de veranderingen kennen in het beeld van de rivier en het landschap bij sterk schommelende waterstanden;
    - de veranderingen kennen in de afvoerhoeveelheden en -snelheden bij hoog- en laagwater;
    - de dwarsstromingen kennen;
  - b) de hydromorfologische eigenschappen van dit gedeelte van de Rijn kennen en weten hoe hij daarmee om moet gaan. Daartoe moet hij
    - weten waar de diepte ontoereikend is;
    - op de hoogte zijn van het sedimentbeheer;
    - nautisch veeleisende riviergedeelten kennen;
  - c) de specifieke plaatselijke verkeersvoorschriften kennen.

#### **IV. De Rijn van kmr 498,00 (Mainz, Mainspitze) tot kmr 592,00 (Koblenz, monding van de Moezel)**

##### Aanvullende competentie

Een schipper die met een vaartuig dit gedeelte van de Rijn met specifieke risico's bevaart, moet met het oog op de veiligheid de eigenschappen en plaatselijke omstandigheden van dit gedeelte van de Rijn kennen.

1. Hij moet de vaarweg in de op- en afvaart kunnen beschrijven.
2. Afgezien daarvan moet hij beschikken over
  - a. gedetailleerde kennis van de kenmerken van dit riviergedeelte;
  - b. gedetailleerde kennis van de afmetingen van de vaarweg;
  - c. kennis van de verkeersvoorschriften voor dit riviergedeelte.
3. Bovendien moet de schipper
  - a) de stromingspatronen en --snelheden op dit gedeelte van de Rijn kennen en moet hij weten hoe hij op dit riviergedeelte het vaartuig moet besturen. Daartoe moet hij met name:
    - weten hoe hij bij Rheingau dient te varen;
    - op de hoogte zijn dat in dit riviergedeelte een andere Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR) geldt, namelijk van 1,90 m in plaats van 2,10 m;
    - de verschillende hoogwaterpeilen kennen om voor dit binnenwaterwegtraject de vaargeuldiepte en laaddiepte te kunnen bepalen;
    - de stromingseffecten kennen;
    - de naam en ligging van geschikte ligplaatsen kennen, zodat hij bij onvoorziene gebeurtenissen goed en veilig kan reageren;
  - b) de specifieke plaatselijke verkeersvoorschriften kennen:
    - de verkeersregeling in het gebergtegedeelte;
    - de wachtplaatsen;
    - de inhaalverboden.

## **V. De Rijn van kmr 592,00 (Koblenz, monding van de Moezel) tot kmr 769,00 (Krefeld)**

### Aanvullende competentie

Een schipper die met een vaartuig dit gedeelte van de Rijn met specifieke risico's bevaart, moet met het oog op de veiligheid de eigenschappen en plaatselijke omstandigheden van dit gedeelte van de Rijn kennen.

1. Hij moet de vaarweg in de op- en afvaart kunnen beschrijven.
2. Afgezien daarvan moet hij beschikken over
  - a. gedetailleerde kennis van de kenmerken van dit riviergedeelte,
  - b. gedetailleerde kennis van de afmetingen van de vaarweg.
3. Bovendien moet de schipper
  - a) de stromingspatronen en -snelheden op dit gedeelte van de Rijn kennen en moet hij weten hoe hij op dit riviergedeelte het vaartuig moet besturen. Daartoe moet hij met name:
    - weten dat de waterstanden gedeeltelijk meer dan 7 m kunnen variëren;
    - weten waar de vaargeul in de rivier ligt bij hoogwater;
    - weten waar bij laagwater de diepte en breedte ontoereikend is;
    - de veranderingen kennen in het beeld van de rivier en het landschap bij sterk schommelende waterstanden;
    - de veranderingen kennen in de afvoerhoeveelheden en -snelheden bij hoog- en laagwater;
    - de dwarsstromingen kennen,
  - b) de hydromorfologische eigenschappen van dit gedeelte van de Rijn kennen en weten hoe hij daarmee om moet gaan. Daartoe moet hij met name op de hoogte zijn van het sedimentbeheer en weten waar zich bij de riviergedeelten de niet gemarkeerde plaatsen bevinden waar de diepte en breedte ontoereikend is.

## **VI. De Rijn van kmr 769,00 (Krefeld) tot kmr 857,40 (Spyck'sche Veer/Nederlandse grens)**

### Aanvullende competentie

Een schipper die met een vaartuig dit gedeelte van de Rijn met specifieke risico's bevaart, moet met het oog op de veiligheid de eigenschappen en plaatselijke omstandigheden van dit gedeelte van de Rijn kennen.

1. Hij moet de vaarweg in de op- en afvaart kunnen beschrijven.
2. Afgezien daarvan moet hij beschikken over
  - a. gedetailleerde kennis van de kenmerken van dit riviergedeelte,
  - b. gedetailleerde kennis van de afmetingen van de vaarweg,
  - c. kennis van de verkeersvoorschriften voor dit riviergedeelte.
3. Bovendien moet de schipper
  - a) de stromingspatronen en -snelheden op dit gedeelte van de Rijn kennen en moet hij weten hoe hij op dit riviergedeelte het vaartuig moet besturen. Daartoe moet hij met name:
    - weten waar de vaargeul in de rivier ligt,
    - de veranderingen kennen in het beeld van de rivier en het landschap bij sterk hoog- en laagwater en de gevolgen voor de afvoerhoeveelheden en- snelheden,
    - dwarsstromingen kennen,
  - b) de hydromorfologische eigenschappen van dit gedeelte van de Rijn kennen en weten hoe hij daarmee om moet gaan. Daartoe moet hij met name:
    - weten waar de vaargeul ligt: na elke bocht ligt de vaargeul in de duidelijk bredere rivier aan de andere kant. Voor ontmoetingen en het oplopen moet men over voldoende ervaring beschikken en moeten er op tijd afspraken worden gemaakt via marifoonkanaal 10;
    - weten waar overal de diepte en breedte geringer zijn, met name op de plaatsen waar de smallere breedte niet gemarkeerd is, alsmede het sedimentbeheer op de riviergedeelten kennen;
    - moeilijke riviergedeelten kennen.
  - c) de specifieke plaatselijke verkeersvoorschriften kennen.

**Bijlage 6: Verklaring eerstehulpverlener in de passagiersvaart (Model)**

geldig tot: .....

.....  
(plaats en datum van de verlenging)

geldig tot: .....

.....

geldig tot: .....

.....

geldig tot: .....

.....

geldig tot: .....

.....

**Verklaring**

**Eerstehulpverlener in de**  
**passagiersvaart**

**Nr. ....**

Binnenzijde

heer  
mevrouw .....  
(achternaam (-namen), voornaam (-namen))

geboren op/in .....

.....  
Bemanningslididentificatienummer, voor zover vastgelegd

beschikt over specifieke vakkennis betreffende  
maatregelen voor eerste hulp bij ongevallen in de  
passagiersvaart.  
Deze verklaring is geldig tot  
.....

.....  
(plaats en datum van de afgifte)

Pasfoto van de houder  
35 mm x 45 mm

.....  
handtekening van de houder

(bevoegde Autoriteit)

.....  
(handtekening)

**Bijlage 7: Verklaring persluchtmaskerdrager in de passagiersvaart (Model)**

geldig tot: .....

.....  
(plaats en datum van de verlenging)

geldig tot: .....

.....

geldig tot: .....

.....

geldig tot: .....

.....

geldig tot: .....

.....

**Verklaring**  
**persluchtmaskerdrager**  
**in de**  
**passagiersvaart**  
**Nr. ....**

Binnenzijde

heer  
mevrouw .....  
(achternaam (-namen), voornaam (-namen))

geboren op/in .....

.....

Bemanningslididentificatienummer, voor zover vastgelegd

beschikt over de specifieke bekwaamheid als  
persluchtmaskerdrager in de passagiersvaart.  
Deze verklaring is geldig tot  
.....

.....  
(plaats en datum van de afgifte)

Pasfoto van de houder  
35 mm x 45 mm

.....  
handtekening van de houder

(bevoegde autoriteit)

.....  
(handtekening)

**Bijlage 8: Verklaring voor het aantonen van de vereiste rusttijd, bedoeld in artikel 18.03, tweede tot en met zesde lid (Model)**

(geldt alleen tezamen met het dienstboekje,  
respectievelijk met het kwalificatiecertificaat schipper zoals bedoeld in artikel 11.01, eerste lid,  
respectievelijk het voorlopig Rijnpatent zoals bedoeld in artikel 12.08 RSP)

Naam en voornaam: .....

Nummer van het dienstboekje, respectievelijk van het kwalificatiecertificaat schipper:

Nam van het schip, uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI)	Einde van de reis Datum	Einde van de reis Tijdstip	Exploitatiewijze voor het einde van de reis	Laatste rusttijd voor het einde van de reis		Handtekening van de schipper
				Begin	Einde	
	E	E1	E2	E3	E4	
1	2	3	4	5	6	7

**Aanwijzingen voor het bijhouden van de verklaring**

1. De verklaring moet bij elke wisseling van schip door de schipper van het schip waarop de laatste reis van het bemanningslid heeft plaatsgevonden, worden ingevuld.
2. De verklaring moet aan de schipper van het schip waarop de nieuwe reis wordt aangevangen, worden overgelegd.
3. De gegevens in de verklaring moeten met de gegevens in het dienstboekje en het vaartijdenboek van het schip waarop de laatste reis van het bemanningslid heeft plaatsgevonden, overeenstemmen.

\*\*\*