



## Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 15 februari 2022, nr. IENW/BSK-2022/31845, tot wijziging van de Binnenvaartregeling en de Regeling tarieven scheepvaart 2005 ter gedeeltelijke implementatie van Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2018 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de Richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad (PbEU 2017, L 345) (Regeling gedeeltelijke implementatie richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 26, eerste lid, 28, eerste lid, 32, eerste en tweede lid, en 33, eerste lid, van de Binnenvaartwet en de artikelen 17, tweede, derde en vierde lid, 18, eerste lid, 19, 20, vijfde lid, 23, derde lid, 24, 25, tweede lid, 29, eerste en tweede lid van het Binnenvaartbesluit;

BESLUIT:

### ARTIKEL I

De Binnenvaartregeling wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1.1 worden in alfabetische volgorde ingevoegd:

*competentieverklaring dekbemanningslid*: door een bevoegde autoriteit afgegeven verklaring waarin wordt verklaard dat een matroos, volmatroos of stuurman voldoet aan de competentienormen van het operationele niveau van Richtlijn 2017/2397;

*dienstboekje*: persoonlijk register waarin de gegevens met betrekking tot het arbeidsverleden van een bemanningslid staan genoteerd, met name de vaartijden en de gemaakte reizen;

*ES-QIN*: actuele Europese standaard voor kwalificaties in de binnenvaart vastgesteld door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart, ingesteld door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart bij plenaire zitting in juni 2015 en gepubliceerd op ES-QIN 2018 – CESNI – Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le domaine de la Navigation Intérieure;

*kwalificatiecertificaat*: door een bevoegde autoriteit afgegeven certificaat waarin wordt verklaard dat een dekbemanningslid aan de voorschriften van Richtlijn 2017/2397 voldoet;

*kwalificatiecertificaat schipper*: door een bevoegde autoriteit afgegeven certificaat zoals bedoeld in artikel 25, eerste lid, van de wet waarin wordt verklaard dat een schipper een vaarbevoegdheid bezit en aan de voorschriften van Richtlijn 2017/2397 wordt voldaan;

*Richtlijn 2017/2397*: 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 (PbEU 2017, L 345);

*schipper*: 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;

*specifieke vergunning*: specifieke vergunning bedoeld in artikel 7.11b, een door een bevoegde autoriteit afgegeven aantekening op het kwalificatiecertificaat schipper waarmee wordt aangegeven dat de schipper aan aanvullende voorschriften van Richtlijn 2017/2397 voldoet;

*vaarbewijs*: bewijs van vaarbevoegdheid;

*vaartijd*: tijd, uitgedrukt in dagen, die dekbemanningsleden aan boord hebben doorgebracht tijdens een door de bevoegde autoriteit gevalideerde reis met een vaartuig op binnenwateren, met inbegrip van laad- en losactiviteiten die actieve scheepvaartoperaties vereisen.

B

In artikel 1.11, eerste lid, wordt onder vervanging van de punt aan het einde van onderdeel e door een



puntkomma na onderdeel e een onderdeel toegevoegd, luidend:

- f. de specifieke vergunning voor varen met behulp van een radar, bedoeld in artikel 7.11b.

C

In artikel 2.2, onderdeel a, subonderdeel 3°, wordt na '10650,' ingevoegd '25511, 25612,'.

D

Artikel 2.9 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid komt te luiden:

3. Een stuurman:
  - a. is in het bezit van een beperkt groot vaarbewijs;
  - b. voldoet aan de eisen van volmatroos, heeft als volmatroos ten minste 180 dagen vaartijd opgebouwd en is houder van een basiscertificaat marifonie, het beperkte certificaat maritieme radiocommunicatie of het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie zoals bedoeld in de Examenregeling frequentiegebruik 2008; of
  - c. heeft ten minste 500 dagen werkervaring als kapitein als bedoeld in artikel 1 van de Wet zeevarenden, is houder van een competentieverklaring dekbemanningslid en is houder van een basiscertificaat marifonie, het beperkte certificaat maritieme radiocommunicatie of het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie zoals bedoeld in de Examenregeling frequentiegebruik 2008.

2. In het vijfde lid wordt 'één jaar' vervangen door '180 dagen'

3. Het zesde lid komt te luiden:

6. Een matroos:
  - a. is ten minste 17 jaar oud, heeft een opleidingsprogramma van ten minste twee jaar afgerond dat gebaseerd is op de competentienormen en onderwerpen zoals genoemd in onderdeel 1 van bijlage II van Richtlijn 2017/2397, heeft een vaartijd van ten minste 90 dagen opgebouwd als onderdeel van het opleidingsprogramma en is als gevolg van het voltooien van dat opleidingsprogramma in bezit van:
    - 1°. het diploma matroos binnenvaart, zoals opgenomen in het Centraal Register Beroepsopleidingen met nummer 25610;
    - 2°. het diploma kapitein binnenvaart, schipper binnenvaart of bootman, zoals opgenomen in het Centraal Register Beroepsopleidingen onder de respectieve nummers 25612, 25611 en 25635;
    - 3°. het diploma VMBO Rijn-, en binnen- en kustvaart van het Scheepvaart en Transport College te Rotterdam, het Maritiem College te IJmuiden, of de Maritieme Academie Harlingen, waarbij voor de met ingang van 1 juli 2017 behaalde diploma's de beroepsgerichte keuzevakken met de vakcodes 2105 tot en met 2108 op de bijbehorende cijferlijst moeten zijn vermeld en de toets matroosvaardigheden voldoende moet zijn afgesloten; dan wel
    - 4°. een erkenning van beroepskwalificaties als bedoeld in de Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties; of
  - b. is ten minste 18 jaar oud en:
    - 1°. is houder van een competentieverklaring dekbemanningslid; en
    - 2°. heeft een vaartijd van ten minste 360 dagen opgebouwd, of heeft een vaartijd van ten minste 180 dagen opgebouwd indien in aanvulling daarop ook ten minste 250 dagen werkervaring als dekbemanningslid op een zeeschip zijn opgebouwd; of
  - c. heeft een opleidingsprogramma van ten minste negen maanden afgerond dat gebaseerd is op de competentienormen en onderwerpen zoals genoemd in onderdeel 1 van bijlage II van Richtlijn 2017/2397 en als onderdeel daarvan een praktijkexamen afgerond, heeft een vaartijd van ten minste 90 dagen opgebouwd als onderdeel van het opleidingsprogramma of na afloop daarvan en heeft voorafgaand aan de inschrijving voor het opleidingsprogramma vijf jaar werkervaring opgebouwd, 500 dagen werkervaring als dekbemanningslid op een zeeschip opgebouwd of een beroepsopleiding van ten minste drie jaar voltooid.

4. In het zevende lid wordt '25509, 25510, 25511, 25564, en 25385' vervangen door '25509, 25610, 25510, 25611, 25511, 25612, 25564, 25635, 25385 en 23277'.

5. In het negende lid wordt na 'bijlage 1 van Richtlijn 91/672/EEG' ingevoegd ', een overeenkomstig



Richtlijn 2017/2397 afgegeven kwalificatiecertificaat schipper’.

6. Na het negende lid wordt een lid toegevoegd, luidend:

10. Dekbemanningsleden die houder zijn van een kwalificatiecertificaat afgegeven door de bevoegde autoriteit in het buitenland overeenkomstig Richtlijn 2017/2397 voor een functie genoemd in dit artikel voldoen aan de eisen voor die desbetreffende functie.

E

In artikel 2.10 wordt na het achtste lid een lid toegevoegd, luidend:

9. Dekbemanningsleden die houder zijn van een kwalificatiecertificaat afgegeven door de bevoegde autoriteit in het buitenland overeenkomstig Richtlijn 2017/2397 voor een functie genoemd in dit artikel voldoen aan de eisen voor die desbetreffende functie.

F

Na artikel 2.10 wordt een artikel ingevoegd, luidend:

#### **Artikel 2.10a**

1. De schipper en de bij de bunkerprocedure betrokken bemanningsleden van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken, moeten over een deskundigheid aangaande het gebruik van vloeibaar aardgas als brandstof beschikken.
2. Deze deskundigheid kan worden aangetoond door het beschikken over een kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG), een specifieke vergunning voor het varen met vloeibaar aardgas als brandstof, bedoeld in artikel 2.11b, lid 1, onderdeel d, of een verklaring van deskundigheid aangaande het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof, bedoeld in artikel 4a.02 van het Rsp.

G

In artikel 5.11 wordt, onder vernummering van het tweede en derde lid naar derde en vierde lid na het eerste lid een lid ingevoegd, luidend:

2. Het dienstboekje schipper wordt afgegeven overeenkomstig het model van bijlage 5.9.

H

In artikel 7.3 wordt ‘Het klein, beperkt groot en groot vaarbewijs’ vervangen door ‘Het kwalificatiecertificaat schipper, het kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas, de specifieke vergunningen, en het klein, beperkt groot en groot vaarbewijs’

I

In het eerste lid van artikel 7.9b vervalt ‘alsmede’ en wordt na ‘een erkend buitenlands bewijs van vaarbekwaamheid als bedoeld in artikel 7.11’ ingevoegd ‘, het kwalificatiecertificaat schipper, bedoeld in artikel 7.11a, en de specifieke vergunningen, bedoeld in artikel 7.11b’.

J

Na artikel 7.11 worden twee nieuwe artikelen ingevoegd, luidend:

#### **Artikel 7.11a**

1. Het kwalificatiecertificaat schipper wordt erkend als gelijkwaardig bewijs van vaarbekwaamheid als bedoeld in artikel 17, vierde lid, onderdeel a, van het besluit, voor het groot vaarbewijs en beperkt groot vaarbewijs op rivieren, kanalen en meren zolang de eventueel benodigde specifieke vergunningen zoals bedoeld in artikel 7.11b op het kwalificatiecertificaat zijn aangemerkt.
2. Het kwalificatiecertificaat schipper wordt erkend als gelijkwaardig bewijs van vaarbekwaamheid als bedoeld in artikel 17, vierde lid, onderdeel a, van het besluit, voor het groot vaarbewijs en beperkt groot vaarbewijs voor alle binnenwateren zolang de specifieke vergunning voor het



varen op wateren van maritieme aard en overige eventueel benodigde specifieke vergunningen zoals bedoeld in artikel 7.11b op het kwalificatiecertificaat zijn aangetekend zoals bedoeld in artikel 7.19a, zesde lid.

#### **Artikel 7.11b**

1. Een specifieke vergunning is vereist voor het voeren van schepen, waarvoor een kwalificatiecertificaat schipper vereist is, die varen:
  - a. op wateren die zijn geclassificeerd als binnenwateren van maritieme aard;
  - b. op waterwegen die zijn ingedeeld als binnenwatertrajecten met specifieke risico's;
  - c. met behulp van een radar;
  - d. met vloeibaar aardgas als brandstof.
2. De maritieme wateren, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, zijn de rivieren kanalen en meren zoals bedoeld in artikel 13 van het besluit.

K

Na artikel 7.16 wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidend:

#### **Artikel 7.16a**

1. Het examen ter verkrijging van het kwalificatiecertificaat schipper is deels een praktijkexamen en heeft betrekking op de onderwerpen en competentienormen, genoemd in onderdeel 2 van bijlage II van Richtlijn 2017/2397.
2. Het examen ter verkrijging van het kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) heeft betrekking op de onderwerpen en competentienormen, genoemd in onderdeel 4.2 van bijlage II van Richtlijn 2017/2397.
3. Het examen ter verkrijging van de specifieke vergunning voor het varen op wateren die zijn geclassificeerd als binnenwateren van maritieme aard heeft betrekking op de onderwerpen en competentienormen, genoemd in onderdeel 3.1 van bijlage II van Richtlijn 2017/2397.
4. Het examen ter verkrijging van de specifieke vergunning voor het varen op een waterweg die is ingedeeld als binnenwatertraject met specifieke risico's omvat de examenonderdelen die door de EU-lidstaat die de binnenwateren met specifieke risico's heeft aangewezen verplicht worden gesteld en heeft betrekking op de onderwerpen en competentienormen die die lidstaat heeft vastgesteld.
5. Het examen ter verkrijging van een specifieke vergunning voor radarvaart is deels een praktijkexamen en heeft betrekking op de onderwerpen en competentienormen, genoemd in onderdeel 3.2 van bijlage II van Richtlijn 2017/2397.
6. Het examen ter verkrijging van de specifieke vergunning voor het varen met vloeibaar aardgas als brandstof is deels een praktijkexamen en heeft betrekking op de onderwerpen en competentienormen, genoemd in onderdeel 4.2 van bijlage II van Richtlijn 2017/2397.
7. Het examen ter verkrijging van een competentieverklaring dekbemanningslid is deels een praktijkexamen en heeft betrekking op de onderwerpen en competentienormen genoemd in onderdeel 1 van bijlage II van Richtlijn 2017/2397.
8. Indien er geen praktijkexamen, bedoeld in het eerste lid, kan worden afgenomen omdat er structureel geen simulatoren beschikbaar zijn, kan, in afwijking van artikel 7.18, eerste lid, onderdeel a, worden volstaan met het aantonen van een vaartijd van ten minste 720 dagen.

L

Artikel 7.17 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na 'examen ter verkrijging van het vaarbewijs' ingevoegd ', kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG), bedoeld in artikel 7.16a, tweede lid, of specifieke vergunning, bedoeld in artikel 7.16a, derde tot en met zesde lid,'.
2. Onder vernummering van het tweede naar het derde lid wordt na het eerste lid een lid ingevoegd, luidend:



2. Nadat het examen ter verkrijging van de competentieverklaring dekbemanningslid met gunstig gevolg is afgelegd, wordt de competentieverklaring dekbemanningslid afgegeven.
3. In het derde lid (nieuw) van artikel 7.17 wordt 'De verklaring vermeldt' vervangen door 'Met uitzondering van de verklaring met betrekking tot de examens, bedoeld in artikel 7.16a, vermeldt de verklaring, bedoeld in het eerste lid,'.

## M

Artikel 7.18 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Om voor de afgifte van een kwalificatiecertificaat schipper in aanmerking te komen:
  - a. beschikt de aanvrager van ten minste 18 jaar oud over de relevante verklaring, bedoeld in artikel 7.17, toont deze daarnaast aan dat een vaartijd van ten minste 540 dagen is opgebouwd en is deze houder van een basiscertificaat marifonie, het beperkte certificaat maritieme radiocommunicatie of het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie zoals bedoeld in de Examenregeling frequentiegebruik 2008;
  - b. heeft de aanvrager van ten minste 18 jaar oud, een opleidingsprogramma van ten minste drie jaar afgerond dat gebaseerd is op de competentienormen en onderwerpen zoals genoemd in onderdeel 2 van bijlage II van Richtlijn 2017/2397, heeft deze een vaartijd van ten minste 360 dagen opgebouwd als onderdeel van het opleidingsprogramma of na afloop daarvan en is deze houder van een basiscertificaat marifonie, het beperkte certificaat maritieme radiocommunicatie of het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie zoals bedoeld in de Examenregeling frequentiegebruik 2008;
  - c. heeft de aanvrager een opleidingsprogramma van ten minste anderhalf jaar afgerond dat gebaseerd is op de competentienormen en onderwerpen zoals genoemd in onderdeel 2 van bijlage II van Richtlijn 2017/2397, heeft deze een vaartijd van ten minste 180 dagen opgebouwd als onderdeel van het opleidingsprogramma en ten minste 180 dagen na afloop daarvan, is houder van een basiscertificaat marifonie, het beperkte certificaat maritieme radiocommunicatie of het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie zoals bedoeld in de Examenregeling frequentiegebruik 2008 en heeft deze voorafgaand aan de inschrijving voor het opleidingsprogramma vijf jaar werkervaring opgebouwd, 500 dagen werkervaring als dekbemanningslid op een zeeschip opgebouwd of een beroepsopleiding voltooid van ten minste drie jaar.

2. Na het vierde lid worden drie nieuwe leden toegevoegd, luidend:

5. De volgende vaarbewijzen zijn gelijkwaardige documenten zoals bedoeld in artikel 21 van het besluit:
  - a. het beperkt groot vaarbewijs A en het groot vaarbewijs A voor de afgifte van het kwalificatiecertificaat schipper met de specifieke vergunning voor het varen op wateren van maritieme aard;
  - b. het beperkt groot vaarbewijs B en het groot vaarbewijs B voor de afgifte van het kwalificatiecertificaat schipper.
6. De opleidingsprogramma's die gebaseerd zijn op de competentienormen en onderwerpen zoals genoemd in onderdeel 2 van bijlage II van Richtlijn 2017/2397 zijn de opleidingsprogramma's die resulteren in het diploma kapitein binnenvaart, schipper binnenvaart of bootman, zoals opgenomen in het Centraal Register Beroepsopleidingen onder de respectieve nummers 25612, 25611 en 25635.
7. Een afgegeven kwalificatiecertificaat schipper verloopt elke 13 jaar na afgifte of wanneer de houder de 60 jarige leeftijd heeft bereikt en elke vijf jaar daarna of wanneer de houder de 70 jarige leeftijd heeft bereikt en elke twee jaar daarna. Het kwalificatiecertificaat kan door de houder worden verlengd door het opnieuw aantonen van de medische geschiktheid met een geneeskundige verklaring van niet ouder dan drie maanden.

## N

Artikel 7.19 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

Indien de aanvrager aantoont ten minste 500 dagen werkervaring te hebben opgedaan als lid van



de dekbemanning van een zeeschip wordt de vaartijd, bedoeld in artikel 7.18, eerste lid, vermindert tot 180 dagen.

2. Onder vernummering van het derde naar het tweede lid vervalt het tweede lid.

O

Artikel 7.19a komt te luiden:

#### **Artikel 7.19a**

1. De aanvrager die voor de afgifte van een specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard in aanmerking wil komen beschikt over de relevante verklaring, bedoeld in artikel 7.17, of beschikt over het diploma kapitein binnenvaart, schipper binnenvaart of bootman, zoals opgenomen in het Centraal Register Beroepsopleidingen onder de respectieve nummers 10650, 25511, 25612, 93110, 95640, 10651, 25510, 25611, 91900, 95630, 10653, 25512, 25635 en 93030.
2. De aanvrager die voor de afgifte van een specifieke vergunning voor het varen op waterwegen die zijn ingedeeld als binnenwatertrajecten met specifieke risico's in aanmerking wil komen beschikt over de relevante verklaring, bedoeld in artikel 7.17.
3. De aanvrager die voor de afgifte van een specifieke vergunning voor radarvaart in aanmerking wil komen beschikt over de relevante verklaring, bedoeld in artikel 7.17, over een radarpatent, bedoeld in artikel 6.04, tweede lid, van het Rsp, of kan aantonen dat het diploma kapitein binnenvaart of schipper binnenvaart zoals opgenomen in het Centraal Register Beroepsopleidingen onder de respectieve nummers 10650, 25511, 25612, 93110, 95640, 10651, 25510, 25635, 91900, 95630 dan wel het onderdeel radar van die opleidingen is behaald.
4. De afgifte van een specifieke vergunning voor het gebruik van vloeibaar aardgas als brandstof vindt plaats in de vorm van een kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG), bedoeld in artikel 2.10a, volgens de eisen gesteld in artikel 7.19b, eerste lid.
5. De afgifte van de specifieke vergunningen, bedoeld in het eerste tot en met het derde lid, vindt plaats door aantekening op het kwalificatiecertificaat schipper van de aanvrager.

P

Na artikel 7.19a wordt een artikel ingevoegd, luidend:

#### **Artikel 7.19b**

1. De aanvrager die voor de afgifte van een kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) in aanmerking wil komen beschikt over een relevante verklaring, bedoeld in artikel 7.17 of over een verklaring van deskundigheid aangaande het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof, bedoeld in artikel 4a.02 van het Rsp.
2. Het kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas is vijf jaar geldig en kan verlengd worden door het tonen van een nieuwe relevante verklaring zoals bedoeld in artikel 7.17 of door het aantonen van opgebouwde vaartijd op een schip dat vloeibaar aardgas als brandstof gebruikt van 180 dagen in de afgelopen vijf jaar of 90 dagen in het afgelopen jaar.

Q

In artikel 7.21, eerste lid, wordt 'De examens ter verkrijging van een klein vaarbewijs, een beperkt groot vaarbewijs, een groot vaarbewijs, een verklaring praktijkexamen vaartijd en een verklaring praktijkexamen matroos' vervangen door 'De examens, bedoeld in de artikelen 7.15, 7.16 en 7.16a,'

R

Na artikel 12.5 worden twee artikelen ingevoegd, luidend:



### Artikel 12.5a

1. Op een bemanningslid, bedoeld in artikel 2.9, eerste lid, die volledig voldeed aan de eisen van ten minste één van de functies genoemd in de artikelen 2.9 en 2.10 op de dag voorafgaand aan de inwerkingtreding van artikel I van de Regeling gedeeltelijke implementatie richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart, blijven de artikelen 2.9 en 2.10 zoals die luiden op de dag voorafgaand aan de inwerkingtreding van die regeling van toepassing.
2. Op een persoon die met uitzondering van de vaartijdeis volledig voldeed aan de eisen van ten minste één van de functies genoemd in de artikelen 2.9, 2.10 of 7.18 op de dag voorafgaand aan de inwerkingtreding van artikel I van de Regeling gedeeltelijke implementatie richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart, blijven de eisen in de artikelen 2.9, 2.10 en 7.18 zoals die luiden op de dag voorafgaand aan de inwerkingtreding van die regeling van toepassing.
3. Op een persoon die volledig voldeed aan de eisen voor afgifte van een beperkt groot of een groot vaarbewijs zoals bepaald in artikel 7.18, eerste lid, op de dag voorafgaand aan de inwerkingtreding van artikel I van de Regeling gedeeltelijke implementatie richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart maar aan wie nog geen afgifte heeft plaatsgevonden, blijft artikel 7.18 zoals die luidde op de dag voorafgaand aan de inwerkingtreding van die regeling van toepassing.
4. Tot 18 januari 2023 kan in plaats van het diploma matroos binnenvaart genoemd in artikel 2.9, lid 6, onderdeel a, subonderdeel 1°, worden volstaan met het diploma matroos binnenvaart, zoals opgenomen in het Centraal Register Beroepsopleidingen onder de nummers 10652, 25509, 91880, 91881, 91882 en 95620 indien de houder van het diploma met de opleiding is gestart voor 18 januari 2022 en zolang wordt voldaan aan de vaartijdeis die voor de betreffende kwalificatie gold op de dag voorafgaand aan de inwerkingtreding van artikel I van de Regeling gedeeltelijke implementatie richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart.
5. Tot 18 januari 2023 kan in plaats van de diploma's kapitein binnenvaart, schipper binnenvaart of bootman, genoemd in artikel 2.9, lid 6, onderdeel a, subonderdeel 2°, worden volstaan met de diploma's kapitein binnenvaart, schipper binnenvaart of bootman, zoals opgenomen in het Centraal Register Beroepsopleidingen onder de respectieve nummers 10650, 25511, 93110, 95640, 10651, 25510, 91900, 95630, 10653, 25512 en 93030 indien de houder van het diploma met de opleiding is gestart voor 18 januari 2022 en zolang wordt voldaan aan de vaartijdeis die voor de betreffende kwalificatie gold op de dag voorafgaand aan de inwerkingtreding van artikel I van de Regeling gedeeltelijke implementatie richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart.
6. Tot 18 januari 2023 kan in plaats van de diploma's kapitein binnenvaart, schipper binnenvaart of bootman, genoemd in artikel 7.18, lid 6, worden volstaan met het diploma kapitein binnenvaart, schipper binnenvaart of bootman, zoals opgenomen in het Centraal Register Beroepsopleidingen onder de respectieve nummers 10650, 25511, 93110, 95640, 10651, 25510, 91900, 95630, 10653, 25512 en 93030 indien de houder van het diploma met de opleiding is gestart voor 18 januari 2022 en zolang wordt voldaan aan de vaartijdeis die voor de betreffende kwalificatie gold op de dag voorafgaand aan de inwerkingtreding van artikel I van de Regeling gedeeltelijke implementatie richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart.
7. Personen die voor 18 januari 2022 door het afleggen van examens zijn begonnen met het traject om de diploma's Schipper alle binnenwateren en Schipper rivieren, kanalen en meren te behalen kunnen deze diploma's tot 1 mei 2022 behalen op basis van de eisen die daar voor golden op de dag voorafgaand aan de inwerkingtreding van artikel I van de Regeling gedeeltelijke implementatie richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart en kan met die diploma's voldoen aan de eisen in artikel 7.18, eerste lid, onder a, zolang bij die aanvraag, eventueel met inbegrip van de aanvraag voor een specifieke vergunning voor het varen op wateren van maritieme aard, wordt voldaan aan de vaartijdeis die voor het gelijkwaardige vaarbewijs, bedoeld in artikel 7.11a, gold op de dag voorafgaand aan de inwerkingtreding van artikel I van de Regeling gedeeltelijke implementatie richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart en wordt voldaan aan het bekwaamheidsvereiste voor de marifonie.

### Artikel 12.5b

1. In plaats van de specifieke vergunning voor het varen met behulp van een radar, bedoeld in artikel 7.11b, lid 1, onderdeel c, kan worden volstaan met een radarpatent, bedoeld in artikel 6.04, tweede lid, van het Rsp.
2. In plaats van de specifieke vergunning voor het varen met vloeibaar aardgas als brandstof,



bedoeld in artikel 7.11b, lid 1, onderdeel d, kan worden volstaan met een verklaring van deskundigheid aangaande het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof, bedoeld in artikel 4a.02 van het Rsp.

S

Na bijlage 5.8 wordt een bijlage ingevoegd, luidend:

#### **BIJLAGE 5.9 MODEL DIENSTBOEKJE SCHIPPER ALS BEDOELD IN ARTIKEL 5.11, LID 2**

##### **Artikel 1**

Het dienstboekje schipper wordt verstrekt volgens het model dat is vastgelegd in Deel V, Hoofdstuk 4, paragraaf 1, van ES-QIN en volgens de instructies vastgelegd in Deel V, Hoofdstuk 4, paragraaf 2, van ES-QIN.

T

Bijlage 6.1, hoofdstuk 2, komt als volgt te luiden:

#### **HOOFDSTUK 2. KEURINGSEISEN**

##### **Artikel 7**

1. De keuring van de medische geschiktheid wordt uitgevoerd op basis van de eisen zoals die zijn vastgelegd in Bijlage IV Standaarden inzake de medische geschiktheid van Gedelegeerde Richtlijn (EU) 2020/12 van de Commissie van 2 augustus 2019 tot aanvulling van Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft normen betreffende competenties en de overeenkomstige kennis en vaardigheden voor praktijkexamens, de goedkeuring van simulatoren en medische geschiktheid.
2. Een wijziging van bijlage IV Standaarden inzake de medische geschiktheid van Gedelegeerde Richtlijn (EU) 2020/12 van de Commissie van 2 augustus 2019 tot aanvulling van Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft normen betreffende competenties en de overeenkomstige kennis en vaardigheden voor praktijkexamens, de goedkeuring van simulatoren en medische geschiktheid gaat voor de toepassing van artikel 6.4, eerste lid, gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijziging uitvoering moet zijn gegeven.

U

In bijlage 7.3 wordt voor paragraaf 'model-groot vaarbewijs A en B voor de binnenvaart' een paragraaf ingevoegd, luidend:

##### *Model kwalificatiecertificaten en specifieke vergunningen*

Het kwalificatiecertificaat schipper, het kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas en de specifieke vergunningen worden verstrekt volgens het model en de instructies die zijn vastgelegd in Deel V, Hoofdstuk 1 van ES-QIN.

#### **ARTIKEL II**

De Regeling tarieven scheepvaart 2005 wordt als volgt gewijzigd:

A

Na artikel 1.25 wordt een artikel ingevoegd:

##### **Artikel 1.25a. Tarief aanvraag kwalificatiecertificaat schipper**

1. Voor de behandeling van de eerste aanvraag van een kwalificatiecertificaat schipper, bedoeld in artikel 7.18 van de Binnenvaartregeling, is een tarief verschuldigd dat is vastgesteld door het CBR overeenkomstig artikel 4am van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 17, eerste lid, van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen.
2. Voor de behandeling van de aanvraag van een duplicaat dan wel een vernieuwing van de





geldigheid van het kwalificatiecertificaat schipper in verband met de leeftijdscategorieën is een tarief verschuldigd dat is vastgesteld door het CBR overeenkomstig artikel 4am van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 17, eerste lid, van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen.

B

Na artikel 1.26 worden zes artikelen ingevoegd, luidend:

**Artikel 1.26a. Tarief examen kwalificatiecertificaat schipper**

1. Voor deelname aan het examen ter verkrijging van het kwalificatiecertificaat schipper is een tarief verschuldigd per onderdeel van het schriftelijk, mondeling of praktijkexamen dat is vastgesteld door het CBR overeenkomstig artikel 4am van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 17, eerste lid, van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen.
2. Voor het herexamen voor een van de examens, bedoeld in het eerste lid, is het eerste lid van overeenkomstige toepassing.

**Artikel 1.26b. Tarief aanvraag kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas**

1. Voor de behandeling van de eerste aanvraag van een kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas, bedoeld in artikel 7.19b, lid 1, van de Binnenvaartregeling, is een tarief verschuldigd dat is vastgesteld door het CBR overeenkomstig artikel 4am van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 17, eerste lid, van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen.
2. Voor de behandeling van de aanvraag van een duplicaat dan wel een vernieuwing van de geldigheid van het kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas in verband met het verstrijken van de tijd is een tarief verschuldigd dat is vastgesteld door het CBR overeenkomstig artikel 4am van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 17, eerste lid, van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen.

**Artikel 1.26c. Tarief examen kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas**

1. Voor deelname aan het examen ter verkrijging van het kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas is een tarief verschuldigd per onderdeel van het schriftelijk, mondeling of praktijkexamen dat is vastgesteld door het CBR overeenkomstig artikel 4am van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 17, eerste lid, van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen.
2. Voor het herexamen voor een van de examens, bedoeld in het eerste lid, is het eerste lid van overeenkomstige toepassing.

**Artikel 1.26d. Tarief aanvraag specifieke vergunning**

1. Voor de behandeling van de eerste aanvraag van een specifieke vergunning schipper als bedoeld in artikel 7.19a, van de Binnenvaartregeling is een tarief verschuldigd dat is vastgesteld door het CBR overeenkomstig artikel 4am van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 17, eerste lid, van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen.
2. Voor de behandeling van de aanvraag van een duplicaat dan wel een vernieuwing van de geldigheid van de specifieke vergunning is een tarief verschuldigd dat is vastgesteld door het CBR overeenkomstig artikel 4am van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 17, eerste lid, van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen.

**Artikel 1.26e. Tarief examen specifieke vergunning**

1. Voor deelname aan het examen ter verkrijging van een specifieke vergunning als bedoeld in artikel 7.16a van de Binnenvaartregeling is een tarief verschuldigd per van toepassing zijnde onderdeel van het schriftelijk, mondeling of praktijkexamen dat per verschillend type specifieke vergunning is vastgesteld door het CBR overeenkomstig artikel 4am van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 17, eerste lid, van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen.



2. Voor het herexamen voor een van de examens, bedoeld in het eerste lid, is het eerste lid van overeenkomstige toepassing.

#### **Artikel 1.26f. Tarief examen competentieverklaring dekbemanningslid**

1. Voor deelname aan het examen ter verkrijging van een competentieverklaring dekbemanningslid als bedoeld in artikel 7.17, tweede lid, van de Binnenvaartregeling is een tarief verschuldigd per van toepassing zijnde onderdeel van het schriftelijk, mondeling of praktijkexamen dat is vastgesteld door het CBR overeenkomstig artikel 4am van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 17, eerste lid, van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen.
2. Voor het herexamen voor een van de examens, bedoeld in het eerste lid, is het eerste lid van overeenkomstige toepassing.

#### **ARTIKEL III**

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling gedeeltelijke implementatie richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart

#### **ARTIKEL IV**

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de dag van de uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers*



## TOELICHTING

### A. Algemene deel

#### 1. Inleiding

Deze wijzigingsregeling strekt tot de gedeeltelijke implementatie van 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 (PbEU 2017, L 345)(hierna: richtlijn).

De doelstelling van deze richtlijn is het tot stand brengen van een gemeenschappelijk kader voor de erkenning van minimumberoepskwalificaties voor de binnenvaart. Met de richtlijn worden de voorwaarden en procedures vastgesteld voor de certificering van de kwalificaties van personen die betrokken zijn het bedienen van een vaartuig dat de binnenwateren in de Unie bevaart en voor de erkenning van die kwalificaties uit de andere lidstaten. De uiterste implementatiedatum van de richtlijn was 17 januari 2022.

Voor de volledige implementatie is een wijziging nodig van de Binnenvaartwet, het Binnenvaartbesluit, de Binnenvaartregeling en enkele andere regelingen. De volledige implementatie van de richtlijn heeft vertraging opgelopen door de complexiteit van de te regelen aspecten. Het streven is dat de richtlijn in de tweede helft van 2022 volledig is geïmplementeerd. Met deze wijziging van de Binnenvaartregeling in begin 2022 wordt de richtlijn geïmplementeerd voor zover dat mogelijk is binnen het huidige kader van de Binnenvaartwet en het Binnenvaartbesluit. Volgens vast kabinetsbeleid is er bij deze wijzigingsregeling sprake van zuivere en zo veel mogelijk lastenluwe uitvoering van EU-wetgeving.

#### 2. Richtlijn (EU) 2017/2397 beroepskwalificaties binnenvaart

##### 2.1 Achtergrond

De richtlijn vervangt de richtlijnen 91/672/EEG<sup>1</sup> en 96/50/EG<sup>2</sup>, welke voorzien in de wederzijdse erkenning van vaarbewijzen en minimumeisen voor de afgifte ervan bevatten. Deze twee richtlijnen beperkten zich tot de wederzijdse erkenning van certificaten van schippers van vaartuigen die gebruikmaken van de Europese binnenwateren, met uitzondering van de wateren die worden beheerst door de Akte van Mannheim, de zogeheten Aktewateren.<sup>3</sup> De richtlijn heeft in dat opzicht twee belangrijke verschillen met de richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG. Ten eerste dat de richtlijn zich ook uitstrekt tot alle andere leden van de dekbemanningsleden, zoals bijvoorbeeld de (vol)matroos en deksman. Ten tweede dat de richtlijn zich tevens uitstrekt tot de beroepskwalificaties die van toepassing zijn op een dekbemanningsleden die vaart op de Aktewateren.

De richtlijn beoogt de bevordering van de arbeidsmobiliteit en de veiligheid in de binnenvaartsector door ervoor te zorgen dat de kwalificaties van geschoolde werknemers in de hele Europese Unie gelijkloend zijn en erkend worden. Daartoe is het toepassingsbereik uitgebreid naar alle dekbemanningsleden.

Met de komst van de richtlijn is een brede erkenning van deze beroepskwalificaties in de binnenvaart bewerkstelligd. Elke lidstaat kende tot voor kort zijn eigen systeem voor het verkrijgen van kwalificaties. Kwalificaties in de ene lidstaat waren niet automatisch geldig in een andere lidstaat, de erkenning liep tot nu toe via de Richtlijn 2005/36/EG<sup>4</sup> die geïmplementeerd is in de Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties. Daardoor was er een uiteenlopend scala van minimumeisen dat per lidstaat gehanteerd werd. Deze uiteenlopende minimumeisen voor de beroepskwalificaties boden onvoldoende zekerheid voor de lidstaten en bemanningsleden wat betreft de erkenning van beroepskwalificaties van bemanning uit andere lidstaten. Die zekerheid was gewenst omdat de eisen impact hebben op de algehele veiligheid van de binnenvaart.

##### 2.2 Hoofdpijnen richtlijn

Kern van de richtlijn is dat het huidige ervaringsgerichte kwalificatiesysteem wordt gewijzigd in een

<sup>1</sup> Richtlijn 91/672/EEG van de Raad van 16 december 1991 inzake de wederzijdse erkenning van de nationale vaarbewijzen voor het besturen van schepen in het goederen- en personenvervoer over de binnenwateren (PbEG 1991, L 373)

<sup>2</sup> Richtlijn 96/50/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenvaartuigen welke bij het goederen- en personenvervoer in de Gemeenschap gebruikt worden (PbEG 1996, L 235)

<sup>3</sup> Met Aktewateren wordt bedoeld de Rijn en zijn uitmondingen van Bazel tot in de open zee, inclusief de Lek en de Waal.

<sup>4</sup> Richtlijn 2005/36/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties (PbEU 2005, L 255)



competentiegericht kwalificatiesysteem voor dekbemanningsleden in de beroepsvaart voor goederen- en personenvervoer. Met deze richtlijn wordt een stap gezet naar Europese harmonisatie van de regelgeving ten aanzien van de benodigde kwalificaties voor dekbemanningsleden op een binnenvaartschip. De richtlijn beoogt hiermee de mobiliteit te bevorderen en de veiligheid van de scheepvaart op de binnenwateren en de bescherming van personen en milieu te waarborgen.

De richtlijn introduceert het kwalificatiecertificaat van de Unie (het kwalificatiecertificaat). Dit is het kwalificatiecertificaat dat wordt afgegeven door de Lidstaten van de Europese Unie aan diegene die voldoet aan de voorgeschreven competenties om zo'n kwalificatiecertificaat te ontvangen.

Met deze harmonisatie wordt bereikt dat een door een van de Lidstaten van de Europese Unie uitgegeven kwalificatiecertificaat, geldig is op alle binnenwateren van de Europese Unie. Afzonderlijke erkenning van individuele Lidstaten is daarom niet meer nodig. Dit betekent tevens een verschuiving van de erkenningsbevoegdheid ten aanzien van dergelijke documenten van derde landen van de Lidstaten naar de Europese Commissie.

Wat betreft kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en logboeken die zijn afgegeven overeenkomstig het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP), regelt de Richtlijn dat deze geldig zijn op alle binnenwateren van de Unie, wanneer de eisen in het RSP identiek zijn aan de eisen in de Richtlijn.

De richtlijn is van toepassing op dekbemanningsleden, deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas en deskundigen voor de passagiersvaart op nader aangeduide typen vaartuigen. Hoewel de richtlijn harmonisatie van de beroepskwalificaties voor dekbemanningsleden in het leven roept, omschrijft de richtlijn de toepasbaarheid van de richtlijn mede aan de hand van het type vaartuig waarop de respectievelijke dekbemanningsleden aanwezig kunnen zijn. Zo strekt de richtlijn zich uit tot de volgende typen vaartuigen: vaartuigen met een lengte van 20 meter of meer, vaartuigen waarvan het volume 100 kubieke meter of meer bedraagt, bepaalde typen sleep- en duwboten, passagiersvaartuigen, vaartuigen die uit hoofde van Richtlijn 2008/68/EG<sup>5</sup> over een goedkeuringscertificaat moeten beschikken en drijvende werktuigen. Belangrijk is voorts te vermelden dat de richtlijn zich expliciet richt op passagiersvaartuigen. Hiermee wordt, net als in de zeevaart, gedoeld op vaartuigen die gebouwd en ingericht zijn voor het vervoer van meer dan 12 passagiers.

De richtlijn geeft daarnaast aan welke gevallen buiten het toepassingsbereik vallen. Zo zijn personen die varen om sportieve of recreatieve redenen, die betrokken zijn bij het bedienen van niet vrijvarende ponten of die betrokken zijn bij het bedienen van bepaalde vaartuigen van hulpdiensten of de strijdkrachten uitgezonderd van de toepassing van de richtlijn.

### **3. Mogelijkheden binnen huidige binnenvaartregelgeving**

Met deze gedeeltelijke implementatie is geprobeerd zo veel mogelijk onderdelen van de richtlijn te implementeren binnen de ruimte die de Binnenvaartwet en het Binnenvaartbesluit daarvoor bieden. De wijzigingen die al mogelijk waren zien vooral op het kwalificatiecertificaat voor de schipper, het kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas, de specifieke vergunningen en de kwalificaties voor de overige dekbemanningsleden.

Deze gedeeltelijke implementatie heeft het doel te voorkomen dat het verstrijken van de uiterste implementatiedatum zonder dat de volledige implementatie plaats heeft gevonden tot problemen leidt. Een belangrijk aspect van de richtlijn is namelijk de erkenning van de kwalificatiecertificaten die zijn uitgegeven in Nederland in de andere EU-lidstaten en omgekeerd. Bij het uitblijven van implementatie en het vasthouden aan het oude systeem zou dat daarom tot problemen voor de binnenvaartsector kunnen leiden op de binnenwateren van andere EU-lidstaten.

De vertraging bij het volledig implementeren van de richtlijn speelt echter niet alleen in Nederland. Om die reden is het niet volledig duidelijk hoe de situatie in het buitenland zal zijn voor Nederlandse dekbemanningsleden. Mede omdat ook het RSP nog niet is aangepast wordt er in het verband van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart gewerkt aan een onderlinge oplossing.

Voor het kwalificatiecertificaat schipper wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid om vaarbewijzen af te geven en in aanvulling daarop van de mogelijkheid om bewijzen van vaarbekwaamheid gelijk te stellen aan het beperkt groot en groot vaarbewijs.

De specifieke vergunningen die benodigd zijn bij het varen op bepaalde wateren of onder bepaalde omstandigheden worden als voorwaarde gesteld bij de gelijkstelling van het kwalificatiecertificaat schipper. Op die manier kunnen de specifieke vergunningen al worden geïntroduceerd in deze gedeeltelijke implementatie. Het kwalificatiecertificaat schipper is maar beperkt te gebruiken zonder eventuele specifieke vergunningen. Zonder die specifieke vergunningen zou dus ook deze gedeeltelijke implementatie maar beperkt nuttig zijn.

<sup>5</sup> Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land (PbEU 2008, L 206)



Voor de kwalificaties voor de overige dekbemanningsleden, de dekbemanningsleden die geen schipper zijn, wordt dezelfde grondslag gebruikt als de grondslag die al werd gebruikt voor de kwalificaties zoals die vóór deze gedeeltelijke implementatie al bestonden. Omdat die grondslag niet voorziet in het afgeven van kwalificatiecertificaten wordt het kwalificatiecertificaat voor de overige dekbemanningsleden nog niet ingevoerd bij deze gedeeltelijke implementatie. De eisen die voor de kwalificaties worden gesteld worden echter wel veranderd in lijn met de richtlijn. Overige dekbemanningsleden kunnen nu dus aan de eisen voor een kwalificatie voldoen door een opleiding te hebben afgerond of de benodigde examens te hebben behaald en de bijbehorende vaartijd te hebben opgebouwd, maar nog geen certificaat krijgen voor die behaalde kwalificatie. Om aan te kunnen tonen dat een overig dekbemanningslid de benodigde examens heeft behaald, kan worden volstaan met de verklaring die het CBR afgeeft na het succesvol afleggen van het examen, de competentieverklaring dekbemanningslid. Daarnaast stelt de richtlijn ook kwalificatiecertificaten in voor het uitvoeren van specifieke activiteiten. Die activiteiten zijn het varen met passagiers en het varen op vloeibaar aardgas. Het kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas wordt met deze gedeeltelijke implementatie ook al ingevoerd. Dit certificaat is namelijk zeer goed te vergelijken met de verklaring van deskundigheid aangaande het gebruik van vloeibaar aardgas als brandstof die al verplicht is gesteld in het RSP.

Een aantal zaken uit de richtlijn kunnen in deze gedeeltelijke implementatie nog niet worden geïmplementeerd omdat de grondslag daarvoor nog ontbreekt in de Binnenvaartwet en het Binnenvaartbesluit. Het voornaamste is zoals gezegd het kwalificatiecertificaat voor de overige dekbemanningsleden. Daar kunnen nu slechts de kwalificatie-eisen worden aangepast, maar nog geen certificaat worden afgegeven en dus evenmin verplicht worden gesteld.

Voor het kwalificatiecertificaat voor deskundigen voor de passagiersvaart bestaat nog geen grondslag in de Binnenvaartwet of het Binnenvaartbesluit. Deze wordt daarom met deze gedeeltelijke implementatie nog niet ingevoerd.

Ook zal de richtlijn consequenties hebben voor de huidige verscheidene vrijstellingen die gelden voor de verplichting om een bepaald vaarbewijs te hebben. Omdat met deze gedeeltelijke implementatie nog niet geheel wordt overgegaan op het nieuwe systeem is er ook voor gekozen om de vrijstellingen tot aan de volledige implementatie te behouden in de huidige vorm.

Verder zijn er enkele opleidingseisen nog niet helemaal in lijn gebracht met de eisen uit de richtlijn. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de eisen voor de deksman.

#### **4. Hoofdlijnen regeling**

In hoofdlijnen zijn er drie soorten wijzigingen te onderscheiden. Wijzigingen ter implementatie van het kwalificatiecertificaat schipper en de bijbehorende specifieke vergunningen, wijzigingen ter implementatie van de kwalificaties voor de dekbemanningsleden niet zijnde schipper en overige wijzigingen.

##### *4.1 Kwalificatiecertificaat schipper en specifieke vergunningen*

Het kwalificatiecertificaat schipper betreft een vaarbevoegdheidsbewijs, waarmee aangetoond wordt dat de houder bevoegd en bekwaam is een bepaald vaartuig te besturen. Ook houdt dit kwalificatiecertificaat schipper een aantal bekwaamheden in die zien op het management van het schip en de aanwezige dekbemanningsleden.

Met de wijziging van de Binnenvaartregeling kunnen er kwalificatiecertificaten schipper worden uitgegeven conform de eisen van de richtlijn. Het kwalificatiecertificaat schipper wordt gelijkgesteld aan het groot vaarbewijs, het kwalificatiecertificaat schipper wordt daarmee het alternatief van het groot vaarbewijs. De afgifte van nieuwe beperkt groot en groot vaarbewijzen wordt beëindigd, in plaats daarvan kan dus het kwalificatiecertificaat schipper worden aangevraagd. Diegenen die nu al houder zijn van een beperkt groot of groot vaarbewijs kunnen deze blijven gebruiken. Pas bij de volledige implementatie zal er een mogelijkheid komen om de oude maar nog wel geldige vaarbewijzen om te ruilen voor het nieuwe kwalificatiecertificaat schipper. Houders van een oud vaarbewijs waarvan de geldigheid verlopen is door het verstrijken van de tijd moeten een nieuw vaarbewijs aanvragen en kunnen op die manier dus wel al een nieuw kwalificatiecertificaat schipper verkrijgen. Onder andere voor het onderscheid tussen de rivieren, kanalen en meren en alle binnenwateren is het van belang om ook al de specifieke vergunningen af te geven. Deze worden nu geïntroduceerd in de Binnenvaartregeling door ze op te nemen als voorwaarde voor de gelijkstelling van het kwalificatiecertificaat schipper. De richtlijn kent vijf omschreven situaties waarvoor een specifieke vergunning verplicht is gesteld. Zo wordt voor het varen op wateren die zijn geclassificeerd als binnenwateren van maritieme aard, het varen met behulp van radar, het varen met vaartuigen die vloeibaar aardgas als brandstof gebruiken, het varen op waterwegen die zijn ingedeeld als binnenwatertrajecten met specifieke risico's en het varen met grote konvooien een specifieke vergunning vereist. Van wateren die zijn ingedeeld als binnenwatertrajecten met specifieke risico's is in Nederland op dit moment geen sprake. Die specifieke vergunning en de specifieke vergunning voor het varen met grote konvooien zijn in de gedeeltelijke implementatie nog niet geregeld.



## 4.2 Kwalificaties dekbemanningsleden niet zijnde schipper

Voor de overige dekbemanningsleden worden na de volledige implementatie afzonderlijke kwalificatiecertificaten afgegeven. Dit betekent dat er een afzonderlijk kwalificatiecertificaat is voor een deksman, lichtmatroos, matroos, volmatroos en stuurman.

Voor de afgifte van de kwalificatiecertificaten voor die overige dekbemanningsleden bestaat op het moment, totdat de volledige implementatie van de richtlijn heeft plaatsgevonden, echter nog geen grondslag in de Binnenvaartwet. Hierom is voor nu aangesloten bij het huidige kwalificatiesysteem. Dekbemanningsleden worden gekwalificeerd als bijvoorbeeld matroos of stuurman als zij voldoen aan de eisen uit de Binnenvaartregeling, hoewel zij hier nog geen kwalificatiecertificaat voor kunnen krijgen. De eisen voor deze kwalificaties zijn nu zo gewijzigd dat aan de eisen van de richtlijn wordt voldaan, maar dan zonder dat er een kwalificatiecertificaat wordt afgegeven. Dat certificaat kan pas worden aangevraagd wanneer de volledige implementatie is afgerond.

Er zijn een aantal routes om te voldoen aan de kwalificatie-eisen en om na de volledige implementatie van de richtlijn een kwalificatiecertificaat aan te kunnen vragen. Voor de competentiebeoordeling die noodzakelijk is voor een paar van de routes om aan de eisen te voldoen is aangesloten bij het systeem van de huidige examens voor vaarbewijzen van het CBR. Bemanningsleden kunnen dus al wel examen doen en krijgen voor een succesvol afgesloten examen een verklaring zoals die nu ook al wordt afgegeven na een examen voor een vaarbewijs. Met die verklaring, een competentieverklaring dekbemanningslid, kan alleen nog geen kwalificatiecertificaat worden aangevraagd. De verklaring is ook geen vervangend officieel document dat de kwalificatie aantoonst. Om aan de kwalificatie-eisen voor een van de functies van de dekbemanningsleden met uitzondering van de schipper te voldoen, dient een dekbemanningslid te voldoen aan de verschillende eisen van Binnenvaartregeling, zoals ook al het geval was voor de gedeeltelijke implementatie. Daarmee kan dan een stempel in het dienstboekje worden verkregen, op dezelfde wijze als in het oude systeem.

## 4.3 Overige wijzigingen

Naast de wijzigingen ter implementatie van het kwalificatiecertificaat schipper en de wijzigingen in de kwalificaties van de overige dekbemanningsleden wordt er met deze gedeeltelijke implementatie een aantal andere zaken gewijzigd.

Ten eerste wordt het kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas geïntroduceerd voor dekbemanningsleden die bij de bunkerprocedure van vloeibaar aardgas als brandstof betrokken zijn. Dit is geen nieuwe eis, aangezien een vergelijkbare verklaring van deskundigheid al verplicht was al bestond op grond van het RSP. Er kan dan ook nog steeds worden volstaan met die verklaring op grond van het RSP.

Ten tweede worden de eisen gesteld aan de medische geschiktheid aangepast aan de eisen van de richtlijn. Dit betekent onder andere een lichte aanpassing van de keuringseisen aan de hand waarvan een keuringsarts een geneeskundige verklaring afgeeft. Bij de volledige implementatie zullen er nog aanvullende wijzigingen plaats vinden aangaande het onderwerp medische geschiktheid. Zo zal onder andere in het Binnenvaarbesluit een wijziging plaats moeten vinden in de leeftijden van overige dekbemanningsleden waarop een nieuwe keuring vereist is.

Ten derde wordt voor de schipper voor het verkrijgen van een kwalificatiecertificaat een praktijkexamen verplicht gesteld. In het oude systeem was het nog mogelijk om met een met goed gevolg afgelegd theoretisch examen en voldoende vaartijd schipper te worden. Het afleggen van het praktijkexamen zal voornamelijk plaatsvinden door het gebruik van simulatoren. Bij een structureel gebrek aan simulatoren kan er nu in de eerste fase van de gedeeltelijke implementatie nog worden volstaan met een hogere vaartijdeis. Ook voor de matroos wordt een praktijkexamen ingevoerd.

Ten vierde, omwille van het aantoonbaar en controleerbaar maken van het voldoen aan de vereiste competenties is het verplicht dat een bemanningslid het bijbehorende kwalificatiecertificaat bij zich heeft. In geval van de schipper betekent dit er over een apart document beschikt wordt: het kwalificatiecertificaat schipper met daarbij, voor zover van toepassing, de specifieke vergunningen. Voor de overige dekbemanningsleden wordt na volledige implementatie het kwalificatiecertificaat gecombineerd met het dienstboekje.

## 4.4 Wijziging overige regelingen

Met de wijzigingen van het Besluit mandaat CBR 2019 (separaat besluit) en de Regeling tarieven scheepvaart 2005 (artikel II onderhavige besluit) wordt het mogelijk gemaakt dat het CBR het kwalificatiecertificaat schipper en de specifieke vergunningen afgeeft en daarvoor een tarief ontvangt. Daarnaast is geregeld dat het CBR examens afneemt die met deze gedeeltelijke implementatie worden geïntroduceerd of worden gewijzigd en daarvoor een tarief ontvangt.



## 5. Gevolgen

### 5.1 Algemeen

De richtlijn is van toepassing op alle leden van de dekbemanning en op alle binnenwateren van de Europese Unie en heeft daarmee een breder toepassingsbereik dan de richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG. In een aantal gevallen betekent dit, dat de kwalificatie-eisen aan dekbemanningsleden worden aangescherpt of worden aangepast. De implementatie van de richtlijn betekent voorts dat het huidige ervaringsgerichte kwalificatiesysteem wordt vervangen door een competentiegericht kwalificatiesysteem. Ten eerste worden met de introductie van het kwalificatiesysteem de vaarbewijzen, met uitzondering van het klein vaarbewijs en enkele vrijstellingsbewijzen, vervangen door een kwalificatiecertificaat schipper. Dit betreft dus het vaarbevoegdheidsbewijs, dat aangeeft of een bepaald persoon bevoegd is een bepaald vaartuig te besturen. Ten tweede wordt een aantal kwalificatie-eisen aangepast voor de overige dekbemanningsleden.

### 5.2 Regeldruk en administratieve lasten

Kern van deze regeling is de introductie van een Europees competentiegericht kwalificatiesysteem. Dit competentiegericht kwalificatiesysteem is een verandering ten opzichte van het ervaringsgerichte kwalificatiesysteem. In het huidige stelsel van kwalificaties wordt al aan de schipper een apart document uitgereikt in de vorm van het vaarbewijs. Het vaarbewijs houdt een vaarbevoegdheid in: een bewijs waarmee kennis en bekwaamheid aangetoond wordt. Met deze wijzigingsregeling wordt het huidige nationaal vormgegeven vaarbevoegdheidsbewijs, namelijk het groot vaarbewijs en het beperkt groot vaarbewijs, vervangen door het kwalificatiecertificaat schipper. Daarnaast worden voor het voeren van een schip op bepaalde wateren specifieke vergunningen vereist. Deze specifieke vergunningen worden aan de schipper afgegeven als aan de voorwaarden daarvoor voldaan wordt. De specifieke vergunningen worden bijgeschreven op het kwalificatiecertificaat schipper. Dit kwalificatiecertificaat en de eventuele specifieke vergunningen zijn geldig op alle binnenwateren van de Europese Unie.

Met de introductie van het kwalificatiecertificatensysteem worden, op aanvraag, kwalificatiecertificaten door de Minister afgegeven. Voor het verkrijgen van zo'n kwalificatiecertificaat moet aan een aantal vereisten worden voldaan. Zo zal de aanvrager van een kwalificatiecertificaat moeten aantonen medisch geschikt te zijn en te beschikken over de juiste competenties. Het CBR geeft per maand gemiddeld 100 nieuwe vaarbewijzen uit en verlengt per maand ongeveer 445 vaarbewijzen. De kosten hiervoor verschillen na inwerkingtreding van deze wijzigingsregeling niet wezenlijk van de huidige.

Met betrekking tot het aantonen van de medische geschiktheid veranderen in geringe mate de keuringseisen aan de hand waarvan een keuringsarts de medische geschiktheid kan bepalen. Die geringe verandering zal weinig veranderen aan de mogelijkheden om aan de keuring te voldoen. Daarnaast zullen houders van een kwalificatiecertificaat hun medische geschiktheid pas opnieuw hoeven aan te tonen bij het behalen van de 60-jarige leeftijd. Vanaf de 60-jarige leeftijd dient het opnieuw aantonen elke vijf jaar te gebeuren en vanaf de 70-jarige leeftijd elke twee jaar. Voorheen lag die grens op de 55-jarige leeftijd.

Met betrekking tot het aantonen van de competenties vindt een aantal wijzigingen plaats in de opleidingen. Tijdens de opleidingen wordt meer aandacht geschonken aan veiligheid, gezondheid en milieu. Bovendien wordt de benodigde hoeveelheid vaartijd waarmee een kwalificatiecertificaat verkregen kan worden aangepast. Over het algemeen zijn de vaartijdeisen op basis van de richtlijn lichter dan dat ze voorheen waren. Deze aanpassingen gelden voor de gehele dekbemanning, inclusief de schipper.

Voor de schipper in het bijzonder is voor het verkrijgen van een kwalificatiecertificaat te allen tijde een praktijkexamen verplicht gesteld. In het huidige systeem is het nog mogelijk om met een met goed gevolg afgelegd theoretisch examen en voldoende vaartijd schipper te worden. Het afleggen van het praktijkexamen zal voornamelijk plaatsvinden op simulatoren. De betrokken onderwijsinstellingen ontwikkelen deze simulatoren. Aan de introductie en het gebruik van deze simulatoren zijn kosten verbonden voor de opleidingsinstellingen.

Bij de zij-instroomroute via het CBR zullen voor het kwalificatiecertificaat schipper als gevolg van de richtlijn vooralsnog twee extra examens worden afgelegd: een overgangsexamen en het praktijkexamen schipper. Het overgangsexamen bevat alle door de richtlijn verplicht gestelde onderdelen die worden geëxamineerd, maar wat nog niet in de examens van het CBR is opgenomen. Dit examen zal rond de 100 euro gaan kosten. Het praktijkexamen, bestaande uit twee delen, zal in totaal rond de 395 euro gaan kosten. Beide examens zijn verplicht gesteld vanuit de richtlijn. Naar verwachting zullen ongeveer 100 nieuwe kwalificatiecertificaten schipper per maand afgegeven worden. Deze raming is gebaseerd op de aantallen uit eerdere jaren.



Het overgangsexamen zal in de toekomst komen te vervallen, als het CBR zijn examenstructuur volledig heeft aangepast aan de nieuwe eisen uit de richtlijn.

De opleidingen voor het behalen van de examens bij het CBR middels de zij-instroomroute worden verzorgt door private opleiders. Het is mogelijk dat zij een deel van de extra kosten, bijvoorbeeld voor het gebruik van simulatoren, zullen doorberekenen in hun tarieven.

Het overgangsexamen en het praktijkexamen maken dat een schipper meer tijd kwijt is voor het behalen van een kwalificatiecertificaat. Het overgangsexamen vraagt ongeveer een week voor zelfstudie en/of opleiding en een halve dag voor het examen. Het praktijkexamen schipper vraagt twee maal een halve dag voor het afnemen van het examen.

Voor de andere dekbemanningsleden dan de schipper (deksman, lichtmatroos, matroos, volmatroos en stuurman) is het nog niet mogelijk een bewijs in de zin van een kwalificatiecertificaat af te geven. Dit komt door het ontbreken van de nodige grondslag in de Binnenvaartwet. Dit gebrek zal met de volledige implementatie opgelost zijn. Desondanks kan elk dekbemanningslid, na het afleggen van de desbetreffende examens in de verschillende opleidingsprogramma's, zijn functie beoefenen. Dat aan de eisen van de functie wordt voldaan wordt aangegeven middels een door de SAB geplaatst stempel in het dienstboekje. Na volledige implementatie kunnen zij op basis van hun dienstboekje met stempel in combinatie met de competentie-verklaring een nieuw dienstboekje met kwalificatiecertificaat aanvragen.

Voor de matroos zal voor alle gevallen een praktijkexamen worden ingevoerd. In sommige gevallen wordt dit praktijkexamen al afgenomen. Bij het CBR gaat het hier om ca. 300 kandidaten per jaar. Het CBR geeft verklaringen af à 25,55 euro per stuk. Dit praktijkexamen voor de matroos zal een matroos ongeveer een halve dag langer de tijd kosten dan de matroos in het oude systeem kwijt was. De examens worden afgenomen bij de private opleiders, onder toezicht van het CBR. Welke wijzigingen in de tarieven van deze opleiders teweeg worden gebracht is niet bekend.

### *5.3 Oordeel en advies ATR*

De regeling is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). Het Adviescollege heeft bij brief van 3 februari 2022 advies uitgebracht. Samengevat heeft het Adviescollege geadviseerd:

- A. In de toelichting te verduidelijken hoe de sector is betrokken bij de totstandkoming van de regeling en hoe opvolging is gegeven aan door de praktijk benoemde aandachtspunten.
- B. De Nederlandse implementatie af te stemmen met andere lidstaten, zodat knelpunten als gevolg van het mogelijk niet erkennen van kwalificaties van functionarissen wordt voorkomen.
- C. De regeldrukeffecten beter in kaart te brengen.

Naar aanleiding van de adviezen van de Adviescommissie is deze toelichting aangepast. De betrokkenheid van de sector wordt nader besproken in hoofdstuk 6 van deze toelichting. In hoofdstuk 3 over de achtergronden van de binnenvaartregelgeving wordt ingegaan op de afstemming met andere EU-lidstaten. In paragraaf 5.2 zijn de regeldrukeffecten verder gekwantificeerd en daarmee verduidelijkt.

### *5.4 Gevolgen voor de uitvoering*

Deze wijzigingsregeling is tot stand gekomen in nauw overleg met het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en de Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart (SAB). Beide organisaties zijn voorbereid op de inwerkingtreding van deze gedeeltelijke implementatie. Zo is het CBR gereed om de kwalificatiecertificaten schippers af te gaan geven en de examens af te nemen. Wat betreft de praktijkexamens zijn nog niet alle simulatoren gereed. Daarom is in deze wijzigingsregeling een tijdelijke oplossing voorzien waarmee in plaats van een praktijkexamen kan worden volstaan met de strengere vaartijdeis uit de huidige regelgeving. De SAB is klaar om de nieuwe dienstboekjes voor de schippers af te gaan geven.

### *5.5 Gevolgen voor toezicht en handhaving*

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is belast met het toezicht op en de handhaving van de regelgeving die bij de onderhavige wijzigingsregeling gewijzigd wordt. De onderhavige wijzigingsregeling is voor een HUF-toets (handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid) aan de ILT voorgelegd. Bij brief van 25 januari 2022 heeft de ILT deze HUF-toets uitgebracht. De ILT heeft de handhaafbaarheid van de regeling als positief beoordeeld. Bij de uitvoerbaarheid heeft de ILT vragen gesteld. De ILT voorziet dat de handhaving complexer zal worden tijdens de overgangperiode van de oude vaarbewijzen naar het systeem van de kwalificatiecertificaten. Gedurende deze overgangperiode zal het oude systeem tijdelijk van kracht blijven voor bestaande gevallen, terwijl het nieuwe systeem geleidelijk het oude systeem overneemt. Het hanteren van een overgangstermijn in deze regeling is onvermijdelijk omdat de richtlijn hierin voorziet. Hiermee wordt bemanningsleden een redelijke termijn geboden om te kunnen voldoen aan de wijziging in de eisen die als gevolg van de





implementatie van de richtlijn doorgevoerd worden. Bij de volledige implementatie zal het oude systeem verdwijnen uit de regelgeving en zal er met uitzondering van de overgangsmogelijkheden nog maar één systeem zijn. In het algemeen heeft de ILT vragen bij de fraudebestendigheid van de controlemiddelen die gebruikt worden bij het vaststellen van de kwalificatie en vaartijd van een dekbemanningslid. Overigens betreft dit opmerkingen die zien op het gehele systeem van vaarbewijzen en het vaststellen van kwalificaties en niet zozeer op de inhoud van deze regeling of de implementatie van de richtlijn. Daarom zal bij de volledige implementatie nader worden ingegaan op de fraudebestendigheid.

## **6. Consultatie**

Omdat deze regeling strekt ter implementatie van een bindende EU-rechtshandeling heeft er geen internetconsultatie plaats gevonden.

Het bedrijfsleven en de sector zijn de afgelopen jaren betrokken geweest bij de implementatiewerkzaamheden. Ze zijn dan ook op de hoogte van de wijze waarop de richtlijn geïmplementeerd zou worden en hebben daar ook inbreng in gehad. Een voorbeeld van een wens van de sector, die nu ook is opgenomen in deze noodregeling, is dat personen die hun diploma hadden voor 18 januari 2022 of al hun examens al hadden afgerond bij het CBR en die alleen nog hun vaartijd moeten halen, niet geconfronteerd zouden moeten worden met extra examens. Deze personen hoeven alleen hun vaartijd nog te halen, dat is geregeld in het overgangsrecht in deze regeling.

## **7. Overgangsrecht en inwerkingtreding**

Het uitgangspunt van deze wijziging is dat de aangepaste eisen en voorwaarden voor de kwalificatiecertificaten en specifieke vergunningen gelden voor nieuwe aanvragen. Voor dekbemanningsleden die voor deze wijziging al een vaarbewijs hadden of aan de kwalificaties van een van de overige dekbemanningsleden voldeden verandert er op het moment niets. Om dat te verzekeren is er overgangsrecht vastgesteld (nieuwe artikelen 12.5a en 12.5b Bvr). In het overgangsrecht wordt ook de omgang geregeld met studenten die tijdens hun opleiding tegen deze wijziging van eisen worden geconfronteerd. Bij de volledige implementatie zal er nader gekeken worden naar de termijnen van dit overgangsrecht en de mogelijkheden en verplichtingen van die overgang naar de nieuwe situatie voor bestaande en aankomende vaarbewijshouders en dekbemanningsleden.

In deze regeling wordt op grond van artikel 4.17, vijfde lid, onder d, van de Aanwijzingen voor de Regelgeving afgeweken van de vaste verandermomenten en wordt tevens een kortere invoeringstermijn dan twee maanden aangehouden. Dit omdat er sprake is van implementatie van een bindende Europese richtlijn. De uiterste implementatiedatum van deze richtlijn is 17 januari 2022.

## **B. Artikelsgewijze toelichting**

### **Artikel I**

#### *Onderdeel A*

Met de wijziging van artikel 1.1 van de Binnenvaartregeling (Bvr) worden de definities in lijn gebracht met de definities uit Richtlijn 2017/2397. Een aantal begrippen werd nog niet gedefinieerd in de Binnenvaartwet/-besluit/-regeling maar wel in de richtlijn. Een begrip zoals de competentieverklaring dekbemanningslid of de specifieke vergunning wordt met deze wijziging van de Binnenvaartregeling geïntroduceerd.

#### *Onderdeel B*

De wijziging van artikel 1.11 Bvr maakt dat een houder van de nieuw ingevoerde specifieke vergunning voor het varen met behulp van een radar niet daarnaast ook een radarpatent op grond van het RSP hoeft te hebben.

#### *Onderdeel C*

Door het aanpassen van de nummers van meer recent gestarte opleidingen in artikel 2.2 Bvr gelden ook de diploma's van die opleidingen als bewijs van vakbekwaamheid voor ondernemers in de binnenvaart.



## *Onderdeel D*

Met de wijziging van artikel 2.9 Bvr worden de eisen voor de dekbemanningsleden in lijn gebracht met de eisen die aan deze bemanningsleden worden gesteld in Richtlijn 2017/2397. Aangezien deze wijziging van de Binnenvaartregeling vooruit loopt op de wijziging van de Binnenvaartwet ter implementatie van de richtlijn bestaat er nog geen wettelijke grondslag voor de uiteindelijk verplicht te stellen kwalificatiecertificaten voor de overige dekbemanningsleden, niet zijnde de schipper. De verplichtingen in het nieuwe artikel 2.9 bevatten om die reden nog niet de verplichting tot het hebben van een kwalificatiecertificaat voor die leden van de dekbemanningsleden. De eisen zijn wel zo ver mogelijk aangevuld om aan het niveau van de eisen uit de richtlijn te voldoen. Daarnaast wordt met het nieuwe tiende lid de automatische erkenning van kwalificatiecertificaten uit andere landen die overeenkomstig de richtlijn worden uitgegeven geregeld. Of kwalificatiecertificaten uit derde landen overeenkomstig de richtlijn worden uitgegeven wordt bepaald overeenkomstig artikel 10, vijfde lid, van de richtlijn.

## *Onderdeel E*

Veerboten zijn niet uitgezonderd van de werking van de richtlijn. De eisen voor de bemanningsleden anders dan de matroos en lichtmatroos waren al op een vergelijkbaar niveau als de dekbemanningsleden op andere schepen en veranderen door een koppeling aan artikel 2.9 vanzelf mee met de nieuwe eisen. De matroos en lichtmatroos op een veerboot zijn afwijkende functies van die op andere binnenvaartschepen. Hierin wordt in deze aanpassing van de Binnenvaartregeling geen wijzigingen aangebracht. Met het nieuwe negende lid wordt de automatische erkenning van kwalificatiecertificaten uit andere landen die overeenkomstig de richtlijn worden uitgegeven geregeld. Of kwalificatiecertificaten uit derde landen overeenkomstig de richtlijn worden uitgegeven wordt bepaald overeenkomstig artikel 10, vijfde lid, van de richtlijn.

## *Onderdeel F*

Met het nieuwe artikel 2.10a Bvr wordt de verplichting in de Binnenvaartregeling geïntroduceerd voor het hebben van deskundigheid bij het gebruik van vloeibaar aardgas als brandstof. Dit was voorheen alleen geregeld in het RSP.

## *Onderdeel G*

Met deze wijziging zijn enkele normen en een verwijzing naar de bijlage 5.9 (nieuw) Bvr waarin het model voor het dienstboekje voor de schipper staat overgenomen in de Binnenvaartregeling. Voorheen werd verwezen naar het in het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn opgenomen model.

## *Onderdeel H*

De modellen voor het kwalificatiecertificaat schipper, het kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas en de specifieke vergunningen worden opgenomen in bijlage 7.3 Bvr. De verwijzing in artikel 7.3 Bvr is daarop aangepast.

## *Onderdeel I*

Met de wijziging van artikel 7.9b Bvr wordt mogelijk gemaakt dat er op het kwalificatiecertificaat schipper en de specifieke vergunningen kan worden gehandhaafd op grond van artikel 35b van de Scheepvaartverkeerswet.

## *Onderdeel J*

Met het nieuwe artikel 7.11a Bvr wordt het kwalificatiecertificaat schipper gelijk gesteld aan het groot vaarbewijs. Bij de volledige implementatie zal het kwalificatiecertificaat schipper in de plaats komen van het beperkt groot vaarbewijs en het groot vaarbewijs. Om in afwachting van de volledige implementatie al gebruik te kunnen maken van het kwalificatiecertificaat schipper wordt deze in dit nieuwe artikel erkend als gelijkwaardig document als bedoeld in artikel 25, derde lid, van de wet. Het huidige onderscheid tussen vaarbewijzen voor rivieren, kanalen en meren (de binnenwateren met uitzondering van de Westerschelde, de Oosterschelde, de Waddenzee, de Eems, de Dollard, het IJsselmeer, het IJmeer en het Markermeer met uitzondering van de Gouwee) en vaarbewijzen voor alle binnenwateren zal bij de volledige implementatie van Richtlijn 2017/2397 vervallen. Er komt een specifieke vergunning voor het varen op maritieme wateren, welke gelijk zullen zijn aan de hiervoor genoemde wateren zoals die zijn opgenomen in artikel 13, derde lid, van het Binnenvaartbesluit. Kort gezegd zal het huidige Groot Vaarbewijs alle wateren gelijk zijn aan het kwalificatiecertificaat schipper met de vergunning maritieme wateren. In dit nieuwe artikel 7.11a Bvr is het hebben van de juiste



specifieke vergunning opgenomen als voorwaarde voor de erkenning van het kwalificatiecertificaat schipper.

In het nieuwe artikel 7.11b Bvr is bepaald in welke gevallen een specifieke vergunning nodig is.

#### *Onderdeel K*

In het nieuwe artikel 7.16a Bvr zijn de eisen opgenomen die worden gesteld aan het examen ter verkrijging van het kwalificatiecertificaat schipper, het kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas, de specifieke vergunningen en de competentieverklaring dekbemanningslid. Daarbij wordt verwezen naar de eisen zoals die in de richtlijn zijn opgenomen.

#### *Onderdeel L*

Met de wijziging van artikel 7.17 Bvr wordt bepaald dat degene die examen aflegt voor de verkrijging van een kwalificatiecertificaat schipper, een kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas, een specifieke vergunning of de competentieverklaring dekbemanningslid bij het gunstig afleggen van dat examen een verklaring krijgt als bewijs van het met gunstig gevolg afleggen van het examen. Hier wordt in het tweede lid voor de bemanningsleden anders dan de schipper ook de competentieverklaring dekbemanningslid geïntroduceerd. Deze verklaring wijkt in de vorm niet af van een verklaringen zoals bedoeld in artikel 26, eerste lid, van de Binnenvaartwet die ook al werden afgegeven ter verkrijging van een vaarbewijs.

#### *Onderdeel M*

Met de wijziging van artikel 7.18 Bvr worden de eisen ter verkrijging van een kwalificatiecertificaat schipper bepaald, gebaseerd op de vereisten uit de richtlijn. Door deze wijziging is het niet meer mogelijk om het beperkt groot en het groot vaarbewijs af te geven. Met de toevoeging van het nieuwe vijfde lid wordt het mogelijk gemaakt dat houders van een beperkt groot of groot vaarbewijs waarvan de geldigheid afloopt deze kunnen inwisselen voor een kwalificatiecertificaat schipper. Het zesde lid bepaalt welke opleidingsprogramma's voldoen aan de eisen van de richtlijn. In het zevende lid wordt de verplichte medische keuring geregeld die plaats moet vinden bij het bereiken van een bepaalde leeftijd.

#### *Onderdeel N*

Met de wijziging van het eerste lid van artikel 7.19 Bvr wordt de mogelijkheid om vaartijd uit de zeevaart mee te nemen als vaartijd voor de verkrijging van een vaarbewijs in overeenstemming gebracht met de richtlijn. Artikel 7.19 Bvr, tweede lid, komt te vervallen. Dit enerzijds omdat de richtlijn voorschrijft dat vaartijd te allen tijde wordt opgedaan aan boord van een schip. Daarnaast is het zo dat in de richtlijn de voor de verschillende routes verschillende vaartijdeisen voorschrijft. Dekbemanningsleden die een opleidingsprogramma via een school volgen hebben te maken met een andere vaartijdeis dan dekbemanningsleden die hun bekwaamheid aantonen door middel van een examen bij het CBR. Daarnaast kan op grond van de richtlijn de vaartijd die opgedaan is tijdens een opleidingsprogramma tot bijvoorbeeld matroos geen vervanging zijn voor vaartijd die moet worden opgedaan tijdens een opleidingsprogramma tot schipper.

#### *Onderdeel O*

Met de wijziging van artikel 7.19a wordt de afgifte van de verschillende specifieke vergunningen mogelijk gemaakt en wordt bepaald aan welke eisen een aanvrager moet voldoen. Deze eisen zijn ontleend aan de richtlijn.

#### *Onderdeel P*

De invoering van het nieuwe artikel 7.19b maakt de afgifte van het kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas mogelijk. Er wordt geregeld aan welke eisen een aanvrager moet voldoen en wat de geldigheidsduur is van dit kwalificatiecertificaat.

#### *Onderdeel Q*

Met de wijziging van artikel 7.21 Bvr wordt er in plaats van een opsomming van de mogelijke vaarbewijzen waarvoor examen kan worden gedaan verwezen naar de artikelen waarin deze examens zijn geregeld.



## *Onderdeel R*

Met de nieuwe artikelen die worden ingevoegd wordt overgangsrecht vastgesteld van de oude situatie naar de tijdelijke situatie die het gevolg is van de gedeeltelijke implementatie. Bij de volledige implementatie zal het overgangsrecht verder worden uitgewerkt en zullen er ook meer termijnen worden gesteld voor de geldigheid van dat overgangsrecht, met name voor de eerste drie artikelen van het nieuwe artikel 12.5a. Het overgangsrecht dat met deze wijzigingsregeling wordt vastgesteld zal dus niet onbeperkt geldig zijn. Uiteindelijk zal een volledige overgang naar het nieuwe systeem plaats moeten vinden. Artikel 12.5a, eerste lid, Bvr regelt dat de situatie voor bestaande bemanningsleden hetzelfde blijft als voorheen. Artikel 12.5a, tweede en derde lid, Bvr regelt dat personen die op weg zijn om een kwalificatie te behalen en al voldeden aan de competentie-eisen niet tussen wal en schip vallen nu de eisen tussentijds aangepast worden. Zij blijven voldoen aan voorwaarden waar zij al aan voldeden voor dat deze veranderd werden en moeten, indien zij nog niet voldeden aan de vaartijdeis, alsnog voldoen aan de oude eis. Zo kan bijvoorbeeld een aanvrager die een vaarbewijs heeft aangevraagd en aan de voorwaarden van voor deze wijziging voldeed, maar aan wie dat vaarbewijs nog niet was afgegeven nog steeds dat vaarbewijs krijgen op basis van die oude voorwaarden. Personen die voor een kwalificatie al wel hun competentie hebben aangetoond maar nog niet voldoende vaartijd hebben opgebouwd kunnen nog steeds die kwalificatie behalen met het oude bewijs van hun competentie en door te voldoen aan de oude vaartijdeis. Artikel 12.5a, vierde, vijfde en zesde lid, regelt dat het mogelijk blijft voor personen die al een opleiding volgden maar deze niet op tijd konden afronden om toch aan de kwalificatie-eisen te voldoen. Deze mogelijkheid wordt geboden met het oog op opgelopen vertraging in de opleidingen door Covid-19 en is in de tijd al beperkt om alleen diegenen tegemoet te komen die anders aan het einde van hun opleiding geconfronteerd zouden worden met extra eisen en examens. Artikel 12.5a, zevende lid, regelt dat personen die een vaarbewijs willen verkrijgen via de CBR-route en voor de gedeeltelijke implementatie begonnen zijn met het afleggen van de benodigde examens tot 1 mei 2022 de tijd krijgen om deze route te doorlopen zonder te hoeven voldoen aan aanvullende eisen. Het nieuwe artikel 12.5b regelt de samenhang tussen de nieuwe specifieke vergunningen en de vergelijkbare documenten die al bestaan op grond van het RSP. Zolang het RSP nog niet is aangepast aan de eisen van de richtlijn zal dit artikel nodig blijven.

## *Onderdeel S*

Met de nieuwe bijlage 5.9 Bvr wordt het nieuwe model van het af te geven dienstboekje schipper in de Binnenvaartregeling opgenomen. Dit model is vastgelegd in de Europese standaard voor kwalificaties in de binnenvaart.

## *Onderdeel T*

Met deze wijziging van hoofdstuk 2 van de bijlage 6.1 Bvr worden de keuringseisen aan de hand waarvan de medische geschiktheid wordt bepaald gewijzigd. Deze eisen zijn als gedelegeerde handeling aangenomen in aanvulling op de richtlijn.

## *Onderdeel Q*

Met deze wijziging van bijlage 7.3 Bvr worden de modellen aangewezen op basis waarvan het kwalificatiecertificaat schipper, het kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas en de specifieke vergunningen worden afgegeven. Deze modellen zijn vastgelegd in de Europese standaard voor kwalificaties in de binnenvaart, ES-QIN.

## **Artikel II**

Met de nieuwe artikelen in de Regeling tarieven scheepvaart 2005 wordt het mogelijk gemaakt voor het CBR om tarieven te stellen bij de aanvraag van kwalificatiecertificaten schipper, kwalificatiecertificaten voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas en specifieke vergunningen en voor de examens voor het kwalificatiecertificaat schipper, het kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas, een specifieke vergunning en de competentieverklaring dekbemanningslid.

## **Artikel IV**

De richtlijn had op 17 januari 2022 in de Nederlandse regelgeving moeten zijn geïmplementeerd. In verband hiermee dient deze regeling zo spoedig mogelijk in werking te treden. Daarom treedt deze in



---

werking de dag na de publicatie ervan in de Staatscourant.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers*



## C. BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING

### Transponeringstabel Richtlijn (EU) 2017/2397

	Bepaling in implementatie-regeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte
Artikel 1	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Bepaling van onderwerp van richtlijn.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 2	Bepaling toepassingsgebied richtlijn. Vergt implementatie in Binnenvaartregeling maar nog niet in deze gedeeltelijke implementatie vanwege benodigde aanpassing van het Binnenvaartbesluit.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 3	Artikel I, onderdeel A, wijziging artikel 1.1 Bvr	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 4	Artikel I, onderdeel J, invoeging artikel 7.11a Bvr voor kwalificatiecertificaat schipper. Voor overige dekbelemmingsleden volgt in volledige implementatie. Daarvoor is een grondslag nodig in de Binnenvaartwet en nadere uitwerking in het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 5	Artikel I, onderdeel F, invoeging artikel 2.10a Bvr. Het kwalificatiecertificaat voor deskundigen voor de passagiersvaart wordt geregeld in de volledige implementatie. Daarvoor is een grondslag nodig in de Binnenvaartwet en nadere uitwerking in het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 6	Artikel I, onderdeel J, invoeging artikel 7.11b Bvr	Lidstaten verlenen vergunningen aan schippers die onder bepaalde omstandigheden varen.	Niet alle omstandigheden genoemd in artikel 6 van de richtlijn zijn van toepassing in Nederland. Die vergunningen zijn niet opgenomen.
Artikel 7	Artikel formuleert mogelijkheden om vrijstellingen te verlenen. Vergt implementatie in Binnenvaartregeling maar nog niet in deze gedeeltelijke implementatie. Dit vergt aanpassing van het huidige systeem, dat nu nog deels in stand moet worden gehouden omdat er maar gedeeltelijk kan worden geïmplementeerd.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 8	Artikel I, onderdeel J, invoeging artikel 7.11b, tweede lid Bvr.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 9	Indeling van wateren met specifieke risico's. Vergt implementatie in Binnenvaartregeling maar nog niet in deze gedeeltelijke implementatie. Daarvoor is aanpassing van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn nodig door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 10	Artikel I, onderdeel D, artikel 2.9, tiende lid, en Artikel I, onderdeel E, artikel 2.10, negende lid.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 11	Artikel I, onderdeel M, artikel 7.18 Bvr	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 12	Artikel I, onderdeel O, artikel 7.19a Bvr	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 13	Artikel regelt de manier waarop de kwalificatiecertificaten verlengd worden. Vergt implementatie in Binnenvaartregeling maar nog niet in deze gedeeltelijke implementatie. Daarvoor is de volledige overgang naar het systeem nodig met grondslag in de Binnenvaartwet.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 14	Artikel I, onderdeel I, artikel 7.9b Bvr	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 15	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Artikel betreft samenwerking tussen lidstaten bij de handhaving van de kwalificatiecertificaten.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 16	Artikel I, onderdeel M, artikel 7.18 voor schipper. Artikel I, onderdeel O, artikel 7.19a Bvr voor specifieke vergunningen. Artikel I, onderdelen D en E, artikelen 2.9 en 2.10 Bvr voor overige leden dekbelemming	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 17	Artikel I, onderdeel K, artikel 7.16a Bvr	n.v.t.	n.v.t.



	Bepaling in implementatie-regeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte
Artikel 18	Artikel I, onderdeel K, artikel 7.16a Bvr	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 19	Artikel regelt de goedkeuring van opleidingsprogramma's. Vergt implementatie in Binnenvaartregeling maar nog niet in deze gedeeltelijke implementatie. Daarvoor is een grondslag nodig in de Binnenvaartwet.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 20	Artikel regelt de competenties die nodig zijn voor de wateren met specifieke risico's. Vergt implementatie in Binnenvaartregeling maar nog niet in deze gedeeltelijke implementatie. Daarvoor is aanpassing van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn nodig door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 21	Artikel regelt het gebruik van simulatoren bij beoordeling van de competenties. Vergt implementatie in Binnenvaartregeling maar nog niet in deze gedeeltelijke implementatie. De mogelijkheden tot goedkeuring behoeft eerst uitwerking in het Binnenvaartbesluit.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 22	Artikel I, onderdeel G, wijziging artikel 5.11 Bvr. Onderdeel S, invoeging bijlage 5.9 Bvr.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 23	Artikel I, onderdeel T, wijziging bijlage 6.1 Bvr.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 24	Artikel regelt gebruik van persoonsgegevens. Vergt implementatie in Binnenvaartregeling maar nog niet in deze gedeeltelijke implementatie. Voor nadere regels over het gebruik van het register en uitwisseling van gegevens is een grondslag in de Binnenvaartwet nodig.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 25	Artikel regelt het bijhouden van registers. Vergt implementatie in Binnenvaartregeling maar nog niet in deze gedeeltelijke implementatie. Voor nadere regels over het gebruik van het register en uitwisseling van gegevens is een grondslag in de Binnenvaartwet nodig.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 26	Wijziging mandaatbesluit CBR 2019 (separaat besluit)	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 27	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Bevat een verplichting voor de lidstaten om kwaliteit te waarborgen.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 28	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Bevat een verplichting voor de lidstaten om de werking van de richtlijn te laten evalueren	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 29	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Artikel bevat zorgplicht van lidstaten om fraude te voorkomen.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 30	Artikel regelt het vaststellen van sancties voor inbreuken op de geïmplementeerde regelgeving. Vergt implementatie in Binnenvaartregeling maar nog niet in deze gedeeltelijke implementatie. De regelgeving moet geïmplementeerd worden voordat daar sancties voor kunnen worden gesteld	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 31	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft bevoegdheidsdelegatie.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 32	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft gedelegeerde handelingen	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 33	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft comitéprocedure.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 34	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft uitvoeringshandelingen.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 35	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft evaluatie.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 36	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft de geleidelijke invoering van de richtlijn.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 37	Op verschillende plekken in de Binnenvaartregelgeving zullen de verwijzingen naar de in dit artikel ingetrokken richtlijnen worden gewijzigd.	n.v.t.	n.v.t.



	Bepaling in implementatie-regeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte
Artikel 38	Artikel I, onderdeel R, invoeging artikelen 12.5a en 12.5b Bvr	Vaarbewijzen die in de oude stijl zijn afgegeven voor 17 januari 2022 blijven geldig. Overige bemanningsleden die beschikken over een kwalificatie kunnen hier nog tien jaar op beroepen.	De vaarbewijzen oude stijl blijven bij deze gedeeltelijke implementatie onverkort geldig. Pas in de volledige implementatie komt er een mogelijkheid om te kiezen voor het omwisselen. Met de gedeeltelijke implementatie is alleen omwisselen na verloop van de geldigheid of verlies van het vaarbewijs mogelijk. Er is voor gekozen om personen die op het moment van implementatie op weg waren naar het behalen van een vaarbewijs oude stijl dit traject af te laten maken en door middel van een overgangsexamen alsnog te laten voldoen aan de nieuwe eisen. Daarnaast is besloten de overige bemanningsleden die voldeden aan de kwalificaties oude stijl, hier in de gedeeltelijke implementatie aan te laten blijven voldoen.
Artikel 39	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft bepaling over omzetting.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 40	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft inwerkingtredingsbepaling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 41	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft bepaling over adressaten.	n.v.t.	n.v.t.