



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 24 april 2025, nr. IENW/BSK-2025/92536, tot wijziging van de Binnenvaartregeling in verband met de implementatie van Richtlijn 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad, de implementatie van de 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 en de uitvoering van de 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 [KetenID WGK014558]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op Richtlijn 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad, 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, 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, artikelen 23, derde lid, 25, eerste, tweede en derde lid, 26, eerste lid, 26a, tweede, derde en vierde lid, 28, vijfde en zesde lid, 29, derde lid, 30, derde lid, 34, 35, 35a, derde lid, 35b en 35c van de Binnenvaartwet, artikelen 5 en 33 van de Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties en artikelen 16, vierde lid, 17, tweede, derde, en vierde lid, 18, eerste lid, 19, 20, eerste, vijfde, en zevende lid, 23, derde lid, 24, 25, tweede lid, 26, vijfde lid, 29, en 33l van het Binnenvaartbesluit;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Binnenvaartregeling wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid worden in de alfabetische volgorde ingevoegd:

Gedelegeerde Richtlijn (EU) 2020/12: 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;
Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/473: 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;



groot konvooi: een duwstel waarbij het product van de totale lengte en de totale breedte van het geduwde vaartuig 7.000 vierkante meter of meer bedraagt;

groot pleziervaartbewijs I: groot pleziervaartbewijs voor de vaart op rivieren, kanalen en meren;

groot pleziervaartbewijs II: groot pleziervaartbewijs voor de vaart op alle binnenwateren;

klein vaarbewijs I: klein vaarbewijs voor de vaart op rivieren, kanalen en meren;

klein vaarbewijs II: klein vaarbewijs voor de vaart op alle binnenwateren;

kwalificatiecertificaat stuurman: een kwalificatiecertificaat voor dekbemanningsleden waarmee wordt aangetoond dat aan de competentievereisten wordt voldaan die op grond van richtlijn 2017/2397 worden gesteld aan de stuurman;

kwalificatiecertificaat volmatroos: een kwalificatiecertificaat voor dekbemanningsleden waarmee wordt aangetoond dat aan de competentievereisten wordt voldaan die op grond van richtlijn 2017/2397 worden gesteld aan de volmatroos;

kwalificatiecertificaat matroos: een kwalificatiecertificaat voor dekbemanningsleden waarmee wordt aangetoond dat aan de competentievereisten wordt voldaan die op grond van richtlijn 2017/2397 worden gesteld aan de matroos;

kwalificatiecertificaat lichtmatroos: een kwalificatiecertificaat voor dekbemanningsleden waarmee wordt aangetoond dat aan de competentievereisten wordt voldaan die op grond van richtlijn 2017/2397 worden gesteld aan de lichtmatroos;

kwalificatiecertificaat deksman: een kwalificatiecertificaat voor dekbemanningsleden waarmee wordt aangetoond dat aan de competentievereisten wordt voldaan die op grond van richtlijn 2017/2397 worden gesteld aan de deksman;

ICC: internationaal certificaat van competentie als bedoeld in resolutie 40, nr. TRANS/SC.3/147, van de Working Party on Inland Transport van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, van 16 oktober 1998, overeenkomstig bijlage 7.5 bij deze regeling;

SAB: Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart;

2. In het eerste lid, in de definitiebepaling voor ‘specifieke vergunning’ vervalt ‘specifieke vergunning bedoeld in artikel 7.11b,’.

3. Het tweede lid alsmede de aanduiding ‘1.’ voor het eerste lid vervallen.

B

In artikel 1.3 wordt ‘artikel 2 van de wet’ vervangen door ‘artikel 2, eerste lid, van de wet’.

C

In artikel 1.4 vervalt het tweede lid alsmede de aanduiding ‘1’ voor het eerste lid.

D

Artikel 1.11 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, aanhef, komt te luiden:

1. Het radarpatent, bedoeld in artikel 20.09, eerste lid, van het Rsp en de specifieke vergunningen op met behulp van radar te mogen varen, bedoeld in artikel 13.02 van het Rsp en artikel 7.11b, eerste lid, onderdeel c, zijn gelijkwaardig aan elkaar en worden tevens tot en met 17 januari 2032 gelijkgesteld met:

2. In het eerste lid vervalt onderdeel f.

3. Het tweede lid, aanhef, komt te luiden:

2. In plaats van met het radarpatent, bedoeld in artikel 20.09, eerste lid, van het Rsp en de specifieke vergunningen op met behulp van radar te mogen varen, bedoeld in artikel 13.02 van het Rsp en artikel 7.11b, eerste lid, onderdeel c, kan voor de vaart op de scheepvaartwegen, bedoeld in artikel 4.06, derde en vierde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement, tot en met 17 januari 2032 worden volstaan met:

4. Het derde lid vervalt.

E

Artikel 1.18, derde lid, komt te luiden:

3. In afwijking van het eerste lid is de bevoegde autoriteit in het Rsp:
 - a. de inspecteur-generaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport in de artikelen 2.01, 3.03, 4.01, tweede lid, 4.02, derde lid, 5.01, derde lid, 8.01, 8.02, tweede, derde, vierde, vijfde, zesde en zevende lid, 8.03, eerste en derde lid, 18.04, eerste, tweede en vierde lid en 20.01, tweede lid;
 - b. de in artikel 10.2 aangewezen ambtenaren alsmede de ambtenaren van politie, bedoeld in artikel 2, onderdeel a, van de Politiewet 2012 in artikel 8.03, eerste lid;
 - c. de voorzitter van de commissie van deskundigen in artikel 18.04, eerste, tweede en vierde lid;
 - d. de Dienst wegverkeer in bijlage 5, onderdeel V, artikel 3, punt 1, van ES-TRIN;
 - e. de ambtenaren, bedoeld in artikel 45 van de wet in artikel 8.01;
 - f. het CBR in artikelen 1.05, tweede en derde lid, 1.06, eerste en tweede lid, 2.01, 4.01, tweede lid, 4.02, derde lid, 6.01, eerste, derde, vierde en vijfde lid, 7.03, eerste lid, 8.01, 8.02, 8.03, 12.01, vierde lid, 12.02, derde lid, 12.03, derde lid, 12.04, eerste lid, 12.06, 12.07, 12.08, 13.02, derde en vierde lid, 13.03, vierde, vijfde en zesde lid, 13.04, derde lid, 13.06, tweede lid, 15.04, 15.05, eerste en derde lid, 15.06, tweede lid, 16.02, 16.03, 16.04, 16.05, 16.06, eerste en derde lid, 16.10 en 20.03, tweede en derde lid, 20.10, tweede lid;
 - g. de SAB in artikel 2.01.

F

In artikel 1.21 vervalt ‘, als bedoeld in artikel 1.4, tweede lid,’.

G

In artikel 2.2, onderdeel a, onder 3°, wordt ‘het Centraal Register Beroepsopleidingen’ vervangen door ‘de Registratie instellingen en opleidingen’ en ‘codes’ vervangen door ‘opleidingscodes’.

H

Artikel 2.9 komt te luiden:

Artikel 2.9

1. Dit artikel is van toepassing op de bemanningsleden van schepen als bedoeld in artikel 12 van het besluit, varende op de in artikel 1.2 bedoelde binnenwateren.
2. Een schipper is:
 - a. in het bezit van een CCR-kwalificatiecertificaat schipper als bedoeld in artikel 11.01, eerste lid, van het Rsp of een krachtens artikel 20.03, eerste lid, van dat reglement geldig Rijnschipperspatent;
 - b. in het bezit van een kwalificatiecertificaat schipper of ander vaarbewijs als bedoeld in artikel 25, eerste lid, van de wet; of
 - c. in het bezit van een document als bedoeld in artikel 25, derde lid, van de wet.
3. Een stuurman is:
 - a. in het bezit van een kwalificatiecertificaat stuurman als bedoeld in artikel 26a van de wet; of
 - b. in het bezit van een CCR-kwalificatiecertificaat stuurman als bedoeld in artikel 3.02, eerste lid, onderdeel b, van het Rsp.
4. Een machinist is:
 - a. ten minste 18 jaar en in het bezit van een maritiem diploma zoals opgenomen in de Registratie instellingen en opleidingen onder de opleidingscodes 25677, 25679, 25680, 25683, 91943, 91941, 91931 of 91932, dan wel in het bezit van een erkenning van beroeps-kwalificaties als bedoeld in artikel 2.12;
 - b. ten minste 18 jaar en in het bezit van de verklaring praktijkexamen machinist, ten bewijze dat het praktijkexamen machinist binnenvaart van het CBR met goed gevolg is afgelegd bij een daartoe door het CBR erkend opleidingsinstituut;
 - c. ten minste 19 jaar en heeft een beroepservaring van ten minste 2 jaar als volmatroos op een schip met mechanische voortstuwingsmiddelen; of
 - d. in het bezit van een CCR-kwalificatiecertificaat machinist als bedoeld in artikel 3.02, eerste lid, onderdeel b, van het Rsp.
5. Een volmatroos is:
 - a. in het bezit van een kwalificatiecertificaat volmatroos als bedoeld in artikel 26a van de wet; of



- b. in het bezit van een CCR-kwalificatiecertificaat volmatroos als bedoeld in artikel 3.02, eerste lid, onderdeel b, van het Rsp.
- 6. Een matroos is:
 - a. in het bezit van een kwalificatiecertificaat matroos als bedoeld in artikel 26a van de wet; of
 - b. in het bezit van een CCR-kwalificatiecertificaat matroos als bedoeld in artikel 3.02, eerste lid, onderdeel b, van het Rsp.
- 7. Een lichtmatroos is:
 - a. in het bezit van een kwalificatiecertificaat lichtmatroos als bedoeld in artikel 26a van de wet; of
 - b. in het bezit van een CCR-kwalificatiecertificaat lichtmatroos als bedoeld in artikel 3.02, eerste lid, onderdeel b, van het Rsp.
- 8. Een deksman is:
 - a. in het bezit van een kwalificatiecertificaat deksman als bedoeld in artikel 26a van de wet; of
 - b. in het bezit van een CCR-kwalificatiecertificaat deksman als bedoeld in artikel 3.02, eerste lid, onderdeel b, van het Rsp.
- 9. Een schipper mag ook de functies stuurman, volmatroos, matroos en deksman uitoefenen. Een stuurman mag ook de functies volmatroos, matroos en deksman uitoefenen. Een volmatroos mag ook de functies matroos en deksman uitoefenen. Een matroos mag ook de functie deksman uitoefenen.

I

Artikel 2.10 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na 'In afwijking van artikel 2.9' ingevoegd 'maar onverminderd het negende lid van dat artikel,' en vervalt ', stuurmannen'.

2. Het tweede lid komt te luiden:

- 2. Een schipper:
 - a. voldoet aan de vereisten die op grond van artikel 2.9, tweede lid, onderdeel a tot en met c, worden gesteld aan een schipper; en
 - b. is in het bezit van een getuigschrift waaruit blijkt dat met goed gevolg de opleiding Zoute Veren, nautische Module is gevolgd.

3. Het derde lid vervalt onder vernummering van het vierde tot en met het zesde lid tot derde tot en met vijfde lid.

4. Het derde lid (nieuw), onderdeel a, komt te luiden:

- a. een getuigschrift waaruit blijkt dat met goed gevolg is gevolgd:
 - 1°. de zeevaartopleiding Maritiem Officier op MBO-4 of HBO niveau met een technische uitstroomrichting;
 - 2°. de opleiding Maritiem Officier Kleine Schepen of Koopvaardij Officier Kleine Schepen, op ten minste MBO-3 niveau, met een technische of nautische uitstroomrichting, aangevuld met de opleiding Zoute Veren, technische module; of
 - 3°. een technische opleiding op MBO-4 of HBO niveau aangevuld met de opleiding Zoute Veren, technische Module;
 - 4°. een andere door de minister erkende opleiding;

5. In het derde lid (nieuw), onderdeel c, wordt 'de Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties' vervangen door 'artikel 2.12'.

6. Het vierde lid (nieuw), onderdeel a komt te luiden:

- a. een getuigschrift waaruit blijkt dat met goed gevolg is gevolgd:
 - 1°. de opleiding Maritiem Officier Kleine Schepen of Koopvaardij Officier Kleine Schepen, op MBO-3 niveau, met een technische of nautische uitstroomrichting;
 - 2°. een technische opleiding op MBO-4 niveau; of
 - 3°. een andere door de minister erkende opleiding;



7. In het vierde lid (nieuw), onderdeel c, wordt 'de Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties' vervangen door 'artikel 2.12'.

8. In het vijfde lid (nieuw) wordt 'bedoeld in het tweede lid, onderdeel c, onder 1°, en het vierde lid, onderdeel a, onder 1° en 2°,' vervangen door 'bedoeld in het tweede lid, onderdeel b, en het derde lid, onderdeel a, onder 2° en 3°,'.

9. Het zesde lid komt te luiden:

6. Een eerste machinist mag ook de functie tweede machinist uitoefenen.

J

Artikel 2.10a, tweede lid, komt te luiden:

2. De deskundigheid aangaande het gebruik van vloeibaar aardgas als brandstof kan worden aangetoond door het beschikken over:
 - a. een kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) als bedoeld in artikel 7.19a, derde lid;
 - b. een CCR-kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) als bedoeld in artikel 15.02, eerste lid, van het Rsp; of
 - c. een verklaring van deskundigheid aangaande het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof, bedoeld in artikel 20.10 van het Rsp.

K

Na artikel 2.10a wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 2.10b

Een deskundige voor de passagiersvaart is:

- a. houder van een kwalificatiecertificaat deskundige voor de passagiersvaart, als bedoeld in artikel 7.19a, eerste lid;
- b. houder van een CCR- kwalificatiecertificaat deskundige voor de passagiersvaart als bedoeld in artikel 16.02 van het Rsp; of
- c. een verklaring van deskundigheid voor de passagiersvaart, als bedoeld in artikel 20.10 van het Rsp.

L

Artikel 2.11 komt als volgt te luiden:

Artikel 2.11

De bekwaamheid voor een functie aan boord kan te allen tijde worden aangetoond:

- a. door de schipper door middel van het vaarbewijs;
- b. door de overige leden van de bemanning door middel van het dienstboekje bedoeld in artikel 5.11 waarin het kwalificatiecertificaat voor de betreffende functie is opgenomen;
- c. door de deskundigen voor de passagiersvaart en deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas door middel van het in artikel 2.10a voorgeschreven bewijs; of
- d. door de schipper aan wie een specifieke vergunning is verleend door middel van het kwalificatiecertificaat waar deze specifieke vergunningen op zijn aangetekend overeenkomstig artikel 7.19, zesde lid, of voor de specifieke vergunning voor het varen met vloeibaar aardgas als brandstof door middel van het kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) als bedoeld in artikel 2.10a, tweede lid.

M

Artikel 2.12 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'stuurman binnenvaart, machinist binnenvaart, matroos, volmatroos en matroos-motordrijver' vervangen door 'machinist binnenvaart'.

2. Het tweede lid en de '1' voor de tekst van het eerste lid vervallen.



N

Artikel 5.6 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'voetnoot 2' vervangen door 'voetnoot 3'.
2. In het zesde lid wordt 'een radarpatent' vervangen door 'een specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar, als bedoeld in artikel 7.11b, eerste lid, onderdeel c'.
3. Na het zesde lid wordt een lid toegevoegd, luidende:
 7. In afwijking van de krachtens dit artikel gestelde minimumbemanning wordt aan de voorgescreven minimumbemanning voor een bepaalde exploitatiewijze en uitrustingsstandaard op een bepaald schip ook volstaan met de minimumbemanning die is voorgeschreven op hetzelfde schip voor een exploitatiewijze met een langere vaartijd of voor een hogere uitrustingsstandaard.

O

Artikel 6.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de begripsomschrijving van '*aanvrager*', onderdeel a, wordt 'of een Rijnpatent als bedoeld in artikel 11.02 van het Rsp' vervangen door 'met inbegrip van een CCR-kwalificatiecertificaat schipper als bedoeld in artikel 11.01, eerste lid, van het Rsp of een patent als bedoeld in artikel 11.02 van het Rsp'.
2. In de begripsomschrijving van '*aanvrager*', wordt onder verlettering van de onderdelen c en d tot d en e, een onderdeel ingevoegd, luidende:
 - c. een kwalificatiecertificaat schipper open rondvaartboot beperkt vaargebied;
3. In de begripsomschrijving van '*aanvrager*', onderdeel d (nieuw), wordt 'vrijstellingsbewijs schipper' vervangen door 'kwalificatiecertificaat schipper' en wordt na 'Amsterdamse grachtentype' ingevoegd 'beperkt vaargebied'.
4. '*eigen verklaring*' wordt vervangen door '*gezondheidsverklaring*'.

P

In artikel 6.3, tweede lid, vervalt 'in het register Shipexam van de Inspectie Leefomgeving en Transport'.

Q

Artikel 6.9 komt te luiden:

Artikel 6.9

De aanvrager van een klein vaarbewijs of een groot pleziervaarbewijs die met toepassing van artikel 26, eerste lid, van het besluit, een gezondheidsverklaring overlegt aan het CBR, zoals bedoeld in artikel 6.10, derde lid, maakt daartoe gebruik van het door het CBR vastgesteld model.

R

Artikel 6.10 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste en tweede lid wordt telkens '*eigen verklaring*' vervangen door '*gezondheidsverklaring*'.
2. Het derde lid komt te luiden:
 3. De aanvrager zendt de gezondheidsverklaring ter beoordeling aan het CBR.

S

Artikel 6.11 wordt als volgt gewijzigd:



1. Het eerste lid komt te luiden:

1. In het geval, bedoeld in artikel 6.10, eerste lid, verklaart de beoordelaar de aanvrager geschikt. In het geval, bedoeld in artikel 6.10, tweede lid, wordt de aanvrager door de beoordelaar opgeroepen voor nader onderzoek. In geval van twijfel kan de beoordelaar de aanvrager oproepen voor een nader onderzoek. Indien nodig kan de beoordelaar de aanvrager doorverwijzen voor een deelonderzoek naar een specialist.

2. In het vijfde lid wordt 'eigen verklaring' vervangen door 'gezondheidsverklaring' en wordt 'Ten aanzien van het heronderzoek zijn de artikelen 6.3, tweede lid, en 6.4 van overeenkomstige toepassing' vervangen door 'Ten aanzien van het heronderzoek is artikel 6.4, eerste tot en met vierde lid, van overeenkomstige toepassing'.

3. Het zevende lid vervalt

T

Artikel 6.12 komt te luiden:

Artikel 6.12

Een geldig kwalificatiecertificaat als bedoeld in artikel 22 van het besluit geldt als een geldige geneeskundige verklaring bedoeld in artikel 23, eerste lid, van de wet, tenzij in deze regeling anders is bepaald.

U

Het opschrift van hoofdstuk 7 komt te luiden:

Hoofdstuk 7. Vaarbewijzen, kwalificatiecertificaten, specifieke vergunningen en ICC's

V

Het opschrift van paragraaf 1 van hoofdstuk 7 komt als volgt te luiden:

§ 1. Vaarbewijzen, kwalificatiecertificaten en specifieke vergunningen

W

Artikel 7.1 komt te luiden:

Artikel 7.1

1. Waar in dit hoofdstuk wordt gesproken over een vereiste vaartijd dan dient het aantonen daarvan te geschieden door middel van het dienstboekje, bedoeld in artikel 5.11, indien nodig aangevuld met het vaartijdenboek, bedoeld in artikel 5.12, of andere stukken.
2. In afwijking van het eerste lid kan het aantonen van vaartijd voor het verkrijgen van een kwalificatiecertificaat schipper open rondvaartboot beperkt vaargebied, bedoeld in artikel 7.5, tweede lid, onderdeel d, en voor het verkrijgen van een kwalificatiecertificaat schipper rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype beperkt vaargebied, bedoeld in artikel 7.6, tweede lid, onderdeel b, ook geschieden door middel van een werkgeversverklaring in combinatie met aanvullende stukken.
3. De beoordeling van de vaartijd en het beoordelen of aanvullende stukken nodig zijn, geschiedt door de minister.

X

Artikel 7.3 komt te luiden:

Artikel 7.3

De kwalificatiecertificaten, met uitzondering van de kwalificatiecertificaten genoemd in de artikelen 7.5 en 7.6, de specifieke vergunningen en het klein vaarbewijs worden vastgesteld volgens de modellen opgenomen in bijlage 7.3.



Y

Artikel 7.5 komt te luiden:

Artikel 7.5

1. Artikel 14, eerste lid, aanhef en onderdeel b van het besluit, is indien het schip vaart op de binnenwateren van zone 4, dan wel op de Beulakerwijde of de Belterwijde en behoudens schepen als bedoeld in artikel 16, onderdeel d, van het besluit, niet van toepassing voor open rondvaartboten als bedoeld in artikel 1.1, bestemd of gebedigd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanning, met een lengte gemeten op het vlak van de grootste inzinking van minder dan 20 meter, voor zover de schipper in het bezit is van het kwalificatiecertificaat schipper open rondvaartboot beperkt vaargebied overeenkomstig het model opgenomen in bijlage 7.4.
2. Het in het eerste lid bedoelde kwalificatiecertificaat wordt door de minister afgegeven na overlegging van:
 - a. CBR diploma theorie rondvaartboot;
 - b. CBR verklaring praktijkexamen schipper open rondvaartboot beperkt vaargebied;
 - c. een geneeskundige verklaring als bedoeld in artikel 28, eerste lid, van de wet, niet ouder dan drie maanden; en
 - d. een bewijs als resultaat van de beoordeling bedoeld in artikel 7.1, derde lid, waaruit blijkt dat de aanvrager ten minste 30 vaardagen heeft gemaakt op een open rondvaartboot.
3. De praktijktoetsen ter verkrijging van de verklaring praktijkexamen, bedoeld in het tweede lid, onder b, en het examen ter verkrijging van het CBR diploma theorie rondvaartboot, bedoeld in het tweede lid, onderdeel a, worden afgenomen met inachtneming van examenreglementen en examenprogramma's die zijn goedgekeurd door de minister.
4. Op de aanvragen van het in het eerste lid bedoelde kwalificatiecertificaat is artikel 1.4 van overeenkomstige toepassing.
5. Op het in het eerste lid bedoelde kwalificatiecertificaat is artikel 27, eerste lid, en artikel 30 van de wet van overeenkomstige toepassing.
6. Met betrekking tot het aantonen van zijn lichamelijke en geestelijke geschiktheid is op het in het eerste lid bedoelde kwalificatiecertificaat artikel 22 van het besluit van overeenkomstige toepassing.
7. Het kwalificatiecertificaat, bedoeld in het eerste lid, is aan boord van het schip aanwezig.

Z

Artikel 7.6 komt te luiden:

Artikel 7.6

1. Artikel 14, eerste lid, aanhef en onderdeel b van het besluit, is niet van toepassing voor rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype, als bedoeld in artikel 1.1 voor zover varende op de binnenwateren van zone 4 of met toestemming van de vaarwegbeheerder op zone 3, en voor zover de schipper in het bezit is van:
 - a. het kwalificatiecertificaat schipper rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype beperkt vaargebied overeenkomstig het model opgenomen in bijlage 7.4; en
 - b. een verklaring van de vaarwegbeheerder houdende de vermelding voor welke wateren, behorende tot zone 3 met uitzondering van de wateren genoemd in artikel 2, eerste lid van het vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement voor zover die behoren tot zone 3 en de Maas voor wat betreft de gedeelten die behoren tot zone 3, het kwalificatiecertificaat rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype geldt alsmede de door de vaarwegbeheerder opgelegde voorwaarden waaronder op deze wateren mag worden gevaren.
2. Het in het eerste lid, onderdeel a, bedoelde kwalificatiecertificaat wordt door de minister afgegeven na overlegging van een geneeskundige verklaring als bedoeld in artikel 28, eerste lid, van de wet, niet ouder dan drie maanden, en:
 - a. het diploma Schipper rondvaartboot beperkt vaargebied, zoals opgenomen in de Registratie instellingen en opleidingen met de opleidingscodes 95050 of 25385, 23277 of 25676, en een bewijs als resultaat van de beoordeling bedoeld in artikel 7.1, derde lid, waaruit blijkt

- dat de aanvrager een vaartijd van ten minste 180 vaardagen heeft opgebouwd; of
- b. de CBR verklaring praktijkexamen schipper rondvaartboot Amsterdamse grachtentype beperkt vaargebied ten bewijze dat het Praktijkexamen schipper rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype beperkt vaargebied met goed gevolg is afgelegd en een bewijs als resultaat van de beoordeling bedoeld in artikel 7.1, derde lid, waaruit blijkt dat de aanvrager ten minste 90 vaardagen heeft opgebouwd op een rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype tijdens het praktijkexamentraject.
3. De praktijktoetsen ter verkrijging van de verklaring praktijkexamen, bedoeld in het tweede lid, onderdeel b, worden slechts afgenomen wanneer de kandidaat beschikt over het CBR diploma theorie rondvaartboot, bedoeld in artikel 7.5, tweede lid, onderdeel a, en worden afgenomen met inachtneming van examenreglementen en examenprogramma's die zijn goedgekeurd door de minister.
 4. Op de aanvragen van het in het eerste lid, onderdeel a, bedoelde kwalificatiecertificaat is artikel 1.4 van overeenkomstige toepassing.
 5. Op het in het eerste lid, onderdeel a, bedoelde kwalificatiecertificaat zijn de artikelen 27, eerste lid, en 30 van de wet van overeenkomstige toepassing.
 6. Met betrekking tot het aantonen van zijn lichamelijke en geestelijke geschiktheid is op de houder van het in het eerste lid, onderdeel a, bedoelde kwalificatiecertificaat artikel 22 van het besluit van overeenkomstige toepassing.
 7. Het kwalificatiecertificaat en de verklaring van de vaarwegbeheerder, bedoeld in het eerste lid, zijn aan boord van het schip aanwezig.

AA

Artikel 7.7 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'De artikelen 14, eerste lid, en 15, eerste lid, van het besluit, zijn niet van toepassing' vervangen door 'Artikel 14, eerste lid, van het besluit, is niet van toepassing'.
2. In het tweede lid wordt 'De artikelen 14, eerste lid, en 15, eerste lid, van het besluit zijn niet van toepassing' vervangen door 'Artikel 14, eerste lid, van het besluit, is niet van toepassing'.
3. In het tweede lid, onderdeel b, wordt na 'lengte van meer dan 20 meter' toegevoegd 'of schepen waarvoor het product van lengte, breedte en diepgang in meters ten minste 100 m³ bedraagt'.

BB

Artikel 7.8 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'Artikel 15, eerste lid, van het besluit' vervangen door 'Artikel 14, eerste lid, onderdeel a, van het besluit'.
2. In het tweede lid wordt 'Artikel 15, eerste lid, en artikel 14, eerste lid, onderdeel a, van het besluit zijn niet van toepassing' vervangen door 'Artikel 14, eerste lid, onderdeel a, van het besluit is niet van toepassing' en wordt '25 meter' vervangen door '40 meter'.
3. In het derde lid, onderdeel a, komt 'CWO' te vervallen.
4. Het vijfde lid komt te luiden:
 5. In afwijking van het derde en vierde lid worden de in het eerste en tweede lid bedoelde groot pleziervaartbewijzen I afgegeven aan de houder van:
 - a. een geldig kwalificatiecertificaat schipper;
 - b. een geldig CCR-kwalificatiecertificaat schipper; of
 - c. een kwalificatiecertificaat schipper of een CCR-kwalificatiecertificaat schipper dat ongeldig is geworden op geen andere wijze dan door het verstrijken van de geldigheidsduur en wanneer uit een gezondheidsverklaring van de aanvrager blijkt dat deze lichamelijk en geestelijk voldoende geschikt is voor het voeren van een binnenschip.

5. Het zesde lid komt te luiden:

6. In afwijking van het derde en vierde lid worden de in het eerste en tweede lid bedoelde groot pleziervaartbewijzen II afgegeven aan de houder van:
 - a. een geldig kwalificatiecertificaat schipper met een specifieke vergunning voor het varen op wateren geclassificeerd als binnenwater van maritieme aard;
 - b. een geldig CCR-kwalificatiecertificaat schipper met een specifieke vergunning voor het varen op wateren geclassificeerd als binnenwater van maritieme aard;
 - c. een geldig zeilbewijs;
 - d. een geldig klein patent; of
 - e. een van de onder a tot en met d genoemde documenten die ongeldig is geworden op geen andere wijze dan door het verstrijken van de geldigheidsduur en wanneer uit een gezondheidsverklaring van de aanvrager blijkt dat deze lichamelijk en geestelijk voldoende geschikt is voor het voeren van een binnenschip.

6. Het zevende lid tot en met elfde lid komen te luiden:

7. De houder van een groot pleziervaartbewijs I die tevens in het bezit is van een klein vaarbewijs II komt in aanmerking voor het groot pleziervaartbewijs II.
8. De in het derde lid, onderdelen a en b, bedoelde diploma's worden verkregen na het behalen van een door de minister goedgekeurd examen.
9. Op het groot pleziervaartbewijs zijn artikel 30 van de wet alsmede artikel 1.4 van overeenkomstige toepassing.
10. Met betrekking tot het aantonen van zijn lichamelijke en geestelijke geschiktheid is op de houder van het groot pleziervaartbewijs artikel 26 van het besluit en de nadere regels die van toepassing zijn op het klein vaarbewijs van overeenkomstige toepassing.
11. Het groot pleziervaartbewijs is tijdens de vaart aan boord van het schip aanwezig.

7. Het twaalfde tot en met veertiende lid vervallen.

CC

Artikel 7.9 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'De artikelen 14, eerste lid, onderdelen a, b en c, onder 1°, en 15, eerste lid, alsmede 16 van het besluit' vervangen door 'De artikelen 14, eerste lid, onderdelen a, b, c en d, onder 1°, en 16 van het besluit' en wordt na 'bijlage 7.4' toegevoegd 'en zolang er niet wordt gevaren op de wateren genoemd op de wateren genoemd in artikel 2, eerste lid, van het vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement'.
2. In het derde lid, onderdeel a, komt 'of de Stichting OnderwijsFonds voor de Scheepvaart,' te vervallen.
3. In het derde lid, onderdeel b, wordt 'dertien weken' vervangen door 'drie maanden'.
4. In het zevende lid wordt 'zijn op de houder van het zeilbewijs artikel 27, tweede lid, en artikel 28 van het besluit van overeenkomstige toepassing'. vervangen door 'is op de houder van het zeilbewijs artikel 22 van het besluit van overeenkomstige toepassing'.

DD

Artikel 7.9a vervalt.

EE

In artikel 7.9b, eerste lid, wordt 'het groot vaarbewijs A, het groot vaarbewijs B, het beperkt groot vaarbewijs A, het beperkt groot vaarbewijs B' vervangen door 'het kwalificatiecertificaat schipper', wordt 'het vrijstellingsbewijs, bedoeld in artikel 7.6, eerste lid' vervangen door 'het kwalificatiecertificaat schipper open rondvaartboot beperkt vaargebied, bedoeld in artikel 7.5, eerste lid, het kwalificatiecertificaat schipper rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype beperkt vaargebied, bedoeld in artikel 7.6, eerste lid' en vervalt 'het kwalificatiecertificaat schipper, bedoeld in artikel 7.11a'.



FF

Artikel 7.10 komt te luiden:

Artikel 7.10

De minister kan een vaarbewijs gelijkwaardig aan een klein vaarbewijs als bedoeld in artikel 16 van het besluit erkennen voor de vaart op rivieren, kanalen en meren of voor de vaart op alle binnenwateren, voor zover het bewijs naar zijn oordeel voldoende waarborg biedt voor het veilig voeren van een schip op de betrokken wateren.

GG

Artikel 7.11 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1.' geplaatst.
2. Na het eerste lid (nieuw) worden vier leden toegevoegd, luidende:
 2. Buitenlandse kwalificatiecertificaten, dienstboekjes, specifieke vergunningen en vaartijdenboeken die in een andere EU-lidstaat zijn afgegeven overeenkomstig de eisen gesteld in richtlijn 2017/2397 zijn geldig in plaats van de vergelijkbare vaardocumenten die geldig zijn op grond van deze regeling.
 3. De in artikel 17, tweede lid, van het besluit bedoelde, krachtens de Herziene Rijnvaartakte afgegeven, bewijzen van vaarbevoegdheid zijn:
 - a. een CCR-kwalificatiecertificaat schipper als bedoeld in artikel 11.01, eerste lid, van het Rsp of een krachtens artikel 20.03, eerste lid, van dat reglement geldig Rijnschipperspatent als gelijkwaardig aan het kwalificatiecertificaat schipper en het klein vaarbewijs;
 - b. het sportpatent als bedoeld in artikel 11.02, onder b, van het Rsp, als gelijkwaardig aan het klein vaarbewijs.
 4. Buitenlandse bewijzen van vaarbevoegdheid die zijn erkend op grond van artikel 10, derde lid, van richtlijn 2017/2397 gelden als erkend zoals bedoeld in artikel 17, vierde lid, onderdeel a, van het besluit.
 5. Buitenlandse bewijzen van kennis en bekwaamheid die zijn erkend op grond van artikel 10, derde lid, van richtlijn 2017/2397 zijn geldig als vervanging van de vergelijkbare documenten die geldig zijn op grond van deze regeling.

HH

Artikel 7.11a vervalt.

II

Artikel 7.11b wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, aanhef, komt te luiden:
 1. De schipper aan boord van een schip waarvoor een kwalificatiecertificaat schipper vereist is, beschikt over de betreffende specifieke vergunning indien het schip vaart:
2. In het eerste lid wordt na onderdeel d een onderdeel toegevoegd, onder vervanging van de punt aan het einde van onderdeel d door een puntkomma, luidende:
 - e. met grote konvoaien.
3. Het tweede lid komt te luiden:
 2. De wateren van maritieme aard, bedoeld in artikel 2, tweede lid, van de wet, zijn de Westerschelde, de Oosterschelde, de Waddenzee, de Eems, de Dollard, het IJsselmeer, het IJmeer en het Markermeer met uitzondering van de Gouwezee.



JJ

In artikel 7.12a wordt 'behorend tot of aangesteld door de in bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 2 van de Centrale Commissie voor de Rijnscheepvaart vermelde instanties' vervangen door 'vermeld op de op grond van artikel 1.04 van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn opgestelde lijst'.

KK

Paragraaf 3 met inbegrip van artikel 7.13 vervalt onder vernummering van paragraaf 4 tot en met 7 tot paragraaf 3 tot en met 6.

LL

Artikel 7.16 komt te luiden:

Artikel 7.16

1. Het examen ter verkrijging van het kwalificatiecertificaat voor schipper heeft betrekking op de onderwerpen en competentienormen, genoemd in onderdeel 2 van bijlage II en rubriek 2 van tabel B van bijlage IV van richtlijn (EU) 2017/2397 en genoemd in onderdeel II van bijlage I van gedelegeerde richtlijn (EU) 2020/12 en omvat een praktijkexamen.
2. Het examen ter verkrijging van het kwalificatiecertificaat voor stuurman, volmatroos of matroos heeft betrekking op de onderwerpen en competentienormen, genoemd in onderdeel 1 van bijlage II en rubriek 1 van tabel B van bijlage IV van richtlijn (EU) 2017/2397 en genoemd in onderdeel I van bijlage I van gedelegeerde richtlijn (EU) 2020/12.
3. De basisopleiding veiligheid deksman is gebaseerd op de Standaarden voor de basisopleiding veiligheid voor deksmannen, vastgesteld door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart in het besluit CESNI 2021-I-1.
4. Het examen ter verkrijging van een specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard heeft betrekking op de onderwerpen en competentienormen, genoemd in onderdeel 3.1 van bijlage II en rubriek 3.1 van tabel B van bijlage IV van richtlijn (EU) 2017/2397 en genoemd in onderdeel III van bijlage I van gedelegeerde richtlijn (EU) 2020/12.
5. 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.
6. Het examen ter verkrijging van een specifieke vergunning voor radarvaart heeft betrekking op de onderwerpen en competentienormen, genoemd in onderdeel 3.2 van bijlage II en rubriek 3.2 van tabel B van bijlage IV van richtlijn (EU) 2017/2397 en omvat een praktijkexamen en genoemd in onderdeel IV van bijlage I van gedelegeerde richtlijn (EU) 2020/12.
7. Het examen ter verkrijging van het kwalificatiecertificaat voor deskundige voor de passagiersvaart heeft betrekking op de onderwerpen en competentienormen, genoemd in onderdeel 4.1 van bijlage II en rubriek 4.1 van tabel B van bijlage IV van richtlijn (EU) 2017/2397 en genoemd in onderdeel V van bijlage I van gedelegeerde richtlijn (EU) 2020/12 en omvat een praktijkexamen.
8. Het examen ter verkrijging van het kwalificatiecertificaat voor deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) heeft betrekking op de onderwerpen en competentienormen, genoemd in onderdeel 4.2 van bijlage II en rubriek 4.2 van tabel B van bijlage IV van richtlijn (EU) 2017/2397 en genoemd in onderdeel VI van bijlage I van gedelegeerde richtlijn (EU) 2020/12 en omvat een praktijkexamen.
9. Een wijziging van bijlage II of bijlage IV van richtlijn (EU) 2017/2397 of bijlage I van gedelegeerde richtlijn (EU) 2020/12 gaat voor de toepassing van dit artikel gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven.

MM

Artikel 7.16a komt te luiden:

Artikel 7.16a

1. De praktijkexamens bedoeld in artikel 7.16 vinden plaats overeenkomstig de toepasselijke voorschriften genoemd in tabel A van bijlage IV van richtlijn (EU) 2017/2397 en bijlage III van gedelegeerde richtlijn (EU) 2020/12.
2. De praktijkexamens bedoeld in het eerste, zesde en achtste lid van artikel 7.16 kunnen worden afgenomen met behulp van een gecertificeerde simulator.
3. Een simulator bedoeld in het tweede lid wordt goedgekeurd voor het betreffende praktijkexamen door het CBR op grond van de toepasselijke voorschriften genoemd in tabel A van bijlage IV van richtlijn (EU) 2017/2397 en bijlage III van gedelegeerde richtlijn (EU) 2020/12 of is goedgekeurd door een bevoegde autoriteit van een andere EU-lidstaat.

NN

Artikel 7.17 komt te luiden:

Artikel 7.17

1. Nadat het examen ter verkrijging van een vaarbewijs, kwalificatiecertificaat of specifieke vergunning met gunstig gevolg is afgelegd, wordt de verklaring bedoeld in artikel 26, eerste lid, of artikel 26a, vierde lid, van de wet, afgegeven door de instantie die het examen heeft afgenomen.
2. De verklaring vermeldt voor welk vaarbewijs, kwalificatiecertificaat of specifieke vergunning het examen is afgelegd.
3. Een verklaring met betrekking tot het succesvol afleggen van een praktijkexamen op een simulator die voldoet aan artikel 21 van richtlijn (EU) 2017/2397, afgegeven in een andere EU-lidstaat, zijn geldig in plaats van de vergelijkbare verklaring bedoeld in het eerste lid.

OO

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. heeft de aanvrager van ten minste 18 jaar oud een goedgekeurd opleidingsprogramma van ten minste drie jaar afgerond dat gebaseerd is op de competentienormen en onderwerpen genoemd in artikel 7.16, eerste lid, heeft de aanvrager 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;
 - b. 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 is opgebouwd van ten minste 180 dagen in de functie stuurman en is de aanvrager houder van een basiscertificaat marifonie, het beperkte certificaat maritieme radiocommunicatie of het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie zoals bedoeld in de Examenregeling frequentiegebruik 2008;
 - c. 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 is opgebouwd van ten minste 540 dagen, die verminderd worden tot 180 dagen indien de aanvrager 500 dagen werkervaring aan boord van een zeeschip kan aantonen, en is de aanvrager houder van een basiscertificaat marifonie, het beperkte certificaat maritieme radiocommunicatie of het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie zoals bedoeld in de Examenregeling frequentiegebruik 2008; of
 - d. heeft de aanvrager een door het CBR gecertificeerd opleidingsprogramma van ten minste anderhalf jaar afgerond dat gebaseerd is op de competentienormen en onderwerpen genoemd in artikel 7.16, eerste lid, heeft de aanvrager een vaartijd van ten minste 180 dagen opgebouwd als onderdeel van het opleidingsprogramma en ten minste

180 dagen na afloop daarvan, is de aanvrager 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 de aanvrager 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. Het tweede tot en met het vierde lid en het zevende lid vervallen onder vernummering van het vijfde en zesde lid tot het tweede en derde lid.

3. In het tweede lid (nieuw) wordt in de aanhef na 'De volgende vaarbewijzen zijn' ingevoegd 'tot en met 17 januari 2032'.

4. In het derde lid (nieuw) wordt na 'onderdeel 2 van bijlage II' ingevoegd 'en rubriek 2 van tabel B van bijlage IV'.

PP

Na artikel 7.18 worden vijf artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 7.18a

De aanvrager die voor de afgifte van een kwalificatiecertificaat voor stuurman in aanmerking wil komen:

- a. 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;
- b. heeft een goedgekeurd opleidingsprogramma van minstens drie jaar afgerond dat gebaseerd is op de competentienormen en onderwerpen genoemd in artikel 7.16, tweede lid, heeft een vaartijd van ten minste 360 dagen opgebouwd als onderdeel van het opleidingsprogramma 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 als kapitein zoals bedoeld in artikel 1 van de Wet zeevarenden een werkervaring opgebouwd van ten minste 500 dagen, beschikt over een verklaring als bedoeld in artikel 7.17 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.

Artikel 7.18b

De aanvrager die voor de afgifte van een kwalificatiecertificaat voor volmatroos in aanmerking wil komen:

- a. voldoet aan de eisen van matroos en heeft als matroos ten minste 180 dagen vaartijd opgebouwd; of
- b. heeft een goedgekeurd opleidingsprogramma van minstens drie jaar afgerond dat gebaseerd is op de competentienormen en onderwerpen genoemd in artikel 7.16, tweede lid en heeft een vaartijd van ten minste 270 dagen opgebouwd als onderdeel van het opleidingsprogramma.

Artikel 7.18c

De aanvrager die voor de afgifte van een kwalificatiecertificaat voor matroos in aanmerking wil komen:

- a. is ten minste 17 jaar oud, heeft een goedgekeurd opleidingsprogramma van minstens twee jaar afgerond dat gebaseerd is op de competentienormen en onderwerpen genoemd in artikel 7.16, tweede lid, 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 de Registratie instellingen en opleidingen met opleidingscodes 25610 en 25970;
 - 2°. Het diploma kapitein binnenvaart, schipper binnenvaart of bootman, zoals opgenomen in de Registratie instellingen en opleidingen onder de respectieve opleidingscodes 25612, 25972, 25611, 25971, 25635 en 25973;
 - 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;

- b. is ten minste 18 jaar oud, beschikt over een verklaring als bedoeld in artikel 7.17 en heeft een vaartijd van ten minste 360 dagen opgebouwd, waarbij ook kan worden volstaan met een vaartijd van ten minste 180 dagen indien in aanvulling daarop ook ten minste 250 dagen werkervaring als dekbemanningslid op een zeeschip zijn opgebouwd; of
- c. heeft een door het CBR gecertificeerd opleidingsprogramma van minstens 9 maanden afgerond dat gebaseerd is op de competentienormen en onderwerpen genoemd in artikel 7.16, tweede lid, heeft een vaartijd van ten minste 90 dagen opgebouwd als onderdeel van het opleidingsprogramma, is als gevolg van het voltooien van het opleidingsprogramma in bezit van een CBR-verklaring matroos en heeft voorafgaand aan de inschrijving voor dit opleidingsprogramma vijf jaar werkervaring opgebouwd, ten minste 500 dagen werkervaring als lid van de dekbemanning op een zeeschip opgebouwd of een beroepsopleiding van ten minste drie jaar voltooid.

Artikel 7.18d

De aanvrager die voor de afgifte van een kwalificatiecertificaat voor lichtmatroos in aanmerking wil komen:

- a. is ten minste 15 jaar, en in het bezit van een schriftelijk bewijs van inschrijving, afgegeven door het opleidingsinstituut dat de desbetreffende opleiding verzorgt, voor het door middel van schoolbezoek volgen van een opleiding voor matroos binnenvaart, schipper binnenvaart, kapitein binnenvaart of bootman, zoals opgenomen in de Registratie instellingen en opleidingen onder de respectieve opleidingscodes: 25509, 25610, 25970, 25510, 25611, 25971, 25511, 25612, 25972, 25564, 25635 en 25973; of
- b. is ten minste 15 jaar en in het bezit van een schriftelijk bewijs van inschrijving, afgegeven door het opleidingsinstituut dat de opleiding verzorgt voor deelname aan het Praktijkexamen matroos binnenvaart van het CBR.

Artikel 7.18e

De aanvrager die voor de afgifte van een kwalificatiecertificaat voor deksman in aanmerking wil komen is ten minste 16 jaar oud en:

- a. heeft een door het CBR gecertificeerde basisopleiding veiligheid, genoemd in artikel 7.16, derde lid, voltooid;
- b. heeft een basisopleiding veiligheid, genoemd in artikel 7.16, derde lid, voltooid als onderdeel van een van de opleidingen genoemd in artikel 7.18d, onderdeel a;
- c. heeft een bewijs van voltooiing van een basisopleiding veiligheid dat is afgegeven in een van de Rijnsoeverstaten of België; of
- d. heeft een certificaat basisveiligheid als bedoeld in artikel 8.30 van de Regeling zeevarenden.

QQ

Artikel 7.19 komt te luiden:

Artikel 7.19

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 verklaring als bedoeld in artikel 7.17.
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 een verklaring als bedoeld in artikel 7.17, over een radarpatent, bedoeld in artikel 20.09, van het Rsp, of kan aantonen dat het diploma kapitein binnenvaart of schipper binnenvaart zoals opgenomen in de Registratie instellingen en opleidingen onder de respectieve opleidingscodes 10650, 25511, 25612, 93110, 95640, 25972, 10651, 25510, 25971, 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 7.19a, derde lid.

5. De aanvrager die voor de afgifte van een specifieke vergunning voor het varen in grote konvooien in aanmerking wil komen heeft een vaartijd opgebouwd van ten minste 720 dagen, waarvan ten minste 540 dagen als schipper en ten minste 180 dagen als begeleider van een groot konvooi.
6. De afgifte van de specifieke vergunningen zoals bedoeld in het eerste tot en met het derde lid en het vijfde lid vindt plaats door aantekening op het kwalificatiecertificaat schipper of het CCR-kwalificatiecertificaat schipper van de aanvrager en wordt bij een verlenging van het kwalificatiecertificaat opnieuw aangetekend.
7. In afwijking van het zesde lid, wordt indien de aanvrager geen houder is van een kwalificatiecertificaat schipper of CCR-kwalificatiecertificaat schipper maar wel houder is van een als gelijkwaardig erkend vaarbewijs als bedoeld in artikel 17, tweede lid, van het besluit, de specifieke vergunning als een losse verklaring afgegeven.

RR

Artikel 7.19a komt te luiden:

Artikel 7.19a

1. De aanvrager die voor de afgifte van een kwalificatiecertificaat voor deskundigen voor de passagiersvaart in aanmerking wil komen is ten minste 18 jaar oud en heeft een door het CBR gecertificeerd opleidingsprogramma afgerond dat gebaseerd is op de onderwerpen en competentienormen, genoemd in artikel 7.16, zevende lid.
2. Het kwalificatiecertificaat voor deskundigen voor de passagiersvaart is vijf jaar geldig en kan verlengd worden door het tonen van een nieuwe relevante verklaring zoals bedoeld in artikel 7.17.
3. De aanvrager die voor de afgifte van een kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) in aanmerking wil komen heeft een door het CBR gecertificeerd opleidingsprogramma afgerond dat gebaseerd is op de onderwerpen en competentienormen, genoemd in onderdeel 4.2 van bijlage II en rubriek 4.2 van tabel B van bijlage IV van richtlijn (EU) 2017/2397 en beschikt over een relevante verklaring, bedoeld in artikel 7.17.
4. Het kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) 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 (LNG) als brandstof gebruikt van 180 dagen in de afgelopen vijf jaar of 90 dagen in het afgelopen jaar.

SS

Artikel 7.19b vervalt.

TT

In artikel 7.21, eerste lid, wordt 'De examens, bedoeld in de artikelen 7.15, 7.16 en 7.16a, en een verklaring praktijkexamen machinist' vervangen door 'De examens, bedoeld in de artikelen 7.15 en 7.16 en het examen ter verkrijging van een verklaring praktijkexamen machinist'.

UU

Het opschrift van paragraaf 4 (nieuw) van hoofdstuk 7 komt als volgt te luiden:

§ 4. Vervanging en afgifte van duplicaten

VV

In artikel 7.22, eerste tot en met vierde lid wordt voor 'vaarbewijs' telkens ingevoegd 'klein'.

WW

Artikel 7.23 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt telkens na 'het vaarbewijs' ingevoegd ', het kwalificatiecertificaat of de specifieke vergunning' en na 'een vaarbewijs' ingevoegd ', kwalificatiecertificaat of specifieke vergunning'.
2. onder vernummering van het tweede en derde lid tot derde en vierde lid wordt na het eerste lid een lid ingevoegd, luidende:
 2. Bij verlies van het vaarbewijs, het kwalificatiecertificaat of de specifieke vergunning kan onder handhaving van de oorspronkelijke geldigheidsduur een vervangend document worden afgegeven, indien de betreffende kwalificatie vermeld staat in het register kwalificatiecertificaten, dienstboekjes, vaartijdenboeken en overige vaardocumenten bedoeld in artikel 33a van het Binnenvaartbesluit.
3. In het derde lid (nieuw) wordt na 'een vaarbewijs' ingevoegd ', kwalificatiecertificaat of specifieke vergunning' en na 'het vaarbewijs' ingevoegd ', het kwalificatiecertificaat of de specifieke vergunning'.
4. In het vierde lid (nieuw) wordt na 'het te vervangen vaarbewijs' ingevoegd ', het te vervangen kwalificatiecertificaat of de te vervangen specifieke vergunning' en voor 'ingeleverd' ingevoegd 'indien mogelijk'.

XX

Artikel 7.24 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef van het eerste lid wordt na 'vaarbewijzen' ingevoegd ', kwalificatiecertificaten of specifieke vergunningen'.
2. In het eerste lid, onderdeel a, wordt na 'vaarbewijs' ingevoegd ', kwalificatiecertificaat of specifieke vergunning'.
3. In het tweede lid wordt na 'het vaarbewijs' ingevoegd ', het kwalificatiecertificaat of de specifieke vergunning'.
4. Na het tweede lid wordt een lid toegevoegd, luidende:
 3. Een registratie in het register kwalificatiecertificaten, dienstboekjes, vaartijdenboeken en overige vaardocumenten bedoeld in artikel 33a van het Binnenvaartbesluit geldt als een schriftelijke in kennisstelling bedoeld in het eerste lid.

YY

Na artikel 9.2 wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 9.3

De SAB is aangewezen als het centraal contactpunt, bedoeld in artikel 8.1 van bijlage I bij Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/473, voor het register kwalificatiecertificaten, dienstboekjes, vaartijdenboeken en overige vaardocumenten bedoeld in artikel 33a van het Binnenvaartbesluit.

ZZ

In artikel 11.1 wordt na '25, vierde lid en vijfde lid' een komma ingevoegd en vervalt '38, zevende lid'.

AAA

Artikel 12.5a wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'de artikel 2.9 of 2.10' vervangen door 'de artikelen 2.9 of 2.10'.
2. In het eerste en tweede lid wordt na 'voldoet' ingevoegd 'tot en met 17 januari 2032'.
3. Aan het slot van het derde lid wordt een volzin toegevoegd, luidende:



Het aantonen van de vaartijd bedoeld in dit artikellid kan geschieden door middel van het dienstboekje, bedoeld in artikel 5.11, indien nodig aangevuld met het vaartijdenboek, bedoeld in artikel 5.12, of andere stukken.

4. Het zesde, zevende, achtste en negende lid komen te luiden:

6. Een bemanningslid dat voldeed aan de eisen voor eerste machinist of tweede machinist bedoeld in artikel 2.10, zoals die luiden op het moment voor inwerkingtreding van de wet van 7 juni 2023 tot wijziging van de Binnenvaartwet in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad, voldoet aan de eisen voor die desbetreffende functie, bedoeld in artikel 2.10, derde en vierde lid.
7. Onder een activiteit die op het binnenwater aan het begin of het eind van een reis in het kader van zeevervoer wordt uitgevoerd, bedoeld in artikel 42 van het besluit, wordt onder andere begrepen het verhalen van zeeschepen binnen een havengebied.
8. In aanvulling op het vijfde lid van artikel 7.8 kan bij de afgifte van een groot pleziervaartbewijs I tot en met 17 januari 2032 worden volstaan met een geldig groot vaarbewijs B, een geldig beperkt groot vaarbewijs B of een van deze documenten die ongeldig is geworden op geen andere wijze dan door het verstrijken van de geldigheidsduur en wanneer uit een gezondheidsverklaring van de aanvrager blijkt dat deze lichamelijk en geestelijk voldoende geschikt is voor het voeren van een binnenschip.
9. In aanvulling op het zesde lid van artikel 7.8 kan bij de afgifte van een groot pleziervaartbewijs II tot en met 17 januari 2032 worden volstaan met een geldig groot vaarbewijs A, een geldig beperkt groot vaarbewijs A, een geldig groot patent of een van deze documenten die ongeldig is geworden op geen andere wijze dan door het verstrijken van de geldigheidsduur en wanneer uit een gezondheidsverklaring van de aanvrager blijkt dat deze lichamelijk en geestelijk voldoende geschikt is voor het voeren van een binnenschip.

4. Na het negende lid worden drie artikelliden toegevoegd, luidende:

10. Tot en met drie jaar na het tijdstip waarop de wet van 7 juni 2023 tot wijziging van de Binnenvaartwet in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad in werking treedt is in afwijking van artikel 7.5 een kwalificatiecertificaat open rondvaartboot beperkt vaargebied niet vereist, behoudens voor zover het betreft schepen als bedoeld in artikel 16, eerste lid, onderdeel d, van het besluit, voor open rondvaartboten als bedoeld in artikel 1.1, bestemd of gebedzigt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanning, met een lengte gemeten op het vlak van de grootste inzinking van minder dan 20 meter, voor zover de schipper in het bezit is van een klein vaarbewijs of een kwalificatiecertificaat als bedoeld in artikel 7.6, eerste lid, onderdeel a, en indien het schip vaart op de binnenwateren van zone 4, dan wel op de Beulakerwijde of de Belterwijde.
11. In plaats van een kwalificatiecertificaat schipper rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype beperkt vaargebied bedoeld in artikel 7.6, eerste lid, onderdeel a, kan worden volstaan met een vrijstellingsbewijs schipper rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype.
12. Tot en met zes maanden na het tijdstip waarop de wet van 7 juni 2023 tot wijziging van de Binnenvaartwet in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad in werking treedt volstaat in afwijking van artikel 7.6, derde lid, het beschikken over een klein vaarbewijs om deel te kunnen nemen aan de praktijktoetsen bedoeld in dat artikellid.

BBB

In bijlage 3.8, artikel 56, eerste lid, wordt 'ADNR' vervangen door 'ADN'.

CCC

Bijlage 5.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de rijen 4 en 5 van de tabel wordt in de kolom 'groep' 'duwbakken*' telkens vervangen door 'duwbakken' en 'duwbak*' vervangen door 'duwbak'.

2. In de aan het eind van de tabel opgenomen aantekening 'Bovendien is de volgende gelijkwaardigheid van toepassing: 1 duwbak = meerdere duwbakken met een totale lengte tot en met 76,50 m en een totale breedte tot en met 15 m.' vervangen door 'Bovendien wordt in de groepen 4, 5 en 6 van deze tabel als duwbak aangemerkt al datgene wat tijdens transport gedruwd of langs zij meegevoerd wordt, en is de volgende gelijkwaardigheid van toepassing: 1 duwbak = meerdere duwbakken met een totale lengte tot en met 76,50 m en een totale breedte tot en met 15 m.'.

DDD

Bijlage 5.5 komt te luiden:

Bijlage 5.5. Minimumbemanning voor veerboten als bedoeld in artikel 5.6, vierde lid

Groep naar toegestaan aantal passagiers	Bemanningsleden ¹	Aantal bemanningsleden
1. max. 300 passagiers	schipper	2 ³
	1 ^e machinist	1
	2 ^e machinist ²	1
	deksman	1
2. max. 600 passagiers	schipper	2 ³
	1 ^e machinist	1
	2 ^e machinist ²	1
	deksman	2
3. max. 900 passagiers	schipper	2 ³
	1 ^e machinist	1
	2 ^e machinist ²	1
	deksman	3
4. max. 1.200 passagiers	schipper	2 ³
	1 ^e machinist	1
	2 ^e machinist ²	1
	deksman	4
5. max. 1.500 passagiers	schipper	2 ³
	1 ^e machinist	1
	2 ^e machinist ²	1
	deksman	5
6. max. 1.750 passagiers	schipper	2 ³
	1 ^e machinist	1
	2 ^e machinist ²	1
	deksman	6

¹ Ten minste een van de bemanningsleden is houder van een geldig Diploma Eerste Hulp van Het Oranje Kruis of een gelijkwaardig diploma.

² De 2^e machinist kan vervallen indien er sprake is van een eenmansbediening met betrekking tot de voortstuwingsmiddelen en de stuurinrichting of wanneer er zonder passagiers wordt gevaren.

³ In afwijking van artikel 2.10, tweede lid, kan bij één van de twee voorgeschreven schippers worden volstaan met een schipper die voldoet aan de eisen die zijn gesteld in artikel 2.9, tweede lid.

EEE

Bijlage 6.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 1 komt te luiden:

Artikel 1. Inleiding

Van groot belang is vooral het tijdig herkennen en (laten) behandelen van die aandoeningen die een duidelijk risico verhogende factor betekenen. In het algemeen dient de betrokkene om in aanmerking te komen voor een geneeskundige verklaring vrij te zijn van enige afwijking, ziekte of verwonding die een veilige uitoefening van de werkzaamheden belemmert. Daarnaast mag de aanwezigheid van de betrokkene aan boord geen gevaar opleveren voor de gezondheid van de overige opvarenden.

De keuringsarts moet zich realiseren dat het onmogelijk is om een allesomvattende lijst van geschiktheidscriteria op te stellen die alle mogelijke aandoeningen en hun variaties in voorkomen en prognose dekt. De beginselen die ten grondslag liggen aan de aanpak in de tabel kunnen vaak worden geëxtrapoleerd naar aandoeningen die niet worden gedekt. De beslissing over de geschiktheid van een individu met een medische aandoening is afhankelijk van een zorgvuldige

klinische afweging en analyse, waarbij de volgende punten in overweging moeten worden genomen om tot een oordeel over de geschiktheid te komen:

- Onder medische geschiktheid, d.w.z. zowel de lichamelijke als geestelijke geschiktheid, wordt verstaan dat de persoon aan boord geen aandoening of handicap heeft die het hem of haar onmogelijk maakt:
 - a) de taken uit te voeren die nodig zijn om het vaartuig te bedienen;
 - b) op ieder moment de toegewezen taken uit te voeren;
 - c) zijn of haar omgeving correct waar te nemen.
- De genoemde medische aandoeningen zijn veelvoorkomende voorbeelden van aandoeningen die kunnen leiden tot ongeschiktheid van bemanningsleden. De lijst kan ook worden gebruikt om passende beperkingen met betrekking tot de geschiktheid vast te stellen. De gegeven criteria kunnen slechts als leidraad dienen voor artsen en mogen een gedegen medisch oordeel niet vervangen.
- De gevolgen voor het navigeren, werken en wonen op binnenwateren lopen sterk uiteen, afhankelijk van de natuurlijke geschiedenis van elke aandoening en de mogelijkheden voor behandeling. De beslissing over de geschiktheid moet gebaseerd zijn op de kennis over de aandoening en een beoordeling van het onderzochte individu.
- Indien de medische geschiktheid niet volledig kan worden aangetoond, kunnen risicobeperkende maatregelen en beperkingen worden opgelegd, op voorwaarde dat een gelijkwaardige navigatieveiligheid wordt bereikt.

2. Na artikel 7 wordt een nieuw hoofdstuk toegevoegd, luidende:

Hoofdstuk 3. Keuringseisen klein vaarbewijs

§ 1. Het gezichtsvermogen

Artikel 8

Bij een progressieve of chronische oogaandoening is een specialistisch rapport vereist, waaruit blijkt dat het gezichtsvermogen niet dusdanig wordt bedreigd dat binnen afzienbare tijd niet meer kan worden voldaan aan de criteria:

- a. *Gezichtsscherpte*:
getest bij daglicht bedraagt deze, met of zonder optische hulpmiddelen ten minste 0,5 met beide ogen gezamenlijk. Met één oog zien is toegestaan.
indien bij de keuring gebruik moet worden gemaakt van optische correctiemiddelen, moet aan de keurend arts een adequate reservebril worden getoond;
- b. *Contrastzien*:
alleen in twijfelgevallen te onderzoeken:
mesotest zonder verblinding bij een helderheidsniveau van 0,032 cd/m². Resultaat is contrast 1:2,7;
- c. *Gewenning aan de duisternis*:
alleen in twijfelgevallen te onderzoeken:
het resultaat mag niet meer dan een log-eenheid van de normaalkromme afwijken;
- d. *Gezichtsveld*:
het horizontale gezichtsveld moet ten minste 120 graden bedragen. Het gezichtsbereik moet ten minste 50 graden links en rechts en 20 graden naar boven en beneden bedragen. Binnen een straal van 20 graden vanuit het centrum van het gezichtsveld mogen zich geen gebreken voordoen.
Ten minste één oog moet voldoen aan de maatstaf inzake de gezichtsscherpte en het gezichtsveld zonder pathologische scotomen hebben. Formeel onderzoek door een oogarts is verplicht indien afwijkingen zijn gevonden tijdens het eerste onderzoek of in geval van glaucoom of retinale dystrofie;
- e. *Kleurenonderscheidingsvermogen*:
bij het onderzoek van het kleurenonderscheidingsvermogen, verricht bij de in de betreffende test voorgeschreven belichting is een score van 2 fouten bij de Ishiharatest een reden voor nader onderzoek met een specialistische kleurentest, tenzij uit verslag van een eerder onderzoek door een oogarts al blijkt dat onderstaande grenzen niet worden overschreden. Een reden voor ongeschiktheid is een grotere afwijking dan de volgende uitkomsten:
 - 1°. Velhagen/Broschmann (resultaat met ten hoogste twee fouten);
 - 2°. Kuchenbecker-Broschmann (ten hoogste twee fouten);
 - 3°. HRR (resultaat ten minste 'mild');
 - 4°. TMC (resultaat ten minste 'second degree');
 - 5°. Holmes-Wright B (resultaat met ten hoogste 8 fouten bij 'small');
 - 6°. Farnsworth Panel D-15-test (minimumresultaat: ten hoogste één diametrale inversie in de geklasseerde kleurenrangschikking); danwel

7°. CAD-test (Colour Assessment and Diagnosis test) (resultaat met ten hoogste vier CAD-eenheden).

In geval van twijfel kan onderzoek plaatsvinden met de anomaloscoop, (waarbij de anomaal quotiënt moet liggen tussen 0,7 en 1,4) of met een andere gelijkwaardige test; Het gebruik van optische correctie voor het kleurenonderscheidingsvermogen door filterglas, zoals getinte contactlenzen en een getinte bril, is niet toegestaan.

f. *Motiliteit:*

Onbelemmerde beweeglijkheid van de ogen; geen dubbelzien.

§ 2. Het gehoorvermogen

Artikel 9

1. Het gehoorvermogen is als voldoende te beschouwen, indien het gehoorverlies van elk oor afzonderlijk bij de frequenties 500, 1000, 2000 en 3.000 Hz de gemiddelde waarde van 40 dB(A) niet overschrijdt.
2. Indien de gemiddelde waarde van 40 dB wordt overschreden, is het gehoorvermogen toch als voldoende aan te merken, als de conversatiespraak op 2 meter met elk oor afzonderlijk duidelijk wordt verstaan.
3. In afwijking van het tweede lid is voor de keuring ter verkrijging van het klein vaarbewijs dat uitsluitend voor de pleziervaart wordt gebruikt eenzijdige doofheid toegestaan, mits het gehoorverlies van het functionerende oor bij de frequenties 500, 1.000, 2.000 en 3.000 Hz de gemiddelde waarde van 30 dB(A) niet overschrijdt.

§ 3. Ziekten of lichamelijke gebreken

Artikel 10. Aandoeningen die gepaard gaan met bewustzijns- of evenwichtsstoornissen

1. Alle aandoeningen die gepaard gaan met bewustzijns- of evenwichtsstoornissen, alsmede aanvallen van draaiduizeligheid of onbedwingbare slaap zijn een reden voor ongeschiktheid.
2. Alle vormen van epilepsie in de anamnese, al dan niet medicamenteus behandeld, zijn een reden voor ongeschiktheid. Uitzonderingen hierop zijn:
 - a. goedkeuring is mogelijk indien de laatste aanval heeft plaatsgevonden voor het vijfde levensjaar en nadien geen anti-epileptica zijn gebruikt;
 - b. goedkeuring na een eerste aanval is, na ongeschikt verklaring gedurende zes maanden na die aanval, bij een erkend gunstige prognose mogelijk indien:
 - 1°. dit één al dan niet geprovoceerde epileptische aanval betreft,
 - 2°. die niet is behandeld met medicijnen, en
 - 3°. geen voor epilepsie relevante afwijkingen aan de hersenen zichtbaar zijn op een MRI-scan, een recent standaard EEG alsmede een recent EEG na gehele of partiële slaaponthouding;
 - c. in afwijking van onderdeel b is goedkeuring na een eerste aanval mogelijk voor de keuring ter verkrijging van het klein vaarbewijs dat uitsluitend voor de pleziervaart wordt gebruikt, na ongeschikt verklaring gedurende drie maanden na die aanval, indien:
 - 1°. het een eerste al dan niet geprovoceerde epileptische aanval betreft, en
 - 2°. geen relevante afwijkingen aan de hersenen zichtbaar zijn op een MRI-scan en een standaard EEG, gemaakt na de aanval zonder 'epileptiforme afwijkingen';
 - d. goedkeuring na meer dan één aanval van personen bij wie de medicatie is gestaakt is, na ongeschikt verklaring gedurende één jaar na het staken van die medicatie, bij een erkend gunstige prognose mogelijk indien na het staken geen voor epilepsie relevante afwijkingen aan de hersenen zichtbaar zijn op een MRI-scan, een recent standaard EEG alsmede een recent EEG na gehele of partiële slaaponthouding;
 - e. goedkeuring is mogelijk, bij een éénmalige epileptische aanval, voor het klein vaarbewijs dat uitsluitend voor de pleziervaart wordt gebruikt, met een maximum geldigheidsduur van vijf jaar, bij gebruik van anti-epileptica na een aanvalsvrije periode van zes maanden;
 - f. goedkeuring is mogelijk, bij meer dan één epileptische aanval, voor het klein vaarbewijs dat uitsluitend voor de pleziervaart wordt gebruikt, met een maximum geldigheidsduur van vijf jaar, bij gebruik van anti-epileptica na een aanvalsvrije periode van één jaar.
3. De geldigheidsduur van de geneeskundige verklaring bij de uitzonderingen beschreven in het vorige lid is eerst twee jaar. Indien de betrokkene aanvalsvrij blijft wordt de geldigheidsduur vervolgens drie jaar en daarna onbepaald.

4. Noctambulisme is in het algemeen een reden voor ongeschiktheid.

Artikel 11. Aandoeningen of laesies van het centrale of perifere zenuwstelsel, gepaard gaande met duidelijke functionele stoornissen; in het bijzonder organische aandoeningen van de hersenen of het ruggenmerg en de daarbij optredende restverschijnselen, functionele stoornissen na schedel- of hersenletsel, en cerebrale doorbloedingsstoornissen

1. Systeemziekten van het centrale zenuwstelsel, zoals multiple sclerose en de ziekte van Parkinson, zijn, afhankelijk van het stadium waarin de ziekte verkeert, in het algemeen een reden voor ongeschiktheid. In afwijking hiervan is goedkeuring mogelijk voor het klein vaarbewijs dat uitsluitend voor de pleziervaart wordt gebruikt indien betrokkene het schip, eventueel onder aanpassing van de bedieningsorganen, kan besturen.
2. Posttraumatische en postoperatieve restverschijnselen: voor goedkeuring is aanvullende informatie vereist, waaruit blijkt dat redelijkerwijs geen acute problemen zijn te verwachten.
3. Ieder cerebrovasculair accident, inclusief TIA's in de anamnese: voor goedkeuring is een aanvullende informatie vereist, waaruit blijkt dat redelijkerwijs geen acute problemen zijn te verwachten.

Artikel 12. Psychiatrische stoornissen

1. Psychotische symptomen op het moment van de keuring of psychosen in de anamnese met een kans op herhaling zijn een reden voor ongeschiktheid.
2. Een depressieve stoornis is een reden voor ongeschiktheid. Goedkeuring is mogelijk wanneer wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:
 - a. geen suïciderisico
 - b. adequate behandeling
 - c. redelijk ziekte-inzichtEen adequate behandeling wil zeggen dat er geen of lichte depressieve symptomen zijn en dat de persoon therapietrouw is. Wanneer er nog matig tot ernstige symptomen aanwezig zijn op het moment van de keuring, is voor goedkeuring een gunstig specialistisch rapport vereist. Voor de beoordeling van personen bij wie de depressieve stoornis minder dan vijf jaar geleden is gesteld, is een gunstig specialistisch rapport vereist als men het afgelopen jaar onder behandeling van een psychiater is geweest.
3. Een bipolaire stoornis is een reden voor ongeschiktheid. Goedkeuring is mogelijk wanneer wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:
 - a. geen suïciderisico
 - b. adequate behandeling
 - c. redelijk ziekte-inzichtEen adequate behandeling wil zeggen dat er geen of lichte depressieve of hypomane symptomen zijn en dat de persoon therapietrouw is. Wanneer er nog matig tot ernstige symptomen aanwezig zijn op het moment van de keuring, is voor goedkeuring een gunstig specialistisch rapport vereist. Voor de beoordeling van personen bij wie de bipolaire stoornis minder dan vijf jaar geleden is gesteld, is een gunstig specialistisch rapport vereist als men het afgelopen jaar onder behandeling van een psychiater is geweest.
4. Gedrags- of persoonlijkheidsstoornissen zijn in het algemeen een reden voor ongeschiktheid.
5. Concentratie- of inprentingsstoornissen zijn een reden voor ongeschiktheid.
6. Cognitieve functiestoornissen zijn een reden voor ongeschiktheid.
7. Overige psychiatrische stoornissen die een negatieve invloed kunnen hebben op het varen: voor goedkeuring is een gunstig specialistisch rapport vereist, waaruit blijkt dat redelijkerwijs geen acute problemen zijn te verwachten.

Artikel 13. Suikerziekte

Niet goed met insuline of orale antidiabetica instelbare Diabetes Mellitus of het optreden van hypoglykemieën, is een reden voor ongeschiktheid. Bij insuline-afhankelijke diabetes mellitus is de geschiktheid in het algemeen beperkt tot een periode van vijf jaar.

Artikel 14. Manifeste endocriene stoornissen

Voor goedkeuring is aanvullende informatie vereist, waaruit blijkt dat redelijkerwijs geen acute problemen zijn te verwachten.

Artikel 15. Ernstige aandoeningen van de bloedvormende orgaansystemen

Voor goedkeuring is aanvullende informatie vereist, waaruit blijkt dat redelijkerwijs geen acute problemen zijn te verwachten.

Artikel 16. Chronische longaandoeningen met aanvallen

Alle chronische longaandoeningen met de mogelijkheid van acute verslechtering van de longfunctie die de lichamelijke gesteldheid dusdanig aantasten dat niet meer kan worden voldaan aan de in de algemene keuringsaanwijzingen onder artikel drie tot en met vijf gestelde criteria zijn een reden voor ongeschiktheid.

Artikel 17. Aandoeningen of veranderingen in het hart of de bloedsomloop resulterend in een verminderde belastbaarheid

1. Klepafwijkingen en congenitale hartgebreken met hemodynamische consequenties: voor goedkeuring is aanvullende informatie vereist, waaruit blijkt dat redelijkerwijs geen acute problemen zijn te verwachten.
2. Ritme- of geleidingsstoornissen: voor goedkeuring is aanvullende informatie vereist, waaruit blijkt dat redelijkerwijs geen acute problemen te verwachten zijn.
3. Het dragen van een pacemaker: voor goedkeuring is aanvullende informatie vereist, waaruit blijkt dat redelijkerwijs geen acute problemen te verwachten zijn.
4. Het dragen van een ICD is een reden voor ongeschiktheid. Uitzonderingen voor de aanvrager van het klein vaarbewijs dat uitsluitend wordt gebruikt voor de pleziervaart zijn:
 - a. de periode van ongeschiktheid bedraagt twee maanden na implantatie. Goedkeuring (zie onder c) is mogelijk na een gunstig specialistisch rapport waaruit blijkt dat de ICD in deze periode geen elektroshocks heeft afgegeven dan wel dat zich tijdens stimulatie door de ICD geen ernstige hemodynamische problemen hebben voorgedaan;
 - b. na de periode genoemd onder a is goedkeuring (zie onder c) mogelijk na een gunstig specialistisch rapport waaruit blijkt dat de ICD in deze periode geen elektroshocks heeft afgegeven dan wel dat zich tijdens stimulatie door de ICD geen ernstige hemodynamische problemen hebben voorgedaan en het apparaat niet kan worden beïnvloed door elektromagnetische straling;
 - c. de geldigheidsduur van de geneeskundige verklaring bij de uitzonderingen beschreven onder a en b is 5 jaar.
5. Aandoeningen van het myocard, resulterend in een dusdanig verminderde belastbaarheid van het hart dat niet meer kan worden voldaan aan de in de algemene keuringsaanwijzingen onder artikel drie tot en met vijf gestelde criteria zijn een reden voor ongeschiktheid.
6. Angina pectoris: voor goedkeuring is aanvullende informatie vereist, waaruit blijkt dat redelijkerwijs geen acute problemen zijn te verwachten.
7. Hypertensie: een bij herhaling gemeten diastolische druk van > 110 mm Hg is een reden voor ongeschiktheid.

Artikel 18. Aandoeningen die leiden tot een aanzienlijke bewegingsbeperking, verlies of sterke vermindering van de functie in een der ledematen die voor de uit te voeren handelingen van belang zijn

1. Bovenste extremiteiten: de functie van armen en handen moet voldoende zijn voor de bediening van het roer, de motor en de andere voor de navigatie en veilige vaart benodigde apparatuur. In geval van verminking of amputatie is een goed functionerende prothese toegestaan, eventueel onder aanpassing van de bovengenoemde bedieningsorganen.
2. Onderste extremiteiten: in geval van verminking of amputatie is een goed functionerende prothese toegestaan.

3. In noodgevallen moet de aanvrager zonder prothese en zonder hulp van anderen, in hoog tempo, zijn weg kunnen vinden via trappen en (vlucht)gangen.
4. In afwijking van het eerste tot en met derde lid is voor de keuring ter verkrijging van het klein vaarbewijs dat uitsluitend voor de pleziervaart wordt gebruikt verminderd functioneren van de extremiteiten toegestaan indien de aanvrager het schip, eventueel met aangepaste bedieningsorganen, naar het oordeel van de medisch adviseur scheepvaart of een door de ILT aangewezen keuringsarts voor de scheepvaart, veilig kan besturen. Hierbij geldt voor:
 - a. schepen met een lengte tot en met 25 meter, dat:
 - 1°. functieverlies van de benen is toegestaan indien de aanvrager door middel van zijn benen, eventueel voorzien van een prothese of prothesen, zelfstandig aan en van boord kan gaan en de bedieningsorganen zelfstandig kan bedienen;
 - 2°. functieverlies van de benen is toegestaan indien de aanvrager gezeten in een rolstoel zelfstandig aan en van boord kan gaan, en de inrichting van een stuurhut en overig binnenwerk zodanig zijn dat een veilige besturing van het schip vanuit de rolstoel mogelijk is;
 - 3°. functieverlies van één der armen is toegestaan indien de aanvrager in staat is de besturingsorganen met de andere arm te bedienen.
 - b. schepen met een lengte tot en met 6 meter, dat:
functieverlies van de benen is toegestaan indien de aanvrager op armkracht zelfstandig van en aan boord kan gaan en zelfstandig de bestuursorganen kan bedienen.

Artikel 19. Chronisch alcoholisme, verslaving aan verdovende middelen of andere vormen van verslaving

1. Chronisch alcoholisme, hetzij voortdurend, hetzij gedurende bepaalde perioden in het afgelopen jaar, is in het algemeen een reden voor ongeschiktheid.
2. Verslaving aan verdovende, opwekkende of andere psychotrope stoffen in de anamnese in het afgelopen jaar is in het algemeen een reden voor ongeschiktheid.

FFF

Bijlage 6.2 komt te luiden:

De geneeskundige verklaring wordt afgegeven volgens het model dat is vastgesteld in bijlage 1 bij het Rsp.

GGG

Bijlage 7.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift wordt na 'artikel 7.11' ingevoegd ', eerste lid,'.
2. Het opschrift van onderdeel 1.1 komt te luiden:
 - 1.1. Vaarbewijzen tot en met 17 januari 2032 gelijkgesteld aan het kwalificatiecertificaat schipper met inbegrip van de specifieke vergunning voor het varen op wateren geassocieerd als binnenwateren van maritieme aard
3. In onderdeel 1.1 vervalt subonderdeel i.
4. Het opschrift van onderdeel 1.2 komt te luiden:
 - 1.2. Vaarbewijzen tot en met 17 januari 2032 gelijkgesteld aan het kwalificatiecertificaat schipper

HHH

Bijlage 7.2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In paragraaf §1 komt onderdeel 1.1 te luiden:

Voor het kwalificatiecertificaat schipper inclusief de specifieke vergunning voor het varen op wateren van maritieme aard: de diploma's stuurman/schipper, kapitein en bootman zoals opgenomen in de Registratie instellingen en opleidingen met opleidingscodes 10650, 10651,



10653, 25510, 25511, 25512, 25564, 25611, 25612, 25635, 25971, 25972, 25973, 93110, 93030, 95630 en 95640;

2. In paragraaf §1 vervalt onderdeel 1.2 onder vernummering van onderdelen 1.3 en 1.4 tot 1.2 en 1.3.

3. Paragraaf §1, onderdeel 1.2 (nieuw), wordt als volgt gewijzigd:

a. 'tabel 3' wordt telkens vervangen door 'de tabel in §3'

b. bij het eerste gedachtestreepje na 'de onder 1.1' wordt ingevoegd 'in deze bijlage en de in onderdeel 1.1 van bijlage 7.1'.

c. bij het laatste gedachtestreepje, wordt in onderdeel c 'en het deelcertificaat navigatie 2 van het CVV of' vervangen door 'en een positieve examenuitslag maritieme wateren van het CBR; of' en wordt in onderdeel d 'en het deelcertificaat navigatie 2 van het CCV' vervangen door 'een positieve examenuitslag maritieme wateren van het CBR'.

4. In paragraaf §1, onderdeel 1.3 (nieuw), wordt bij het tweede gedachtestreepje 'de onderdelen 1.1 en 1.2' vervangen door 'onderdeel 1.2'.

5. Paragraaf §2 komt te luiden:

§ 2. Erkende diploma's die vrijstelling geven van onderdelen van het examen voor het kwalificatiecertificaat schipper

	Praktijktoets Matroos(competentie 0)	Reglementen	Maritieme wateren	Navigatie	Bedienen vaartuig en ladingbehandeling
Diploma	BVPRM	BVREG	BVMW	BVN	BVLSP
Matroos (WEB-MBO)					
CBR Verklaring praktijkexamen Matroos (BVPRM)	V				
Schipper Zeilvaart – afgifte CBR vanaf 1-1-2025		V	V	V	
Stuurman Kleine zeilvaart (KZV) vanaf 1-1-2025					
Stuurman Grote zeilvaart (GZV) vanaf 1-1-2025					
Verklaring Praktijkexamen machinist – afgifte CBR vanaf 2020					
Zeevisvaart: SW V, SW VI + geldig vaarbevoegdheidsbewijs (COC)			V		
Zeevaart: SMBW, MAROF nautisch/technisch, Master in Maritime Piloting (MMP-Registerloods) – diploma niet ouder dan 5 jaar of geldig vaarbevoegdheidsbewijs (COC) ¹			V		V
MBO scheepsbouwkunde					

¹ Stuurman KHV (werktuigkundige Kleine Schepen), GHV, Maritiem waterbouwer en BOL Baggeraar/Stuurman geven dezelfde vrijstellingen als SMBW, indien de vaarbevoegdheidsbewijs (COC) nog geldig is.

	Scheepswerktuigkunde	Onderhoud, gezondheid en veiligheid	Communicatie	Praktijkexamens schipper
Diploma	BVSR	BVGVM	BVCOM	BVPR+BVUR
Matroos (WEB-MBO)				
CBR Verklaring praktijkexamen Matroos (BVPRM)				
Schipper Zeilvaart – afgifte CBR vanaf 1-1-2025		V		
Stuurman Kleine zeilvaart (KZV) vanaf 1-1-2025				
Stuurman Grote zeilvaart (GZV) vanaf 1-1-2025	V			

	Scheepswerktuigkunde	Onderhoud, gezondheid en veiligheid	Communicatie	Praktijkexamens schipper
Diploma	BVSR	BVGVM	BVCOM	BVPR+BVUR
Verklaring Praktijkexamen machinist – afgifte CBR vanaf 2020	V			
Zeevisvaart: SW V, SW VI + geldig vaarbevoegdheidsbewijs (COC)	V	V	V ¹	
Zeevaart: SMBW, MAROF nautisch/technisch, Master in Maritime Piloting (MMP-Registerloods) – diploma niet ouder dan 5 jaar of geldig vaarbevoegdheidsbewijs (COC) ²	V	V	V ¹	
MBO scheepsbouwkunde	V			

¹ Opleiding Scheepsmanagement – alleen bij aantonen Master >500 GT.

² Stuurman KHV (werktuigkundige Kleine Schepen), GHV, Maritiem waterbouwer en BOL Baggeraar/Stuurman geven dezelfde vrijstellingen als SMBW, indien de vaarbevoegdheidsbewijs (COC) nog geldig is.

Afkortingen

V – Vrijstelling

WEB – Wet educatie en beroepsonderwijs

MBO – Middelbaar beroepsonderwijs

KZV – Kleine zeilvaart

GZV – Grote zeilvaart

SW – Stuurman (scheeps)werktuigkundige (oude diploma's)

COC – Certificate of Competency

MAROF – Maritiem officier

SMBW – Schipper machinist beperkt werkgebied

BOL – Beroepsopleidende leerweg

GHV – Grote Handelsvaart

KHV – Kleine Handelsvaart

III

Bijlage 7.4 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift komt te luiden:

Bijlage 7.4. Modellen kwalificatiecertificaten als bedoeld in artikelen 7.5, eerste lid, en 7.6, eerste lid, onderdeel a, groot pleziervaartbewijs als bedoeld in artikel 7.8, eerste lid en zeilbewijs als bedoeld in artikel 7.9, eerste lid.

2. Het 'Model vrijstellingsbewijs' met inbegrip van de afbeelding wordt vervangen door:

Model kwalificatiecertificaat schipper rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype beperkt vaargebied



3. Voor het 'Model-groot pleziervaartbewijs/ICC' wordt een model ingevoegd, luidende:

Model kwalificatiecertificaat schipper open rondvaartboot beperkt vaargebied



JJJ

Bijlage 11.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In Hoofdstuk 3 paragraaf 3: Bemannings, vervallen rijen:

23 lid 1	22 lid 7 Bvw jo. 28 Bvb	22 lid 7 Bvw jo. 28 Bvb	Als werkgever of gezagvoerder een binnenschip gebruiken zonder dat een bemanningslid, niet zijnde schipper, over een geldige geneeskundige verklaring beschikt:		
			leder jaar vanaf het bereiken van de leeftijd van 65 jaar:	€ 500,- 2)	BVW 3.3.351

2. In Hoofdstuk 3 paragraaf 4: Vaarbewijs:

a. Wordt in de eerste rij in de omschrijving in de vierde kolom 'groot vaarbewijs' telkens vervangen door 'kwalificatiecertificaat schipper'.

b. Komt de tweede rij te luiden:

25 lid 4	13.01 lid 1 Rsp	7.11b lid 1 Bvr	Een schip gebruiken waarvoor een specifieke vergunning is vereist zonder dat aan de gezagvoerder een geldige specifieke vergunning of een gelijkwaardig document als bedoeld in artikel 25, lid 3, van de Bvw is afgegeven.		
			7.11b, lid 1, onderdelen a, b, c, en e.	€ 2.000	Bvw 3.4.003
			7.11b, lid 1, onderdeel d.	€ 3.000	Bvw 3.4.004

c. Vervalt de rij:

33 lid 2	n.v.t.	jo. 7.1. Bvr i.v.m. 34 Bvw jo. 13 Bvb	Handelen in strijd met de regels die bij ministeriële regeling ten aanzien van vaarbewijzen voor de vaart op de Westerschelde, de Oosterschelde, de Waddenzee, de Eems, de Dollard, het IJsselmeer, het IJmeer of het markermeer met uitzondering van de Gouwe als bedoeld in artikel 13 lid 3 van het BVB jo. artikel 7.1 van de BVR.	€ 1.500,- 2)	BVW 3.4.015
----------	--------	---	--	-----------------	----------------

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking op het tijdstip waarop de Wet van 7 juni 2023 tot wijziging van de Binnenvaartwet in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot



intrekking van de richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad in werking treedt.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener*



TOELICHTING

1. Inleiding

Deze wijzigingsregeling strekt tot de definitieve en volledige afronding van de implementatie van 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 of richtlijn 2017/2397).

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.

Door middel van een eerdere wijziging van de Binnenvaartregeling is de richtlijn al gedeeltelijk geïmplementeerd.¹ Dankzij die gedeeltelijke implementatie wordt er al sinds het begin van 2022 voor een groot deel uitvoering gegeven aan de richtlijn. In paragraaf 2.3 van deze toelichting wordt nader beschreven op welke manier dat gebeurt.

De volledige implementatie omvat tevens een wijziging van de Binnenvaartwet,² het Binnenvaartbesluit³ en enkele ministeriële besluiten. Dit geheel zal gelijktijdig in werking treden, waarmee de implementatie van de richtlijn is afgerond. De regelgeving op de Rijnwateren⁴ is eerder al volledig aangepast aan de richtlijn door middel van een wijziging van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn.⁵

Volgens vast kabinetsbeleid is er bij deze wijzigingsregeling sprake van zuivere en zo veel mogelijk lastenluwe uitvoering van EU-wetgeving.

Deze wijzigingsregeling dient tevens ter implementatie en uitvoering van twee op de richtlijn gebaseerde gedelegeerde handelingen. Deze worden in paragraaf 2.1 van deze toelichting nader beschreven.

In de bijlage bij deze toelichting zijn implementatietabellen opgenomen voor de richtlijn en de gedelegeerde richtlijn.

2. Implementatie

2.1 Achtergrond

De richtlijn vervangt de richtlijnen 91/672/EEG⁶ en 96/50/EG,⁷ die 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 of Rijnwateren.⁸ 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 dekbemannings, zoals bijvoorbeeld de (vol)matroos en deksman. Ten tweede dat de richtlijn zich tevens uitstrekt tot de beroepskwalificaties die van toepassing zijn op een dekbemannings die vaart op de Rijnwateren.

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 van

¹ Staatscourant 2022, 5098.

² Staatsblad 2023, 392, n1.

³ Staatsblad 2024, 104.

⁴ De Rijn, Waal en Lek.

⁵ Staatscourant 2023, 11946.

⁶ 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 (PB 1991, L 373).

⁷ 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 (PB 1996, L 235).

⁸ De Rijn, Waal en Lek.

een gelijk niveau 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/EG⁹ 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.

De implementatie van richtlijn 2017/2397 omvat ook de uitvoering en implementatie van twee gedelegeerde handelingen. Gedelegeerde Verordening 2020/473¹⁰ bevat de normen voor de gegevensbanken die ter uitvoering van de richtlijn worden ingesteld en gebruikt. De uitvoering die hieraan wordt gegeven vergt geen aanpassing van regelgeving. Gedelegeerde Richtlijn (EU) 2020/12¹¹ bevat aanvullingen van richtlijn 2017/2397 met betrekking tot de normen voor praktijkexamens, simulatoren en medische geschiktheid. Deze normen zijn onderdeel van de implementatie van richtlijn 2017/2397 en die implementatie is dus ook gelijktijdig voltooid.

2.2 Hoofdpijnen richtlijn

Kern van de richtlijn is dat het huidige ervaringsgerichte kwalificatiesysteem wordt gewijzigd in een 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 degene 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, in de gevallen dat 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 (LNG) en deskundigen voor de passagiersvaart op nader aangeduide typen vaartuigen. De toepasbaarheid van de richtlijn is vastgesteld aan de hand van het type vaartuig waarop de 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 duwbotten, passagiersvaartuigen, vaartuigen die uit hoofde van Richtlijn 2008/68/EG¹² 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.

⁹ Richtlijn 2005/36/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties (PB 2005, L 255).

¹⁰ 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 (PbEU 2020, L 100).

¹¹ 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 (PbEU 2020, L 6).

¹² 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 260).

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.

2.3 Gedeeltelijke implementatie

Zoals hiervoor opgemerkt, is sinds begin 2022 al voor een groot deel uitvoering gegeven aan de richtlijn.

Bij de wijziging van de Binnenvaartregeling in 2022¹³ zijn zoveel mogelijk onderdelen van de richtlijn al geïmplementeerd. Bij deze wijziging werden de nieuwe kwalificatie-eisen uit de richtlijn voor alle functies aan boord geïmplementeerd en werden de kwalificatie-certificaten voor de schipper en de deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas en de specifieke vergunningen geïntroduceerd. In 2023 is de Binnenvaartregeling aangepast¹⁴ aan het gewijzigde Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (Rsp). De eisen in het gewijzigde Rsp zijn gelijk aan die van de Richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart. Deze wijziging maakte het mogelijk de CCR-dienstboekjes en certificaten af te geven. Vanaf deze wijziging was het mogelijk ook voor alle dekbemanningsleden CCR-kwalificatiecertificaten af te geven. Alleen voor het afgeven van de EU-kwalificatiecertificaten voor andere bemanningsleden dan de schipper ontbrak nog een basis in de Binnenvaartwet. In de praktijk heeft dit echter geen gevolgen, omdat het CCR-kwalificatiecertificaat en het EU-kwalificatiecertificaat gelijkwaardig zijn.

Bij de voorgaande wijzigingen is nog geen verandering aangebracht in de vrijstellingen van de verplichting om over een kwalificatiecertificaat schipper te beschikken. Het betreft hier met name de rondvaartsector en de zeilende passagiersvaart. Hiervoor zijn in de onderhavige wijziging regels voor opgenomen. Ook zijn de mogelijkheden om vrijstellingen van examenonderdelen te verkrijgen aangepast.

3. Hoofdlijnen

De richtlijn introduceert voor alle bemanningsleden kwalificatiecertificaten, waarmee kan worden aangetoond dat aan de in de richtlijn vastgelegde kwalificatie-eisen wordt voldaan. De kwalificatiecertificaten voor schippers en de daaraan gestelde eisen zijn bij de eerdergenoemde wijzigingen van de Binnenvaartregeling al geïntroduceerd. Voor met name de afgifte van de EU-kwalificatiecertificaten voor andere bemanningsleden dan de schipper en de vrijstellingen voor het hebben van een kwalificatiecertificaat schipper, was inwerkingtreding nodig van de gewijzigde Binnenvaartwet, het gewijzigde Binnenvaartbesluit en deze wijziging van de Binnenvaartregeling. Zoals vermeld was het al wel mogelijk om voor alle dekbemanningsleden alle CCR-kwalificatiecertificaten af te geven. Verder zijn met deze volledige implementatie ook enkele tijdelijke bepalingen die nodig waren voor de gedeeltelijke implementatie en bepalingen die door de richtlijn achterhaald zijn geschrapt.

3.1 Kwalificatiecertificaat schipper

Het kwalificatiecertificaat schipper betreft een vaarbevoegdheidsbewijs, waarmee aangetoond wordt dat de houder bevoegd en bekwaam is een bepaald vaartuig te besturen. De kwalificatiecertificaten worden namens de Minister afgegeven door het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). De eisen waaraan een aanvrager moet voldoen voor verkrijging van dit certificaat liggen vast in de bijlage bij de richtlijn. Voor het verkrijgen van het certificaat kan de kandidaat daarbij kiezen uit een viertal mogelijkheden.

De eerste mogelijkheid is via het afronden van een 3-jarig goedgekeurd opleidingsprogramma. Dit betreft in Nederland de opleiding via de scholen, die een binnenvaartopleiding aanbieden. De volgende 2 mogelijkheden betreffen een competentiebeoordeling door een bestuurlijk autoriteit. In Nederland is hiertoe het CBR aangewezen. Tot slot kan bij een nader bepaalde hoeveelheid werkervaring via een door het CBR goedgekeurd opleidingsprogramma aan de competentie-eisen worden voldaan.

Naast de eis dat wordt voldaan aan de competentie-eisen uit de richtlijn, gelden nog eisen aangaande de minimumleeftijd van de aanvrager, de opgebouwde vaartijd en het beschikken over een certificaat van radio-operator.

¹³ Staatscourant 2022, nr. 5098.

¹⁴ Staatscourant 2023, nr. 11946.

3.2 Kwalificatiecertificaat overige dekbemanningsleden

Het kwalificatiecertificaat voor de overige bemanningsleden is geen vaarbewijs, maar uitsluitend een bewijs dat aan de in de richtlijn vastgestelde competenties wordt voldaan. Dat het bemanningslid over het kwalificatiecertificaat beschikt wordt aangetekend in het dienstboekje. Dit dienstboekje wordt uitgereikt door de Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart (SAB). In een dienstboekje wordt ook de vaartijd bijgehouden.

De mogelijke functies aan boord van een binnenvaartschip als onderdeel van de dekbemanningsleden met uitzondering van de schipper zijn te onderscheiden als deksman, lichtmatroos, matroos, volmatroos en stuurman.

De kwalificatie-eisen voor de verschillende functies zijn over het algemeen zo ingericht dat er een doorstroommogelijkheid is naar een hogere functie. Daarnaast kan iemand ook worden opgeleid tot een bepaalde functie.

3.3 Specifieke vergunningen

De richtlijn kent vijf situaties waarvoor een specifieke vergunning verplicht is gesteld. In de eerste plaats betreft dit de specifieke vergunning voor het varen op wateren die zijn geclassificeerd als binnenwateren van maritieme aard. Voor Nederland betreft dit de wateren, waarvoor voorheen gold dat men diende te beschikken over het groot vaarbewijs alle wateren. Invoering van deze vergunning brengt in de praktijk dus geen grote veranderingen met zich mee. In de tweede plaats betreft dit de specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar. Ook deze verplichting bestond al. Wat betreft de derde specifieke vergunning voor het varen met vaartuigen die vloeibaar aardgas als brandstof gebruiken geldt dat er weliswaar geen specifieke vergunning vereist was, maar wel dat men over een certificaat van een goedgekeurde opleider diende te beschikken. Ook voor het varen op waterwegen die zijn ingedeeld als binnenwatertrajecten met specifieke risico's diende men al over een vaardigheidsbewijs te beschikken, aangetekend op het vaarbewijs. Dit is vooral voor het varen op de Rijn in Duitsland van belang. Van wateren die zijn ingedeeld als binnenwatertrajecten met specifieke risico's is in Nederland op dit moment geen sprake. De specifieke vergunning voor het varen met grote konvooien is nieuw. Het gaat hierbij echter om het varen met zeer grote konvooien, die voornamelijk in Nederland niet aanwezig zijn.

3.4 Kwalificatiecertificaten voor specifieke activiteiten

De richtlijn schrijft voor een tweetal specifieke activiteiten een apart kwalificatiecertificaat voor. Het gaat hier om deskundigen voor de passagiersvaart en deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas.

Deskundige passagiersvaart

De deskundige passagiersvaart is in Nederland alleen voorgeschreven voor de wateren, die vallen onder het toepassingsbereik van het Rsp. De deskundige passagiersvaart diende een opleiding afgerond te hebben bij een in het kader van het Rsp goedgekeurde opleider. Nu kan met het certificaat van een gecertificeerde opleiding bij het CBR een kwalificatiecertificaat deskundige voor de passagiersvaart worden verkregen.

Deskundige LNG

Dekbemanningsleden die bij de bunkerprocedure van vloeibaar aardgas als brandstof betrokken zijn, dienen volgens de richtlijn te beschikken over een kwalificatiecertificaat deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas. Ook dit is praktisch gezien geen nieuwe eis, aangezien een vergelijkbare verklaring van deskundigheid al verplicht was op grond van het Rsp. Het kwalificatiecertificaat kan worden verkregen door het volgen van een cursus bij een door het CBR gecertificeerd opleidingsprogramma, welke wordt afgesloten met een theorie- en praktijkexamen. Aansluitend moeten er 2 bunkeringen op een (aangedreven) LNG schip worden bijgewoond.

3.5 Vrijstellingen

De richtlijn biedt onder voorwaarden een mogelijkheid een vrijstelling te verlenen van de verplichting om te beschikken over een kwalificatiecertificaat. In dat geval kan een afwijkend certificaat worden afgegeven, op voorwaarde dat dit certificaat een voldoende veiligheidsniveau waarborgt. In de Binnenvaartregeling bestond reeds een vrijstellingsregeling voor de rondvaartsector en voor de zeilende passagiersvaart. Deze vrijstellingsregeling wordt deels gewijzigd met onderhavige regeling.

Rondvaartsector

De richtlijn is van toepassing op passagiersschepen. Een passagiersschip wordt gedefinieerd als een schip dat is gebouwd en ingericht voor het vervoer van meer dan 12 passagiers. Daarmee vallen alle rondvaartboten die gebouwd en ingericht zijn voor het vervoer van meer dan 12 passagiers in principe onder de bepalingen van de richtlijn. Deze sector kan echter gebruik maken van de vrijstellingsmogelijkheid in de richtlijn.

Voor rondvaartboten van het Amsterdams grachtentype bestond in de Binnenvaartregeling reeds een speciaal vaarbewijs: het vrijstellingsbewijs schipper rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype. Met dit vaarbewijs kon op rondvaartboten van het Amsterdams grachtentype op zone 4 wateren gevaren worden en met toestemming van de vaarwegbeheerder ook op zone 3 wateren. Voor het behalen van dit vrijstellingsbewijs dienen o.a. vier praktijktoetsen te worden afgelegd. De eerste drie toetsen worden afgenomen door een opleider met een door het CBR gecertificeerd opleidingsprogramma. De vierde praktijktoets wordt afgenomen door het CBR. Daarnaast gelden vaartijdeisen en dient een portfolio te worden bijgehouden. Dit traject met praktijktoetsen is expliciet afgestemd op de situatie in de sector en biedt hiermee een goed op deze sector afgestemd veiligheidsniveau. Het vrijstellingsbewijs wordt afgegeven door het CBR en wordt nu omgevormd naar een kwalificatiecertificaat schipper rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype beperkt vaargebied. In de praktijk verandert er voor deze vrijstelling weinig.

Voor schippers van open rondvaartboten was het tot nog toe voldoende om te beschikken over een klein vaarbewijs. Van dit vaarbewijs kan voor de open rondvaartboot niet gesteld worden dat een gelijkwaardig veiligheidsniveau gewaarborgd wordt. Voor deze schippers wordt daarom een kwalificatiecertificaat schipper open rondvaartboot beperkt vaargebied geïntroduceerd. De eisen die aan dit certificaat gesteld worden, zijn afgeleid van die voor het kwalificatiecertificaat schipper rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype beperkt vaargebied. Echter, de eisen aan het vaarbewijs voor open rondvaartboten zijn lichter, omdat dit vaarbewijs alleen geldig zal zijn voor zone 4 wateren. In plaats van vier praktijktoetsen zijn er drie praktijktoetsen, waarvan de laatste door het CBR zal worden afgenomen. Getracht is zoveel mogelijk tegemoet te komen aan de omstandigheden in en wensen van de sector. Zo krijgen bedrijven en stichtingen in deze sector zelf de mogelijkheid om mensen op te leiden en de eerste praktijktoetsen af te nemen. Hiertoe kunnen zij een opleidingsplan indienen bij het CBR.

Omdat schippers van open rondvaartboten voldoende tijd moeten hebben om het nieuwe certificaat te behalen, geldt op grond van artikel 12.5, tiende lid, voor de verplichting om over het nieuwe certificaat te beschikken een overgangstermijn van 3 jaar na inwerkintreding van deze regeling.

Zeilvaart

Ook de zeilende passagiersvaart valt in principe onder de bepalingen van de richtlijn. In Nederland bestaat echter al lange tijd een speciaal op deze sector afgestemd vaarbewijs: het zeilbewijs. Dit zeilbewijs wordt vooralsnog ongewijzigd gehandhaafd, omdat een op deze sector afgestemde opleiding en certificaat uit veiligheidsoogpunt wenselijk wordt geacht. Wel zal het niet langer op alle wateren in Nederland geldig kunnen zijn vanwege de beperkingen die de richtlijn stelt aan de mogelijkheid een vrijstelling te verlenen. Zo is het niet langer mogelijk het zeilbewijs te gebruiken op de Westerschelde, omdat dit vaargebied in directe verbinding staat met het vaargebied van België.

3.6 Overig

Voor de schipper van veerboten blijft in deze regeling de extra eis gelden dat deze naast het kwalificatiecertificaat schipper een opleiding Zoute veren, nautische module dient te hebben afgerond. Dit is mede gedaan op verzoek van de sector zelf. Voor het varen met dit type schepen op de maritieme wateren met grote groepen passagiers terwijl op hetzelfde schip ook vracht en voertuigen worden vervoerd, worden specifieke extra vaardigheden wenselijk geacht. De opleiding Zoute veren is speciaal gericht op het opdoen van deze benodigde vaardigheden, wat bijdraagt aan de veiligheid in deze sector. Voor de schippers die op deze schepen varen blijven daarom deze extra eisen gelden.

4. Gevolgen

Bij de wijziging van deze regeling in 2022 is de richtlijn al grotendeels geïmplementeerd. Bij die wijziging zijn de kwalificatie-eisen uit de richtlijn voor alle bemanningsleden reeds van kracht geworden en zijn het kwalificatiecertificaat voor de schipper, het kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas en de specifieke vergunningen in de regeling opgenomen. Na de wijziging in 2023, waarbij het nieuwe Rsp in de regeling is opgenomen, was het mogelijk om

ook voor de overige bemanningsleden op grond van het Rsp kwalificatiecertificaten en dienstboekjes af te geven.

In de toelichting bij deze voorgaande wijzingen is reeds ingegaan op de gevolgen die de invoering van de nieuwe kwalificatie-eisen en de kwalificatiecertificaten heeft voor de sector. Belangrijk is daarbij dat dekbemanningsleden met de kwalificatiecertificaten binnen heel Europa kunnen werken. Het EU-kwalificatiecertificaat en het CCR-kwalificatiecertificaat zijn geldig op alle Europese wateren. Dit bevordert de arbeidsmobiliteit binnen Europa. Wat betreft de kwalificatie-eisen is met name de invoering van een praktijkexamen voor de schipper en voor de matroos een verschil met de wijze van examinering van voor de implementatie van de richtlijn.

De onderhavige wijziging van de regeling heeft in de praktijk voor het verkrijgen of afgeven van de in de richtlijn opgenomen kwalificatie-certificaten weinig gevolgen meer. Praktisch gezien betekent deze wijziging dat nu ook voor de overige dekbemanningsleden niet alleen de CCR-kwalificatiecertificaten, maar ook de EU-kwalificatiecertificaten kunnen worden afgegeven. Deze certificaten zijn, zoals eerder aangegeven, gelijkwaardig aan elkaar.

De onderhavige wijziging heeft met name gevolgen voor de gevallen waarin vrijstelling wordt verleend van de verplichting te beschikken over een kwalificatiecertificaat schipper. Het gaat hierbij om de rondvaartsector en de zeilende passagiersvaart.

Voor de zeilende passagiersvaart verandert er met deze wijziging in de praktijk weinig. Het zeilbewijs blijft vooralsnog ongewijzigd gehandhaafd. Wel is de geldigheid beperkter. Het zeilbewijs is niet langer geldig op de Westerschelde vanwege de directe verbinding met de binnenwateren van België. In de praktijk is echter gebleken dat op de Westerschelde vrijwel iedereen al beschikte over een kwalificatiecertificaat schipper.

Ook voor de schipper van een rondvaartboot van het Amsterdams grachtentype verandert er weinig. Het vrijstellingsbewijs schipper rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype wordt omgevormd naar een kwalificatiecertificaat schipper rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype beperkt vaargebied. Inhoudelijk blijven de aan dit certificaat gestelde eisen gelijk.

De gevolgen voor de schippers van open rondvaartboten zijn echter wel groot. Tot nog toe hoefden deze schippers alleen te beschikken over een klein vaarbewijs. Dit vaarbewijs is te behalen door het uitsluitend afleggen van een theoretisch examen. Omdat voor het behalen van het kwalificatiecertificaat schipper in de richtlijn het accent op praktijkervaring groot is, denk aan de invoering van het praktijkexamen en de benodigde vaartijd, kan niet gesteld worden dat het klein vaarbewijs van een gelijkwaardig veiligheidsniveau is als het kwalificatiecertificaat schipper. Daarom wordt is voor schippers van open rondvaartboten het kwalificatiecertificaat schipper open rondvaartboot beperkt vaargebied geïntroduceerd.

De aan dit certificaat gestelde eisen zijn gebaseerd op de aan het kwalificatiecertificaat schipper rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype beperkt vaargebied gestelde eisen, maar zijn zoals eerder aangegeven iets lichter. Het CBR heeft hiervoor een opleidings- en examentraject uitgewerkt. Door instellingen, die rondvaarten verzorgen, kunnen bij het CBR opleidingsplannen ter certificering worden ingediend. Examinering vindt plaats door het afleggen van 3 praktijktoetsen, waarbij de laatste toets door het CBR wordt afgenomen. Daarnaast dient tijdens het traject een vaartijd van 30 dagen te worden opgebouwd, dient de kandidaat een theorie-examen reglementen rondvaart af te leggen, te beschikken over een bedieningscertificaat marifonie en een geneeskundige verklaring te overleggen.

De invoering van het kwalificatiecertificaat schipper open rondvaartboot beperkt vaargebied heeft grote consequenties voor de sector. Het vraagt immers om investering van zowel tijd als geld. In het kader van de richtlijn is het echter niet mogelijk om voor deze sector alleen het klein vaarbewijs verplicht te blijven stellen. Om het nieuwe vaarbewijs zoveel mogelijk af te stemmen op de situatie in en mogelijkheden van de sector zijn werkbezoeken afgelegd bij en is overleg geweest met verschillende rondvaartbedrijven en vertegenwoordigers uit de sector. Dit heeft geleid tot aanpassing in de oorspronkelijke voorstellen. Belangrijke constatering is dat de bedrijven en instellingen in deze sector zeer divers zijn: zo gaat het hier om commerciële rondvaartbedrijven in de steden, maar ook om stichtingen die uitsluitend werken met vrijwilligers. Bij het in deze regeling opgenomen kwalificatiecertificaat schipper open rondvaartboot beperkt vaargebied is zoveel mogelijk rekening gehouden met de diversiteit in deze sector.

5. Uitvoering, toezicht en handhaving

Deze regeling is tot stand gekomen in nauw overleg met het CBR en de SAB. Het CBR heeft al sinds 2022 de examens aangepast aan de eisen van de richtlijn en geeft de kwalificatiecertificaten schipper af. Het invoeren van het kwalificatiecertificaat open rondvaartboot beperkt vaargebied heeft in nauw overleg met het CBR plaatsgevonden.

De SAB geeft dienstboekjes met daarin de kwalificatiecertificaten voor andere bemanningsleden dan de schipper af. Vanaf inwerkingtreding van deze wijzigingsregeling kan de SAB naast de CCR boekjes en certificaten ook de EU-boekjes en certificaten afgeven.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is een van de instanties die is belast met het toezicht op

en de handhaving van de regelgeving die bij de onderhavige wijzigingsregeling gewijzigd wordt. Andere handhavende instanties op de binnenwateren zoals de politie en Rijkswaterstaat hebben een kleinere rol met betrekking tot de onderwerpen die in deze wijzigingsregeling gewijzigd worden.

6. Financiële gevolgen

Bij de wijzigingen van de Binnenvaartregeling in 2022 en 2023 is de richtlijn al grotendeels geïmplementeerd. In de toelichting bij deze wijzigingen is reeds ingegaan op de financiële gevolgen van de invoering van de nieuwe certificaten en kwalificatie-eisen.

De financiële gevolgen van de onderhavige regeling hebben met name betrekking op de gevallen waarbij een vrijstelling van de voorwaarden van de richtlijn wordt verleend. Daarbij gaat het om de rondvaartsector en de zeilende passagiersvaart.

Voor de zeilende passagiersvaart blijft het zeilbewijs gehandhaafd. Hier zijn daarom geen financiële consequenties aan verbonden.

Voor wat betreft de rondvaartsector blijven voor schippers op rondvaartboten van het Amsterdams grachtentype de regels in de praktijk vrijwel ongewijzigd. Ook hier zijn dan ook geen financiële gevolgen te noemen.

De financiële gevolgen van deze regeling hebben daarnaast betrekking op de invoering van het kwalificatiecertificaat schipper open rondvaartboot beperkt vaargebied.

Voor het behalen van dit certificaat is de volgende schatting van de kosten te maken voor de kandidaat:

- het examen marifonie en het aanvragen van het certificaat: € 175,-
- het theorie-examen rondvaart: € 110,35
- vaartijdverklaring (bewijs beoordeling vaartijd): € 25,08
- praktijktoets 3 door CBR: € 125 (afhankelijk van hoeveel examens tegelijk kunnen worden afgenomen)
- geneeskundige verklaring: € 100
- aanvraag kwalificatiecertificaat € 69,85

De totale kosten voor een kandidaat liggen hierbij tussen € 600 en € 680. Daarnaast geldt dat de kandidaat tijd dient te reserveren voor het behalen van het marifooncertificaat, het examen (reglementen) rondvaart en het behalen van vaartijd.

Ook de instelling of organisatie die een opleiding open rondvaartboot wil aanbieden staat voor een aantal kosten: de inschrijving bij het CBR als opleidingsinstituut en de certificering van het opleidingsprogramma kost de instelling of organisatie per jaar gemiddeld ongeveer € 115.

Het is niet bekend hoeveel schippers er op dit moment gebruik maken van het klein vaarbewijs om als schipper op een open rondvaartboot te varen. Daarom is geen exacte schatting te maken van de totale maatschappelijke kosten. Voor zover bekend zijn er rond de 120 bedrijven en instellingen, die werkzaam zijn in de open rondvaartsector. Er van uitgaande dat al deze bedrijven en instellingen zelf hun schippers willen gaan opleiden, dan zijn de totale kosten voor hen $120 \times € 115$. Dat is een bedrag van € 13.800. Daarnaast dienen de instellingen tijd te besteden aan het opstellen van de plannen en het opleiden van hun schippers. In de praktijk is echter gebleken dat over het algemeen de instellingen voor hun schippers al een interne opleiding verzorgden. Het is daarom niet aan te geven welke extra tijdsinvestering noodzakelijk is.

Om een schatting te maken van de maatschappelijke kosten voor de schippers, die het nieuwe certificaat willen behalen, zou uitgegaan kunnen worden van een gemiddelde van 10 schippers per organisatie. Dit is een zeer ruwe schatting. Dit zou betekenen dat 1200 schippers het nieuwe certificaat zouden moeten behalen. Hierbij zou het dan gaan om $1200 \times € 650$ (gemiddeld), dat wil zeggen een bedrag van € 780.000.

7. Advies en consultatie

Omdat deze regeling strekt ter implementatie van een bindende EU-rechtshandeling heeft er geen internetconsultatie plaats gevonden. Internetconsultatie had niet in betekende mate tot aanpassing van het voorstel van de regeling kunnen leiden. Daarmee wordt voldaan aan een van de uitzonderingsgronden voor het niet plaats doen vinden van internetconsultatie.¹⁵

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

¹⁵ Zie Draaiboek voor de regelgeving nr. 16 (internetconsultatie).

worden en hebben daar ook inbreng in gehad. Hierboven is bijvoorbeeld geschetst hoe de sector is betrokken bij de wijziging die betrekking heeft op het kwalificatiecertificaat schipper open rondvaartboot beperkt vaargebied. Ook is bijvoorbeeld aangegeven dat de eisen voor schippers op veerboten gelijk blijven in overeenstemming met de wensen van de veerdiensten.

Een concept van deze regeling is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). Het ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

Een concept van deze regeling is voor een HUF-toets (handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid) aan de ILT voorgelegd. De ILT beoordeelt deze wijziging als handhaafbaar met enkele aandachtspunten, uitvoerbaar binnen de huidige mensen en middelen en iets meer fraudebestendig dan de huidige regelgeving. De aandachtspunten met betrekking tot de handhaafbaarheid betroffen specifieke suggesties ter verbetering van de regeling, zoals aanpassing van verwijzingen, het vastleggen van de toonplicht van een vereist document ten bate van de handhaving en enkele verduidelijkingen.

Concepten van deze regeling zijn voorgelegd aan het CBR en de SAB, de twee uitvoeringsinstanties die uitvoering geven aan een groot deel van deze regeling. Naar aanleiding hiervan zijn aanpassingen aangebracht in de bepalingen en de toelichting. Dit betrof inhoudelijke aanpassingen maar bijvoorbeeld ook aanpassingen in de wijze waarop een aantal taken bij het CBR zijn belegd.

8. Overgangsrecht en inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking op het tijdstip waarop de Wet van 7 juni 2023 tot wijziging van de Binnenvaartwet in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad in werking treedt. Samen met die wijziging van de Binnenvaartwet en de eerdergenoemde wijziging van het Binnenvaartbesluit zorgt deze regeling voor de volledige implementatie van Richtlijn 2017/2397.

Met deze inwerkingtreding wordt afgeweken van het beleid omtrent de vaste verandermomenten en de minimuminvoeringstermijn. Deze afwijking is in lijn met Aanwijzing 4.17, vijfde lid, onderdeel d, van de Aanwijzingen voor de regelgeving, aangezien deze regeling dient ter implementatie van een bindende EU-rechtshandeling.

Het overgangsrecht wordt nader besproken in de artikelsgewijze toelichting. Met name het gewijzigde artikel 12.5a van de Binnenvaartregeling bevat het overgangsrecht dat nodig is voor de overgang van de oude situatie en de gedeeltelijke implementatie naar de volledige implementatie van richtlijn 2017/2397.

Artikelsgewijze toelichting

Onderdeel A (Wijziging artikel 1.1)

In artikel 1.1 worden de begrippen die gebruikt worden in de Binnenvaartregeling nader gedefinieerd. De toevoegingen zijn in twee soorten te verdelen. In de eerste plaats worden er begrippen toegevoegd die te maken hebben met de terminologie die in richtlijn 2017/2397 wordt gebruikt. In dit geval gaat dat om de kwalificatiecertificaten voor de dekbemannings die geen schipper is. De tweede soort zijn begripsbepalingen die voorheen in artikel 7.1 stonden en alleen van toepassing waren op hoofdstuk 7 van de Binnenvaartregeling. Omdat artikel 7.1 anders komt te luiden zijn die definities naar artikel 1.1 verplaatst.

Het tweede lid van artikel 1.1 wordt geschrapt, dat artikellid bevatte een voorschrift over hoe veel dagen kunnen worden gerekend als een jaar vaartijd. Dat voorschrift was niet in lijn met richtlijn 2017/2397 en is daarom geschrapt. Wat gerekend wordt onder vaartijd blijft vastgelegd in de definitiebepaling van 'vaartijd'.

Onderdelen C, F en WW (Wijziging artikelen 1.4, 1.21 en 7.23)

In artikel 1.4 vervalt het tweede lid. Daarin werd in het algemeen bepaald dat een afgeevende instantie van een verloren of versleten document een gewaarmerkt afschrift verstrekt. Wat er gebeurt met een dergelijk document is in de praktijk verschillend. Daarom kon dit artikellid vervallen.

In artikel 1.21 is de verwijzing naar artikel 1.4, tweede lid, geschrapt.

Zo wordt in het nieuwe tweede lid van artikel 7.23 geregeld wat er gebeurt bij een verloren kwalificatiecertificaat of specifieke vergunning.

Onderdeel D (Wijziging artikel 1.11)

Artikel 1.11 bevat een lijst met documenten die gelijkgesteld zijn aan de specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar en het oude radarpatent. De lijst met documenten blijft hetzelfde als voorheen, toen het een gelijkstelling met het voormalige radarpatent betrof. Voor de overgang wordt die gelijkstelling met het radarpatent ook in stand gehouden.

Op grond van de richtlijn mogen de gelijkstellingen maar tot en met 17 januari 2032 blijven bestaan, aangezien dan de overgangperiode die door de richtlijn is voorgeschreven afloopt. De gelijkgestelde examenbewijzen die in het derde lid van artikel 1.11 stonden zijn verplaatst naar artikel 7.19, waar de eisen zijn vastgesteld voor het verkrijgen van een specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar.

Onderdeel E (Wijziging artikel 1.18)

De wijzigingen die worden aangebracht in het derde lid van artikel 1.18 betreffen, met uitzondering van onderdeel f, geen inhoudelijke wijzigingen. Toen het nieuwe Rsp werd vastgesteld, is ook de nummering van de artikelen in het Rsp aangepast. Bij de implementatie van dat nieuwe Rsp¹⁶ zijn de verwijzingen in artikel 1.18 per abuis niet aangepast. Met deze wijziging wordt dat wel gedaan. In onderdeel f wordt het CBR en de SAB aangewezen als bevoegde autoriteit in het Rsp met betrekking tot de taken die het CBR en de SAB uitvoeren. Deze aanwijzing is eerder achterwege gebleven, terwijl het CBR en de SAB al wel taken uitvoerden op grond van het Rsp.

Onderdeel G (Wijziging artikel 2.2)

In verschillende onderwijswetten worden het Centraal register beroepsonderwijs (CREBO) en het Centraal register opleidingen hoger onderwijs (CROHO) vervangen door de Registratie instellingen en opleidingen (RIO). Met het Centraal register beroepsonderwijs (CREBO) en het Centraal register opleidingen hoger onderwijs (CROHO) worden de systemen aangeduid waarin de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap gegevens over onderwijsinstellingen en opleidingen registreert. Deze Registers worden na ingang van de wijziging van de onderwijswetten gezien als onderdeel van RIO en als zodanig benoemd in de wet- en regelgeving waarin naar deze registers wordt verwezen, zoals in de Binnenvaartregeling.

Onderdeel H (Wijziging artikel 2.9)

Artikel 2.9 bevat de kwalificaties waaraan een bemanningslid op een binnenvaartschip moet voldoen. Voor de schipper bevat dit artikel (tweede lid) de verschillende vaarbewijzen waarmee een schipper voldoende gekwalificeerd is.

Voor de overige dekbemanningsleden (derde en vijfde tot en met achtste lid) bevatte dit artikel voorheen de verschillende opleidingseisen. Aangezien deze dekbemanningsleden voortaan ook een kwalificatiecertificaat dienen te hebben, is dat nu het voorschrift waaraan voldaan dient te worden. De opleidingseisen blijven uiteraard relevant, maar dan om het kwalificatiecertificaat te verkrijgen. Die zijn daarom verplaatst naar de nieuwe artikelen 7.18a tot en met 7.18e.

De machinist is wel onderdeel van de bemanning maar niet van de dekbemanningsleden. Richtlijn 2017/2397 is ook niet van toepassing op machinisten. Voor de machinist is er dus ook geen kwalificatiecertificaat. Wel zijn de opleidingseisen geactualiseerd naar de huidige opleidingen.

Onderdeel I (Wijziging artikel 2.10)

Artikel 2.10 bevat de afwijkende voorschriften voor de kwalificatie van de bemanning op veerboten. Slechts voor de schipper en de machinist wijkt dit af van de algemene regels die zijn vastgelegd in artikel 2.9. Voor de schipper blijft gelden dat hij in aanvulling op de standaard kwalificatie, een opleiding Zoute veren, nautische module moet hebben afgerond. In paragraaf 3.6 van het algemene deel van de toelichting is dit nader toegelicht.

Voor de machinist zijn de opleidingseisen geactualiseerd.

Onderdelen J en K (Wijziging artikel 2.10a en nieuw artikel 2.10b)

Artikelen 2.10a en 2.10b bevatten de voorschriften voor de kwalificatiecertificaten voor specifieke activiteiten, namelijk de deskundige aangaande het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof en de deskundige voor de passagiersvaart.

De bepalingen met betrekking tot de LNG-deskundige zijn inhoudelijk niet gewijzigd. De bepalingen over de deskundige voor de passagiersvaart zijn nieuw. Ze bevatten slechts het voorschrift dat de

¹⁶ Staatscourant 2023, 11946.

desbetreffende deskundige het relevante kwalificatiecertificaat dient te hebben. De eisen die gelden om een dergelijk kwalificatiecertificaat te verkrijgen zijn opgenomen in 7.19a.

Onderdeel L (Wijziging artikel 2.11)

In artikel 2.11 is vastgelegd op welke manier een bemanningslid aan moet tonen over de vereiste kwalificaties te beschikken. Dit artikel is niet inhoudelijk gewijzigd, maar aangepast aan de terminologie en de voorschriften in onder andere artikel 2.9.

Onderdeel M (Wijziging artikel 2.12)

Artikel 2.12 bepaalt de mogelijkheden voor een buitenlands bemanningslid om op grond van de Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties een erkenning van de kwalificaties te verkrijgen en in Nederland te kunnen werken. Doordat richtlijn 2017/2397 de erkenning van buitenlandse kwalificaties van het overgrote deel van de bemanning regelt, blijft artikel 2.12 slechts relevant voor de machinist binnenvaart. Voor de volledigheid wordt hierover nog het volgende opgemerkt. Op de machinisten binnenvaart is richtlijn 2017/2397 namelijk niet van toepassing. Wel blijft Richtlijn 2005/36/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties (PbEU 2005, L 255) van toepassing. Met artikel 2.12 wordt nu nog slechts voor het beroep van machinist binnenvaart uitvoering gegeven aan de artikelen 5 en 33 van de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties. De erkenning van diploma's en werkervaring van buitenlands boordpersoneel in de binnenvaart vindt reeds in de praktijk plaats door middel van het dienstboekje, waarin het opleidingsniveau en de werkervaring van de opvarende wordt bijgehouden. Het dienstboekje dient op de Rijn, de Waal en de Lek als middel ter controle op de naleving van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn, welk reglement is opgesteld in het kader van de Herziene Rijnvaartakte. In het kader van de verdragsgemeenschap van de Herziene Rijnvaartakte zijn de dienstboekjes van de daarbij aangesloten landen, te weten de Rijnsoeverstaten en België, wederzijds erkend en worden ook dienstboekjes van derde landen erkend. Migrerende machinisten binnenvaart beschikken over een erkend dienstboekje uit het land van herkomst of kunnen een Nederlands dienstboekje aanvragen als het land van herkomst geen dienstboekjes kent. Met de uitgifte en het bijwerken van dienstboekjes is de Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart belast. Bij aanvraag van een dienstboekje door een persoon, afkomstig uit een land dat geen dienstboekjes kent, beoordeelt deze stichting op grond van aantoonbare kennis en ervaring voor welke beroepskwalificatie betrokkene in aanmerking komt. Het bezit van het dienstboekje geldt aldus als erkenning van de kwalificatie van de machinist. De aanpassing van artikel 2.12 verandert niets aan de wijze van erkenning van de beroepskwalificaties van machinisten binnenvaart. Om die reden is de zogenaamde Proportionaliteitsrichtlijn¹⁷ hier ook niet van toepassing.

Onderdeel N (Wijziging artikel 5.6)

De aanpassing van het zesde lid van artikel 5.6 betreft een aanpassing van de terminologie, waarbij de specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar in de plaats komt van de het radarpatent. Het nieuwe zevende lid betreft een verduidelijking. In de bemanningsvoorschriften wordt voor een schip naar gelang de exploitatiewijze en uitrustingsstandaard een minimumbemanning vastgesteld. Wanneer de exploitatiewijze zwaarder is of anders gezegd een langere vaartijd omvat, is de voorgeschreven bemanning vaak groter of hoger gekwalificeerd. Hetzelfde geldt voor een zwaardere uitrustingsstandaard.

De minimumbemanning is zeer precies per bemanningslid vastgesteld. De situatie kon ontstaan dat op een schip varende in de lichtere exploitatiewijze de minimumbemanning aanwezig was die is voorgeschreven voor de zwaardere exploitatiewijze. Op papier zou dan niet worden voldaan aan de bemanningsvoorschriften omdat de samenstelling van de bemanning afwijkt, terwijl de bemanning groter of hoger gekwalificeerd was. Om die ongewenste situatie te voorkomen is het nieuwe zevende lid opgenomen in artikel 5.6.

Onderdeel O (Wijziging artikel 6.1)

De aanpassingen van artikel 6.1 zijn aanpassingen aan de nieuwe begrippen die worden gebruikt, zoals het CCR-kwalificatiecertificaat of het kwalificatiecertificaat schipper open rondvaartboot beperkt vaargebied, dat wordt geregeld in artikel 7.5.

¹⁷ Richtlijn (EU) 2018/958 van het Europees Parlement en de Raad van 28 juni 2018 betreffende een evenredigheidsbeoordeling voorafgaand aan een nieuwe reglementering van beroepen (PbEU 2018, L173).

Onderdelen P, Q, R, S, T en EEE (Wijziging artikelen 6.3, 6.9, 6.10, 6.11 en 6.12 en bijlage 6.1)

Bij de gedeeltelijke implementatie zijn de voorschriften uit de richtlijn met betrekking tot de medische keuring van bemanningsleden overgenomen in de Binnenvaartregeling. Daarbij is echter onvoldoende rekening gehouden met het klein vaarbewijs en het groot pleziervaarbewijs. Daarvoor blijft namelijk min of meer de oude gang van zaken in stand, met inbegrip van de oude keuringseisen. Met de wijziging van de artikelen 6.9, 6.10, 6.11 en 6.12 en bijlage 6.1 is dit hersteld. Van de gelegenheid is wel gebruik gemaakt om het geheel meer in lijn te brengen met hoe de praktijk zich ontwikkeld heeft. Zo bestaat het register Shipexam van de Inspectie Leefomgeving en Transport niet meer en wordt dit daarom niet meer genoemd in de Binnenvaartregeling. Daarnaast wordt bijvoorbeeld de 'eigen verklaring' in de praktijk al enige tijd de 'gezondheidsverklaring' genoemd. Ook in de bijlage zijn benamingen van bepaalde tests geactualiseerd en zijn enkele voorschriften aangepast aan ontwikkelingen in de praktijk. Daarin zitten echter geen noemenswaardige verschillen met de keuringseisen die voor de gedeeltelijke implementatie golden voor het klein vaarbewijs. Veelal betreffen het actualisaties, gelijkstellingen met de eisen voor de beroepsvaart op grond van de richtlijn of worden de voorschriften meer in lijn gebracht met de voorschriften voor het rijbewijs.

Van het vrijvallen van artikel 6.12 is gebruik gemaakt door daarin vast te leggen dat er niet altijd meer een geldige geneeskundige verklaring hoeft te kunnen worden getoond, als een bemanningslid een geldig kwalificatiecertificaat kan tonen. De geldigheid van het kwalificatiecertificaat is namelijk afhankelijk gemaakt van de benodigde frequentie van medische keuring.

Onderdeel W (Wijziging artikel 7.1)

Zoals eerder genoemd zijn de begripsbepalingen die voorheen in artikel 7.1 stonden verplaatst naar artikel 1.1.

In artikel 7.1 zijn nu bepalingen opgenomen met betrekking tot het aantonen van vaartijd. Het aantonen van vaartijd kan op grond van de richtlijn alleen nog maar geschieden door middel van het dienstboekje. Het kan echter wel zijn dat er aanvullende stukken zoals het vaartijdenboek nodig zijn om de genoteerde vaartijd te valideren.

Een uitzondering op het aantonen met het dienstboekje zijn de kwalificatiecertificaten voor de schippers op rondvaartboten, geregeld in artikelen 7.5 en 7.6. Die kwalificatiecertificaten zijn niet één op één gebaseerd op de richtlijn, waardoor ook het aantonen van de vaartijd op andere wijze kan blijven geschieden.

Onderdelen Y en Z (Wijziging artikelen 7.5 en 7.6)

In artikel 7.5 wordt de kwalificatie geregeld die vereist is voor het varen op een open rondvaartboot op, behoudens een enkele uitzondering, wateren van zone 4. Voorheen volstond daarvoor het klein vaarbewijs. Na deze wijziging is, na een overgangstermijn van drie jaar die is vastgelegd in artikel 12.5a, achtste lid, daarvoor een kwalificatiecertificaat schipper open rondvaartboot beperkt vaargebied vereist. In paragraaf 3.5 van het algemene deel van de toelichting is nader toegelicht wat het behalen van dit kwalificatiecertificaat behelst.

De inrichting van dit artikel is verder grotendeels gespiegeld aan artikel 7.6, waarin al langer het vrijstellingsbewijs schipper rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype geregeld is. Dit vrijstellingsbewijs wordt omgevormd naar een kwalificatiecertificaat schipper rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype beperkt vaargebied. In paragraaf 3.5 van de toelichting is nader toegelicht wat deze verandering inhoudt.

Richtlijn 2017/2397 is van toepassing op rondvaartboten. Toch wordt er met de artikelen 7.5 en 7.6 afgeweken van de hoofdregel uit de richtlijn, namelijk dat de schipper een kwalificatiecertificaat schipper dient te hebben. De uitzonderingspositie ten opzichte van de hoofdregel hadden deze specifieke rondvaartboten al, aangezien er al geen groot vaarbewijs verplicht was. Het in stand houden van de uitzonderingspositie geschiedt op grond van artikel 7 van de richtlijn. Op grond daarvan kunnen lidstaten een vrijstelling verlenen van hetgeen de richtlijn voorschrijft, zolang een afdoende veiligheidsniveau wordt gewaarborgd.

Onderdelen AA en BB (Wijziging artikelen 7.7 en 7.8)

In de artikelen 7.7 en 7.8 staan enkele uitzonderingen op de vaarbewijsplicht voor vaartuigen waarop richtlijn 2017/2397 niet van toepassing is. Die uitzonderingen kunnen dus gewoon blijven bestaan. Er worden slechts wat aanpassingen aangebracht om de verwijzingen naar het Binnenvaartbesluit actueel te houden en de afbakening van de uitzondering aan te laten sluiten op de richtlijn.

In artikel 7.7 gaat het om bepaalde veerponten, reddingsschepen en sleepboten die onder voorwaarden zijn vrijgesteld. In artikel 7.8 gaat het om pleziervaartuigen, waarvoor vanaf bepaalde afmetingen een groot pleziervaarbewijs vereist is.

Onderdeel CC (Wijziging artikel 7.9)

In artikel 7.9 is het zeilbewijs geregeld. Het zeilbewijs is een specifiek vaarbewijs bedoeld voor zeilschepen die passagiers vervoeren. Het zeilbewijs kan blijven bestaan in de huidige vorm. Omdat daarvan gebruik wordt gemaakt van de eerdergenoemde grondslag voor vrijstellingen uit richtlijn 2017/2397, artikel 7, is wel beperkt op welke wateren het zeilbewijs gebruikt kan worden. Artikel 7 van de richtlijn staat namelijk alleen vrijstellingen toe op wateren die niet in verbinding zijn met het vaarwegennet van een andere lidstaat van de EU. De wateren die dat betreft zijn daarom opgenomen in dit artikel, zodat het zeilbewijs op die wateren niet geldig is.

Onderdeel DD (Wijziging artikel 7.9a)

Met de gedeeltelijke implementatie zijn voorschriften met betrekking tot de leeftijd waarop de houder van een kwalificatiecertificaat een medische keuring dient te ondergaan opgenomen in artikel 7.9a. Deze bepalingen zijn bij de volledige implementatie opgenomen in artikel 22 van het Binnenvaartbesluit. Artikel 7.9a komt daarom te vervallen.

Onderdelen FF en GG (Wijziging artikelen 7.10 en 7.11)

De artikelen 7.10 en 7.11 regelen de erkenning van buitenlandse vaarbewijzen die gelijkwaardig zijn aan de Nederlandse equivalent en zodoende ook geldig zijn op de Nederlandse binnenwateren. Voorheen was deze erkenning voor een groot deel de bevoegdheid van de minister. Op grond van de richtlijn is die rol voor de minister echter aanzienlijk kleiner geworden. De erkenningen kunnen in vier soorten verdeeld worden. Ten eerste is er de erkenning van vaarbewijzen die gelijk zijn aan het klein vaarbewijs. Daarbij blijft de rol van de minister in stand. Ten tweede zijn er de kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken die door andere EU-lidstaten overeenkomstig de richtlijn zijn afgegeven. Deze zijn op grond van artikel 10, eerste lid, van de richtlijn automatisch erkend als gelijkwaardig. Ten derde zijn er de kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken die zijn afgegeven overeenkomstig het Rsp. Die zijn op grond van artikel 10, tweede lid, van richtlijn 2017/2397 automatisch erkend als gelijkwaardig. Ten vierde zijn er kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken die zijn afgegeven in een derde land. De beoordeling hiervan is een bevoegdheid van de Europese Commissie, waarvan bij een positieve beoordeling het effect is dat de documenten als gelijkwaardig worden erkend.

Onderdeel HH (Wijziging artikel 7.11a)

Artikel 7.11a was bij de gedeeltelijke implementatie de sleutelbepaling op basis waarvan al kwalificatiecertificaten schipper konden worden afgegeven voordat het Binnenvaartbesluit gewijzigd was. Met de volledige implementatie is deze constructie niet meer nodig en kan artikel 7.11a vervallen.

Onderdeel II (Wijziging artikel 7.11b)

In artikel 7.11b worden de specifieke vergunningen voorgeschreven. Hoewel in Nederland niet met deze grote konvooien wordt gevaren, wordt deze specifieke vergunning voor een volledige implementatie van richtlijn 2017/2397 alsnog opgenomen in de Binnenvaartregeling. De overige specifieke vergunningen waren bij de gedeeltelijke implementatie al opgenomen in dit artikel. In het tweede lid van artikel 7.11b worden de wateren genoemd die overeenkomstig artikel 8 van de richtlijn zijn geclassificeerd als water van een maritieme aard. Inhoudelijk zijn dit dezelfde wateren die al in artikel 13, derde lid, van het Binnenvaartbesluit waren opgenomen.

Onderdelen LL, MM en NN (Wijziging artikel 7.16, 7.16a en 7.17)

In de artikelen 7.16, 7.16a en 7.17 zijn de onderwerpen en competentienormen vastgelegd waaraan examens en opleidingen moeten voldoen. Die normen zijn volledig gebaseerd op hetgeen is bepaald in richtlijn 2017/2397. Een deel van de voorschriften gold ook al sinds de gedeeltelijke implementatie, maar wordt nu verplaatst doordat een aantal artikelen verschuiven in de nummering. Andere voorschriften, zoals die over praktijkexamens in artikel 7.16a zijn nieuw, maar ook één-op-één overgenomen uit de richtlijn.

Onderdelen OO en PP (Wijziging artikel 7.18 en nieuwe artikelen 7.18a, 7.18b, 7.18c, 7.18d en 7.18e)

In de artikelen 7.18, 7.18a, 7.18b, 7.18c, 7.18d en 7.18e zijn per functie uit artikel 2.9 waarvoor een kwalificatiecertificaat verplicht is, geregeld waar iemand aan moet voldoen om dat kwalificatiecertificaat te verkrijgen. Die eisen komen één-op-één uit richtlijn 2017/2397. Daarnaast gelden deze eisen al sinds de gedeeltelijke implementatie, maar werden ze voor de bemanning die geen schipper is toen

genoemd in artikel 2.9 aangezien er nog voor die bemanningsleden nog geen kwalificatiecertificaat kon worden afgegeven.

Onderdeel QQ (Wijziging artikel 7.19)

In artikel 7.19 zijn de voorschriften opgenomen waaraan een aanvrager van een specifieke vergunning moet voldoen. Die voorschriften verschillen uiteraard per specifieke vergunning en komen één-op-één uit richtlijn 2017/2397 en golden grotendeels al sinds de gedeeltelijke implementatie.

Het zesde en zevende lid regelen de procedurele kant van de afgifte van de specifieke vergunningen. In principe vindt dit plaats door middel van een aantekening op het kwalificatiecertificaat. De specifieke vergunning voor het gebruik van LNG als brandstof wijkt daarvan af, aangezien die wordt afgegeven als het kwalificatiecertificaat voor een LNG-deskundige. Dat kwalificatiecertificaat en de specifieke vergunning zijn dus eigenlijk hetzelfde, maar in de systematiek van de richtlijn worden ze wel separaat benoemd.

Onderdelen RR en SS (Wijziging artikel 7.19a en 7.19b)

In artikel 7.19a zijn voorschriften opgenomen die gelden wanneer iemand een kwalificatiecertificaat voor een specifieke activiteit wil verkrijgen. Die kwalificatiecertificaten zijn voor deskundigen voor de passagiersvaart en voor deskundigen met betrekking tot het gebruik van LNG als brandstof. In paragraaf 3.4 van het algemene deel van de toelichting zijn deze kwalificatiecertificaten nader toegelicht.

De voorschriften over de kwalificatiecertificaten voor specifieke activiteiten stonden eerst in artikel 7.19b, maar door de verplaatsing naar artikel 7.19a kan artikel 7.19b vervallen.

Onderdeel YY (Nieuw artikel 9.3)

Op grond van artikel 25 van richtlijn 2017/2397 is er een Europees register waarin de kwalificaties van dekbemanningsleden worden bijgehouden. Dat register bestond al voorafgaand aan deze volledige implementatie en werd ook al gebruikt. Er was echter nog geen centraal contactpunt aangewezen. Dit is verplicht op grond van artikel 8.1 van bijlage I bij de gedelegeerde verordening 2020/473. Een centraal contactpunt is het aanspreekpunt voor de Europese Commissie voor zaken die gerelateerd zijn aan de werking van het register. De Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart (SAB) zal gaan fungeren als dit centrale contactpunt.

Onderdeel AAA (Wijziging artikel 12.5a)

Artikel 12.5a bevat het overgangsrecht voor de implementatie van richtlijn 2017/2397. Er worden enkele kleine aanpassingen gedaan aan het bestaande overgangsrecht, verlopen overgangsrecht dat onderdeel was van de gedeeltelijke implementatie wordt geschrapt en enkele artikelliden met nieuw overgangsrecht worden toegevoegd.

Het eerste lid van artikel 12.5a bevat de algemene overgangsbepaling die van toepassing is op bemanningsleden waarvoor de voorschriften zijn gewijzigd. Zij konden al op basis van hun oude kwalificaties door blijven werken. Met deze wijziging is daar overeenkomstig de richtlijn een einddatum voor gesteld op 17 januari 2032. Het uitgangspunt is dat wanneer oude kwalificaties door het verloop van de tijd ongeldig worden en verlengd moeten worden, deze zonder aanvullende eisen worden omgewisseld naar het kwalificatiecertificaat.

Het derde lid bevat de omwisselmogelijkheid voor dekbemanningsleden die geen schipper zijn, die wordt voorgescreven in artikel 38, derde lid, van de richtlijn. Op grond daarvan kan een dekbemanningslid met veel ervaring bij de omwisseling een hogere kwalificatie verkrijgen. Met deze wijziging verandert daar niets aan, maar wordt slechts verduidelijkt op welke manier die ervaring moet worden aangetoond.

In het zesde, zevende, achtste en negende lid stond overgangsrecht dat bij de gedeeltelijke implementatie is vastgesteld, maar inmiddels is verlopen. De inhoud van die artikelliden wordt dus geschrapt. Overgangsrecht dat nieuw wordt toegevoegd komt dus in die artikelliden terecht.

In het zesde lid wordt geregeld dat de bemanningsleden van veerboten die voorheen voldeden aan de kwalificatie-eisen, dat blijven doen.

In het zevende lid is een verduidelijking opgenomen van wat er wordt begrepen onder een activiteit op het binnenwater aan het begin of het eind van een reis in het kader van zeevervoer.

In het achtste en negende lid is overgangsrecht opgenomen voor het groot pleziervaartbewijs. Een route om voor afgifte daarvan in aanmerking te komen, is het hebben van een kwalificatiecertificaat schipper. Voorheen waren dat het groot vaarbewijs en het beperkt groot vaarbewijs. Zoals eerder genoemd blijven die vaarbewijzen nog tijdelijk geldig. Op grond van deze overgangsbepalingen blijven die oude vaarbewijzen dus ook geldig op de manier zoals ze waren voor het verkrijgen van een groot pleziervaartbewijs.

In het tiende, elfde en twaalfde lid is het overgangsrecht opgenomen voor de rondvaartboten

waarvoor op grond van artikel 7.5 en 7.6 een afwijkende verplichte kwalificatie wordt vereist. Voor de wijzigingen in artikel 7.5, de overgang van het klein vaarbewijs naar het kwalificatiecertificaat schipper open rondvaartboot beperkt vaargebied geldt een overgangstermijn van drie jaar. In die tijd kan dus nog steeds op een open rondvaartboot gevaren worden met een klein vaarbewijs, daarna moet iedere schipper van een open rondvaartboot voldoen aan het hogere kwalificatieniveau. De overgang voor de rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype gaat op basis van natuurlijk verloop. Het oude vrijstellingsbewijs wordt gelijkgesteld aan het nieuwe kwalificatiecertificaat, waardoor er geen verplichte omwisseling plaats hoeft te vinden maar dit vanzelf gebeurt bij een verlenging na het verlopen van de geldigheidsduur. Om kandidaten tijd te geven om zich voor te bereiden op de aangepaste ingangseis van het praktijkexamentraject voor de rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype beperkt vaargebied, wordt die eis nog zes maanden op het voormalige niveau gehandhaafd.

Onderdeel CCC (Wijziging bijlage 5.1)

Deze wijziging heeft geen betrekking op de richtlijn, maar betreft een reparatie. Voorheen bevatte de tabel in bijlage 5.1 de voetnoot ‘*’. Het sluitende haakje in die voetnoot is met een eerdere wijziging per abuis vervallen, waardoor de verkeerde voetnoot van toepassing leek. Dat is met deze wijziging hersteld, niet door een nieuwe voetnoot toe te voegen maar door een algemene aantekening onder de tabel te plaatsen.

Onderdeel DDD (Wijziging bijlage 5.5)

In bijlage 5.5 wordt de minimumbemanning vastgesteld die geldt voor veerboten. Er is een nauwe samenhang tussen deze bijlage en de voorgeschreven kwalificaties in artikel 2.10. Voorheen werd voor een stuurman op een veerboot het kwalificatiecertificaat schipper verplicht gesteld. Dat betekent dat een stuurman op een veerboot dezelfde kwalificatie heeft als een schipper op een ander binnenvaartschip dient te hebben op grond van artikel 2.9. Om de samenhang tussen de artikelen te verbeteren is gekozen om de afwijkende functie stuurman op de veerboot te laten vervallen. In de plaats daarvan komt een tweede schipper. Zo’n tweede schipper op een veerboot is dan niet verplicht om de aanvullende opleiding zoute veren, nautische module te hebben afgerond. Die verplichting geldt alleen voor de eerste schipper.

Onderdeel FFF (Wijziging bijlage 6.2)

Voor het model van de voorgeschreven geneeskundige verklaring wordt voortaan volstaan met een verwijzing naar het Rsp. Dit omdat het onnodig is om het model op twee verschillende plaatsen voor te schrijven, wat ook kan leiden tot discrepanties wanneer het model wordt aangepast maar die wijziging niet gelijktijdig wordt doorgevoerd in bijlage 6.2 en het Rsp.

Onderdeel GGG (Wijziging bijlage 7.1)

In Nederland blijven het oude groot vaarbewijs en beperkt groot vaarbewijs geldige vaarbewijzen tot en met 17 januari 2032, zoals is geregeld in artikel 12.5a, eerste lid. Voor buitenlandse vaarbewijzen die in Nederland erkend waren, geldt hetzelfde. De erkenning van nieuwe vaarbewijzen is geregeld in artikel 7.11, maar de oude vaarbewijzen blijven geldig door middel van deze wijziging van bijlage 7.1.

Onderdeel HHH (Wijziging bijlage 7.2)

In paragraaf 1 van bijlage 7.2 werden voor verschillende Nederlandse vormen van vaarbekwaamheid aangegeven welke andere bewijzen van vaarbekwaamheid vrijstelling gaven voor het onderzoek naar de kennis en bekwaamheid. Anders gezegd zijn dat de bewijzen van vaarbekwaamheid die, vaak aangevuld met een geneeskundige verklaring, konden worden omgewisseld naar een van de ‘standaard’ vaarbewijzen. Deze lijst is in stand gebleven voor wat het klein vaarbewijs betreft, maar voor het groot en beperkt groot vaarbewijs is deze lijst aangepast. In de eerste plaats zijn die vaarbewijzen uiteraard vervangen door het kwalificatiecertificaat schipper. Daarnaast zijn ook de genoemde andere bewijzen van vaarbekwaamheid aangepast. Zo kunnen de bewijzen genoemd in bijlage 7.1 niet meer worden gebruikt voor een omwisseling en is de samenhang met de bewijzen van vaarbekwaamheid die worden afgegeven op grond van het Rsp voortaan geregeld in artikel 7.10 van de Binnenvaartregeling.

In paragraaf 2 zijn de diploma’s genoemd die vrijstelling geven voor bepaalde examens die verplicht zijn voor het verkrijgen van een kwalificatiecertificaat schipper. Die vrijstellingen zijn geactualiseerd ten opzichte van de voorheen geldende vrijstellingen.



Onderdeel III (Wijziging bijlage 7.4)

Bijlage 7.4 bevat verschillende modellen die gebruikt worden bij de afgifte van vaarbewijzen. Die modellen zijn met deze wijziging aangepast naar de gewijzigde en nieuwe vaarbewijzen. Om precies te zijn gaat dat om de wijziging van het vrijstellingsbewijs schipper rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype naar het kwalificatiecertificaat schipper rondvaartboot van het Amsterdamse grachten-type beperkt vaargebied en gaat het om het nieuwe kwalificatiecertificaat schipper open rondvaartboot beperkt vaargebied.

Onderdeel JJJ (Wijziging bijlage 11.1)

Met de wijziging van bijlage 11.1 worden de verwijzingen en omschrijvingen van de verschillende voorschriften en bijbehorende mogelijke overtredingen aangepast. Die aanpassingen zijn nodig gezien de vele veranderingen van begrippen en typen documenten die met deze implementatie gepaard gaan.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener*

BIJLAGE I

Transponeringstabel Richtlijn (EU) 2017/2397

Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling 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 aard geen implementatie. Bepaling van onderwerp van richtlijn.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 2	Artikel 14 Binnenvaartbesluit	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 3	Artikel 1 Binnenvaartwet Artikel 1.1 Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 4, eerste lid	Artikelen 25 en 26a Binnenvaartwet Artikel 14 Binnenvaartbesluit Artikel 2.9 Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 4, tweede lid	Artikelen 2.11, onderdeel b, en 7.3, bijlage 7.3 Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 4, derde lid	Artikel 26a, zevende lid, Binnenvaartbesluit	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 5, eerste lid	Artikel 26a Binnenvaartwet Artikelen 2.10a en 2.10b Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 5, tweede lid	Artikel 26a, zevende lid, Binnenvaartbesluit	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 6	Artikel 25 Binnenvaartwet Artikel 7.11b Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 7, eerste, tweede en derde lid	Artikel 18, eerste lid, Binnenvaartbesluit Artikelen 7.5, 7.6, 7.9 Binnenvaartregeling	Artikel 7 van de richtlijn biedt de mogelijkheid om vrijstelling te verlenen van de in artikelen 4, lid 1 en 2, 5, lid 1, 6, 22, lid 1, eerste alinea, en 22, lid 3 en 6, van de richtlijn vastgelegde verplichtingen	In drie instanties wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid om vrijstelling te verlenen van de verplichting om een kwalificatiecertificaat schipper te hebben. Dit wordt gedaan voor de open rondvaartboot (7.5 Bvr), de rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype (7.6 Bvr) en het zeilende passagiersschip (7.9 Bvr)
Artikel 8, eerste en tweede lid	Artikel 2, tweede lid, Binnenvaartwet Artikel 7.11b, tweede lid, Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 9, eerste, tweede, derde, vierde en vijfde lid	Artikel 2, derde lid, Binnenvaartwet	Artikel 9 van de richtlijn biedt de mogelijkheid om binnenwatertrajecten aan te wijzen als wateren met specifieke risico's	Er wordt geen gebruik gemaakt van de beleidsruimte. Nederland kent geen binnenwatertrajecten met specifieke risico's zoals bedoeld in de richtlijn
Artikel 10, eerste lid	Artikel 7.11, tweede lid, Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 10, tweede lid	Artikel 17, tweede lid, Binnenvaartbesluit Artikel 7.11, derde lid, Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 10, derde lid	Artikel 7.11, vierde en vijfde lid, Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 10, vierde, vijfde, zesde, zevende, achtste en negende lid	Behoeven naar aard geen implementatie. Gericht aan de Europese Commissie	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 11, eerste lid	Artikelen 26, 26a en 27 Binnenvaartwet Artikel 20 Binnenvaartbesluit Artikelen 7.18, 7.18a, 7.18b, 7.18c, 7.18d en 7.18e, Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 11, tweede lid	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft een feitelijke handeling.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 11, derde lid	Behoeft naar aard geen implementatie, gericht aan de Europese Commissie	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 11, vierde lid	Artikel 22, tweede, derde en vierde lid, Binnenvaartbesluit	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 11, vijfde lid	Artikel 22, eerste lid, Binnenvaartbesluit	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 11, zesde lid	Artikel 7.19a, tweede en vierde lid, Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 12	Artikelen 26, 26a en 27 Binnenvaartwet Artikel 19 Binnenvaartbesluit Artikel 7.19 Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.



Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling 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 13, onderdeel a	Artikel 21 Binnenvaartbesluit	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 13, onderdeel b	Artikel 7.19a, tweede en vierde lid, Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 14, eerste en tweede lid	Artikel 30 Binnenvaartwet Artikel 19 Binnenvaartbesluit Artikel 7.9b Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 14, derde lid	Artikelen 35 en 35a Binnenvaartwet Artikelen 33a, 33b en 33c Binnenvaartbesluit	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 15	Behoeft naar aard geen implementatie. Artikel betreft samenwerking tussen lidstaten bij de handhaving van de kwalificatiecertificaten.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 16	Artikel 26 en 26a Binnenvaartwet Artikel 20 Binnenvaartbesluit Artikelen 7.18, 7.18a, 7.18b, 7.18c, 7.18d, 7.18e, 7.19 en 7.19a Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 17	Artikel 29 Binnenvaartwet Artikel 20 Binnenvaartbesluit Artikelen 7.16, 7.16a, 7.17 Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 18	Artikel 29 Binnenvaartwet Artikel 20 Binnenvaartbesluit Artikelen 7.16, 7.16a, 7.17 Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 19	Artikel 20, vierde lid, Binnenvaartbesluit Artikelen 7.18, 7.18a, 7.18b, 7.18c, 7.18d, 7.18e en 7.19a Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 20	Artikelen 7.16, vijfde lid, 7.19, tweede lid, Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 21	Artikel 7.16a, derde lid, Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 22	Artikelen 5.11, 5.12 en 7.1 Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 23	Artikelen 23, 26, tweede lid, 26a, vijfde lid, en 28 Binnenvaartwet Artikelen 20, eerste lid, onderdeel a, 22, 26, 27 en 28 Binnenvaartbesluit Artikelen 6.12, Bijlage 6.1 Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 24	Artikelen 35a en 39 Binnenvaartwet Artikel 24 Binnenvaartbesluit	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 25	Artikel 35a Binnenvaartwet Artikelen 33a, 33b en 33c Binnenvaartbesluit Artikel 9.3 Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 26	Artikel 42 Binnenvaartwet	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 27	Behoeft naar aard geen implementatie. Bevat een verplichting voor de lidstaten om kwaliteit te waarborgen. Dit gebeurt door de inrichting van het systeem en behoeft geen aparte bepalingen.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 28	Behoeft naar 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 aard geen implementatie. Artikel bevat zorgplicht van lidstaten om fraude te voorkomen. Dit gebeurt door de inrichting van het systeem en behoeft geen aparte bepalingen.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 30	Artikelen 48 en 49 Binnenvaartwet Bijlage 11.1 Binnenvaartregeling	Lidstaten kunnen zelf regels stellen met betrekking tot de sancties die dienen te staan op inbreuken van de krachtens de richtlijn vastgestelde bepalingen	Er is aangesloten bij de bestaande systematiek van bestuurlijke handhaving op inbreuken op de voorschriften die gelden krachtens de Binnenvaartwet

Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling 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 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.
Artikel 38, eerste, tweede, derde, vierde en vijfde lid	Artikelen 41 en 43 Binnenvaartbesluit Artikel 12.5a, eerste en derde lid, Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 38, zesde lid	Artikel 42 Binnenvaartbesluit	n.v.t.	n.v.t.
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.

Transponeringstabel Gedelegeerde Richtlijn (EU) 2020/12

Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling 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	Artikel 7.16 Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 2	Artikel 7.16a, eerste lid, Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 3	Artikel 7.16a, derde lid, Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 4	Bijlage 6.1, hoofdstuk 2, Binnenvaartregeling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 5	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft bepaling over omzetting.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 6	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft inwerkingtredingsbepaling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 7	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft bepaling over adressaten.	n.v.t.	n.v.t.