

Toelichting bij het nieuwe RSP (september 2025)

I. [Overzicht van de wijzigingen](#)

II. [Overzichtstabel](#)

I. Overzicht van de wijzigingen

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

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

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

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

De onderhavige toelichting is in juli 2025 geactualiseerd, waarbij rekening is gehouden met de wijzigingen die zijn doorgevoerd na de inwerkingtreding van het nieuwe RSP op 1 april 2023.

Artikel 1.01

Toepassingsgebied

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

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

In bepaalde voorschriften kunnen uitzonderingen op dit toepassingsgebied worden voorzien.

Artikel 1.02

Begripsbepalingen

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

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

25. Definitie van “diepgang” overgenomen uit de richtlijn om de formulering in het RSP duidelijker te maken.
26. Uit artikel 3, dertiende lid, van de Richtlijn is de definitie “schipper” overgenomen, maar met een kleine aanpassing omdat niet verwezen wordt naar de lidstaten.
- 27.-28. “bemanning” en “dekbemanning”: Geen wijziging.
29. Uit artikel 3, negende lid, van de Richtlijn is de definitie “dekbemanningsleden” overgenomen, maar met een kleine aanpassing, omdat er niet verwezen wordt naar „binnenwateren van de Unie“.
30. “minimumbemanning”: Geen wijziging, behalve een nieuwe verwijzing naar het correcte hoofdstuk (hoofdstuk 19 in plaats van hoofdstuk 3).
31. “boordpersoneel”: Geen wijziging.
32. “veiligheidspersoneel”: De voormalige artikelen 4a en 5 van hoofdstuk 4 over het veiligheidspersoneel werden gewijzigd. Er werd een begripsbepaling opgenomen om duidelijk te maken dat ook de eerstehulpverlener en de persluchtmaskerdrager deel uitmaken van het veiligheidspersoneel op de Rijn.
33. Overname van de begripsbepaling “deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas” uit artikel 3, twaalfde lid, van de Richtlijn.
34. Overname van de begripsbepaling “deskundige voor de passagiersvaart” uit artikel 3, elfde lid, van de Richtlijn.
35. “passagier”: Geen wijziging.
36. “vaartijd”: Aanpassing van de begripsbepaling aan de definitie die in de Richtlijn staat.
37. “radarvaart”: Taalkundige vereenvoudiging.
38. Overname van de begripsbepaling “specifiek risico” uit artikel 3, veertiende lid, van de Richtlijn.
39. “kwalificatiecertificaat”: Invoering van het begrip “kwalificatiecertificaat”, waarbij het gaat om het bewijs van de kwalificatie dat overeenkomstig het RSP wordt afgegeven.
Nummer 34 van de vorige versie (“schipperspatent”) komt te vervallen.
40. Overname van de begripsbepaling “kwalificatiecertificaat van de Unie” uit artikel 3, zevende lid, van de Richtlijn, maar licht aangepast.
41. “marifoonbedieningscertificaat” (“CCR”): overname van de begripsbepaling uit artikel 3, tiende lid, van de Richtlijn, maar licht aangepast, omdat er niet verwezen wordt naar “een lidstaat”. De specifieke term is in lijn met andere Rijnregelgeving, waaronder ook de Regionale regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren.
42. “Rijnpatent”: De verwijzing naar het desbetreffende hoofdstuk wordt geactualiseerd.
43. Overname van de begripsbepaling “dienstboekje” uit artikel 3, negentiende lid, van de Richtlijn.
44. Overname van de begripsbepaling “vaartijdenboek” uit artikel 3, twintigste lid, van de Richtlijn.
45. Overname van de begripsbepaling “actief dienstboekje” of “actief vaartijdenboek” uit artikel 3, lid 21, van de Richtlijn.
46. Overname van de begripsbepaling “competentie” uit artikel 3, vijftiende lid, van de Richtlijn.
47. Overname van de begripsbepaling “managementniveau” uit artikel 3, zestiende lid, van de Richtlijn.
48. Overname van de begripsbepaling “operationeel niveau” uit artikel 3, zeventiende lid, van de Richtlijn.
49. “binnenwater”: Opname van deze begripsbepaling overeenkomstig de richtlijn (artikel 3 (1)).
50. “ADN”: Precisering om de tekst in overeenstemming te brengen met de laatste, geldende versie.
51. “Binnenschipcertificaat”: Precisering in overeenstemming met de Richtlijn (EU) 2016/1629 en het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) in het kader van de wederzijdse erkenning van binnenschipcertificaten.
52. “Commissie van Deskundigen”: Geen wijziging.
53. – 54. “bevoegde autoriteit” en “autoriteit van afgifte”: Opname van een begripsbepaling van begrippen die in het RSP gebruikt worden.
55. “vloeibaar aardgas (LNG)”: Geen wijziging.
56. “ES-TRIN”: Geen wijziging, alleen actualisering van de verwijzing.
57. Vermelding van de ES-QIN, waar het reglement naar verwijst.
- Artikel 1.02 is bij Besluit CCR 2024-II-8 gewijzigd om de verwijzing te actualiseren (ES-QIN 2024/1).
58. “STCW-Overeenkomst”: Opname van de verwijzing in overeenstemming met de richtlijn (artikel 3 (8)).

Artikel 1.03

Voorschriften van tijdelijke aard

Herziening van artikel 1.02, vorige versie.

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

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

Artikel 1.04

Dienstinstructies

Artikel 1.04 is bij Besluit CCR 2023-II-10 gewijzigd om, naar aanleiding van een nieuwe benadering die door het Comité STF is gekozen, toe te staan dat de lijsten en overzichten voor de implementatie van het RSP in elektronische vorm worden gepubliceerd.

Artikel 1.05

Monitoring

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

Artikel 1.06

Evaluatie

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

Artikel 2.01

Opname in een digitaal register

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

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

Artikel 3.01

Beschrijving van de kwalificaties

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

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

Artikel 3.02

Geldigheid van bemanningsdocumenten

Artikel 3.02 is bij Besluit CCR 2023-II-10 gewijzigd om een aantal taalkundige incoherenties te verbeteren.

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

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

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

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

Bij het besluit van 2023 is in onderdeel b het woord “geldig” komen te vervallen. Het is namelijk niet logisch dat in sommige gevallen expliciet een geldig document wordt vereist en in andere gevallen niet.

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

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

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

Bij het besluit van 2023 is in onderdeel b het woord “geldig” komen te vervallen.

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

Artikel 3.03

Duplicaat

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

Artikel 3.04

Kosten

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

Artikel 4.01

Geschiktheid van bemanningsleden

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

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

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

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

Artikel 4.02

Regelmatige controle van de medische geschiktheid

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

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

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

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

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

Artikel 4.03

Medische geschiktheid van machinisten

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

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

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

Artikel 5.01

Dienstboekje

Artikel 5.01 is bij Besluit CCR 2023-II-10 gewijzigd om het zesde lid, onderdeel a, te doen vervallen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bij het besluit van 2023 is onderdeel a komen te vervallen.

Artikel 5.02

Bewijs van vaartijd en reizen op bepaalde riviergedeelten

Artikel 5.02, eerste, tweede en vierde lid, is bij Besluit CCR 2023-II-10 gewijzigd om de tekst te verduidelijken en beter af te stemmen op het rechtskader van de Europese Unie.

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

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

Bij het besluit van 2023 is de volgende bepaling toegevoegd: “Vaartijd kan worden opgebouwd a) op de Rijn en b) op binnenwateren waarop vaartijd kan worden opgebouwd voor de kwalificatiecertificaten van de Unie.” Deze aanpassing van het RSP zorgt ervoor dat de eisen gelijkwaardig zijn aan die van het EU-rechtskader voor beroepskwalificaties (artikel 22, tweede lid, tweede alinea, van Richtlijn (EU) 2017/2397).

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

Bij het besluit van 2023 is het woord “geldig” komen te vervallen. De formulering “kan de vaartijd ook door een geldig, officieel document worden aangetoond” is vervangen door “kan de vaartijd ook door een officieel document worden aangetoond”.

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

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

4. Het vierde lid van het voorschrift komt overeen met artikel 3.09, vierde lid, oude versie en is niet gewijzigd. Bij het besluit van 2023 is het woord “geldig” komen te vervallen. De bepaling “De vaartijd in de kustvaart en visserij wordt aangetoond door een geldig officieel document.” is vervangen door “De vaartijd in de kustvaart en visserij wordt aangetoond door een officieel document.”

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

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

Bij het besluit van 2023 zijn de bepalingen van het tweede en vierde lid gewijzigd, aangezien het niet logisch is dat in sommige gevallen expliciet een geldig document wordt vereist en in andere gevallen niet. Een “geldig” document is in alle gevallen vereist.

Artikel 6.01

Goedkeuring van een opleidingsprogramma

Artikel 6.01, eerste lid, is bij Besluit CCR 2023-I-3 gewijzigd.

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

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

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

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

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

Bij het besluit van 2023 is de volgende bepaling komen te vervallen: “Welke documenten voor de goedkeuring van het opleidingsprogramma moeten worden ingediend, wordt in een dienstinstructie voor de bevoegde autoriteiten vastgelegd.” Er is namelijk geconstateerd dat dit niet op uniforme wijze kan worden vastgelegd, aangezien de desbetreffende voorschriften verschillende rechtsgebieden bestrijken.

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

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

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

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

Artikel 7.01

Toelating tot het administratief examen

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

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

Artikel 7.02

Inhoud van het administratief examen

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

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

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

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

Artikel 7.03

Examencommissie voor het administratief examen

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

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

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

Artikel 8.01

Opschorting van de geldigheid van het kwalificatiecertificaat

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

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

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

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

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

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

Artikel 8.02

Intrekking van het kwalificatiecertificaat

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 8.03

Invoering van het als fysiek document afgegeven kwalificatiecertificaat

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

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

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

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

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

Artikel 9.01

Functies op instroom- en operationeel niveau

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

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

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

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

Artikel 10.01

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 10.02

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

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

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

De minimumleeftijd voor machinisten is niet gewijzigd.

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

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

Artikel 10.03

Geldigheid en afgifte van kwalificatiecertificaten op instroom-en operationeel niveau

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

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

Artikel 11.01

Patentplicht

Artikel 11.01 is bij Besluit CCR 2024-II-9 gewijzigd.

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

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

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

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

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

De bevoegdheid van de bevoegde autoriteit om in plaats van het sport- en overheidspatent een nationaal patent te erkennen, is bij het besluit van 2024 uitgebreid tot de gehele Rijn.

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

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

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

Artikel 11.02

Soorten patent

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

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

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

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

Artikel 12.01

Rijnpatent

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 12.02

Sportpatent

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

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

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

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

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

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

Artikel 12.03

Overheidspatent

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

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

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

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

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

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

Onderdeel e: ongewijzigd.

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

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

Artikel 12.04

Aanvraag om toegelaten te worden tot een administratief examen

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

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

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

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

Artikel 12.05

Vrijstellingen en verlichting van de exameneisen

1. Bij dit voorschrift gaat het om een licht gewijzigde variant van artikel 7.13 in de oude versie. In de eerste zin wordt duidelijker aangegeven dat het gaat om een vrijstelling van het theoretische gedeelte van het examen voor schipper voor wat betreft de al verworven competenties. De tweede en derde zin leggen de modaliteiten voor deze vrijstelling vast.

2. Geen wijziging, behalve een nieuwe verwijzing naar artikel 11.01, derde lid (in plaats van artikel 6.02, vierde lid).

3. Verplaatsing van artikel 7.13, vierde lid. De verwijzing naar het riviergedeelte wordt geschrapt.

Artikel 12.06

Examen in het kader van een goedgekeurd opleidingsprogramma

1. Dit is een nieuw voorschrift om overeenkomstig artikel 17, tweede lid, letter b van de Richtlijn te voorzien dat de kwalificatie in het kader van een goedgekeurd opleidingsprogramma kan worden vastgesteld, zonder dat er dan nog een extra examen afgelegd moet worden. Met een diploma van een met goed gevolg afgelegd opleidingsprogramma kan de kandidaat aantonen dat hij voldoet aan de eisen van artikel 12.01, eerste lid, onderdeel a of d (Bijlage I 3.1 a) of d) van de Richtlijn).

2. Dit voorschrift zorgt ervoor dat gecontroleerd wordt dat de kandidaat voor een kwalificatiecertificaat schipper voldoet aan de eisen qua leeftijd, naleving van de administratieve voorschriften, competenties en vaartijd.
3. Als de competenties zijn aangetoond, geeft de bevoegde autoriteit een voorlopig Rijnpatent af.

Artikel 12.07

Geldigheid en afgifte van kwalificatiecertificaten schipper

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

Artikel 12.08

Voorlopig Rijnpatent

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

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

Artikel 13.01

Specifieke vergunningen

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

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

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

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

3. Deze regeling komt overeen met artikel 17, tweede lid, in samenhang met artikel 18 en 19 van de Richtlijn.
4. Dit voorschrift komt overeen met artikel 12, eerste lid, van de Richtlijn, dat voorschrijft dat de aanvrager zijn identiteit, zijn kwalificatie als schipper en de aanvullende eisen overeenkomstig Bijlage I van de Richtlijn moet aantonen om een specifieke vergunning te kunnen verkrijgen. Door de expliciete verwijzing naar de overhandiging van het dienstboekje kunnen de vereiste vaartijden – en in het geval van de deskundige voor ADN de dienstitijden – aan boord van een bepaald schip worden aangetoond.
5. De eerste zin komt overeen met artikel 12, vierde lid, tweede zin, van de Richtlijn. De geldigheid van de specifieke vergunningen is gekoppeld aan de geldigheid van het kwalificatiecertificaat schipper. De tweede zin komt overeen met artikel 12, vierde lid, eerste zin en verwijst bovendien naar de plaats waar de vergunning moet worden ingeschreven, zoals aangegeven op het model voor het kwalificatiecertificaat schipper, dat staat in deel V van de ES-QIN.

Artikel 13.02

Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar

1. In dit artikel worden specifieke regelingen ingevoerd in overeenstemming met de Richtlijn die samenhangen met de specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar. In artikel 1.01, onderdeel q van het Rijnvaartpolitiereglement wordt de radarvaart gedefinieerd als “een schip dat gebruik maakt van radar voor het varen bij slecht zicht”. De hier opgenomen verwijzing zorgt ervoor dat er in artikel 1.02 van het RSP niet nog een extra definitie opgenomen moet worden. Net als in artikel 6, letter c van de Richtlijn wordt voorzien dat een schipper die met behulp van radar vaart, naast zijn kwalificatiecertificaat schipper over een specifieke vergunning daarvoor moet beschikken.
2. De verwijzing naar de kwalificatiestandaard voor radar (ES-QIN Deel 1, Hoofdstuk 4) preciseert welke basisvereisten aan de kwalificatie worden gesteld overeenkomstig Bijlage II 3.2 van de Richtlijn. Overeenkomstig artikel 17, derde lid, eerste zin, letter b van de Richtlijn is een praktijkexamen voorgeschreven. Voor dit praktijkexamen wordt overeenkomstig artikel 17, vierde lid, van de Richtlijn verwezen naar de ES-QIN (Deel II, Hoofdstuk 1). Het programma van het theoretische examen geeft aan over welke kennis de schipper overeenkomstig de ES-QIN (Deel I, hoofdstuk 4) moet beschikken. CESNI werkt aan een gemeenschappelijk programma voor het theoretische examen dat toepassing zou kunnen vinden voor de Rijn en de andere waterwegen van de Unie.
3. Dit voorschrift komt overeen met artikel 17, derde lid, tweede zin van de Richtlijn. Voor de toelating en de technische en functionele eisen die aan vaarsimulators worden gesteld, wordt verwezen naar de ES-QIN. In artikel 21, tweede lid van de Richtlijn is al een verwijzing naar standaarden voorzien.
4. Dit voorschrift komt overeen met artikel 12, eerste en derde lid, van de Richtlijn. Om de specifieke vergunning af te kunnen geven, moet de bevoegde autoriteit de genoemde bewijsstukken controleren.
5. Hier wordt op voorstel van de Duitse delegatie een voorschrift opgenomen waarin bepaald wordt dat de houder van een nationaal kwalificatiecertificaat zoals bedoeld in artikel 11.01, derde lid, deze specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar kan verkrijgen.

Artikel 13.03

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

1. Dit artikel is aangepast om het bewijs van kennis van riviergedeelten zoals bepaald in artikel 7.05 van de vorige versie van het RSP in overeenstemming te brengen met artikel 6, letter b met betrekking tot de specifieke vergunning. Er is geen afzonderlijk bewijs meer voor kennis van riviergedeelte, maar een specifieke vergunning, die op het kwalificatiecertificaat wordt ingeschreven. Voor de kennisgeving van binnenwatertrajecten is de specifieke procedure gevolgd overeenkomstig artikel 9 van de Richtlijn.
2. Hier worden de voorwaarden genoemd op grond waarvan, in overeenstemming met artikel 9, eerste lid, eerste zin, van de Richtlijn, een bepaald gedeelte van de waterweg geclassificeerd kan worden als een binnenwatertraject met specifieke risico's.
3. In dit voorschrift wordt een verwijzing opgenomen naar bijlage 5, waar de binnenwatertrajecten met specifieke risico's van de Rijn staan.
4. Dit voorschrift wordt opgenomen om eisen te stellen die identiek zijn met die in artikel 12, tweede lid, van de Richtlijn.

5. Dit voorschrift komt overeen met artikel 12, tweede en derde lid, van de Richtlijn. Zodat de specifieke vergunning kan worden afgegeven, moet de bevoegde autoriteit de genoemde documenten controleren.
6. Zoals tot nu toe wordt de kennis van riviergedeelten gecontroleerd aan de hand van een examen overeenkomstig bijlage 5. Voorwaarde om tot het examen toegelaten te worden is dat de kandidaat een aantal keren het desbetreffende riviergedeelte bevaren heeft, zoals bepaald in bijlage 5. De eisen die gesteld worden aan de verkrijging van een specifieke vergunning zijn in het kader van deze herziening gemoderniseerd en maken het mogelijk om hiervoor gebruik te maken van moderne examenvormen.
7. Hier wordt op voorstel van de Duitse delegatie een voorschrift opgenomen waarin bepaald wordt dat de houder van een nationaal kwalificatiecertificaat zoals bedoeld in artikel 11.01, derde lid, deze specifieke vergunning voor het bevaren van binnenwateren met specifieke risico's kan verkrijgen. Deze regeling geldt niet voor schippers van vaartuigen met een lengte van minder dan 20 m, tenzij het gaat om een passagierschip, duw- of sleepboot.

Artikel 13.04

Specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard

1. In dit artikel worden overeenkomstig de Richtlijn specifieke regelingen ingevoerd die samenhangen met de specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard. Overeenkomstig artikel 6, letter a van de Richtlijn wordt voorzien dat de schipper die binnenwateren van maritieme aard wil bevaren, naast zijn kwalificatiecertificaat schipper over een specifieke vergunning moet beschikken.
2. Voor het theoretische examen wordt hier verwezen naar de kwalificatiestandaarden in de ES-QIN (Deel I, Hoofdstuk 3). Voor de verkrijging van een specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard is noch in de Richtlijn, noch in het RSP een praktijkexamen voorgeschreven.
3. Dit voorschrift komt overeen met artikel 12, eerste en derde lid, van de Richtlijn. Om de specifieke vergunning af te kunnen geven, moet de bevoegde autoriteit de genoemde documenten controleren.

Artikel 13.05

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

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

Artikel 13.06

Specifieke vergunning voor het varen met grote konvooien

1. In dit artikel worden in overeenstemming met de Richtlijn specifieke regelingen getroffen met betrekking tot de specifieke vergunning voor het varen met grote konvooien. Overeenkomstig artikel 6, letter e van de Richtlijn is voorzien dat de schipper die vaart met een groot konvooi naast zijn kwalificatiecertificaat schipper over een specifieke vergunning moet beschikken.
Dit voorschrift komt overeen met Bijlage I 3.2.4 van de Richtlijn. Om deze specifieke vergunning te verkrijgen, moet men als schipper over de nodige ervaring op een konvooi beschikken.
2. Dit voorschrift komt overeen met artikel 12, eerste en derde lid, van de Richtlijn. Om de specifieke vergunning af te kunnen geven, moet de bevoegde autoriteit de genoemde documenten controleren.
Dat de persoon in kwestie over deze extra vaartijd beschikt, wordt gecontroleerd aan de hand van het dienstboekje.

Artikel 14.01

Verwijzing naar de bepalingen van het ADN

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

Artikel 15.01

Kennis en instructie

Artikel 15.01 is bij Besluit CCR 2023-II-10 gewijzigd om de formulering beter te laten aansluiten bij de definitie van deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG).

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

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

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

Het woord “bemanningsleden” is vervangen door “personen” om de formulering beter te laten aansluiten bij de definitie van deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG). De deskundige hoeft namelijk geen lid te zijn van de bemanning en beschikt daarom wellicht niet over een (ander) kwalificatiecertificaat.

Artikel 15.02

Kwalificatiecertificaat

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

2. Het tweede lid van het voorschrift komt overeen met de minimeisen die in Bijlage I 4.2 van de Richtlijn worden ingevoerd voor de afgifte van een kwalificatiecertificaat voor LNG-deskundige.

Artikel 15.03

Cursus en examen

1. Dit voorschrift bevat de eisen die gesteld worden aan de kennis en de beoordeling van de vaardigheden van de LNG-deskundige. Artikel 4a.03, eerste zin, oude versie, blijft ongewijzigd en wordt nu artikel 15.03, eerste lid.

2. Artikel 4a.03, tweede zin, oude versie, wordt nu artikel 15.03, tweede lid. Overeenkomstig de Richtlijn wordt verwezen naar de competentiestandaarden in de ES-QIN (Deel I, Hoofdstuk 6). Voor de beschrijving van de competentie wordt daar theoretische kennis genoemd en praktische vaardigheden. De taalkundige aanpassing komt overeen met de terminologie die door CESNI in de ES-QIN wordt gebruikt. De kennis die beschreven stond in de voormalige Bijlage E2 bij het RSP in Deel A vormde de basis voor het opstellen van de Europese standaard in de ES-QIN, Deel I, Hoofdstuk 6. Voor het theoretische examen leidt dit daarom niet tot wijzigingen in de nieuwe versie van het voorschrift.

3. Artikel 4a.03, derde en vierde zin, oude versie, worden nu artikel 15.03, derde lid. De formulering wordt aangepast om deze in overeenstemming te brengen met artikel 6, letter d van de Richtlijn.

Er wordt niet meer verwezen naar Deel B van Bijlage E2 van het RSP, maar naar de vaardigheden die genoemd worden in de ES-QIN (Deel I, Hoofdstuk 6), die als examenonderdeel in de Europese Standaard voor het praktijkexamen voor deskundigen werden opgenomen. Het afleggen van het praktijkexamen geschiedt overeenkomstig de Richtlijn geheel of gedeeltelijk aan boord van een schip of in een daarvoor geschikte walinstallatie.

4. Het vierde lid van het voorschrift preciseert de voorwaarden om het theoretische en praktische gedeelte van het examen met goed gevolg af te leggen. Afgezien van de verwijzing naar de competentiestandaarden voor LNG-deskundige (ES-QIN, Deel I, Hoofdstuk 6) wordt ook verwezen naar de standaarden voor het praktijkexamen ter verkrijging van een kwalificatiecertificaat LNG-deskundige (ES-QIN, Deel II, Hoofdstuk 3). Het praktijkexamen voor LNG-deskundige, dat al voorzien was in hoofdstuk 4a van de vorige versie, komt overeen met artikel 17, derde lid, eerste zin, letter c van de Richtlijn.

5. De regeling dat het praktische gedeelte van het examen aan boord van een schip of in een walinstallatie kan worden afgenomen, wordt uitgebreid met een verwijzing naar de ES-QIN (Deel II, Hoofdstuk 3). De eisen die gesteld worden aan de schepen of walinstallaties die worden gebruikt voor dit examenonderdeel worden in overeenstemming met artikel 17, derde lid, derde zin, van de Richtlijn in de Europese standaard nader bepaald.

Artikel 15.04

Goedkeuring van cursussen

1. Het voorschrift vormt een aanpassing van artikel 4a.05, oude versie, in het licht van de Richtlijn.

In het eerste lid zijn de opfriscursussen voor het verlengen van de kwalificatie na vijf jaar niet meer voorzien. Overeenkomstig de Richtlijn is voor de verlenging van het kwalificatiecertificaat nu alleen nog maar een nieuw examen voorzien op basis van een competentiestandaard, of een vaartijd aan boord van een schip dat vaart met vloeibaar aardgas als brandstof. CESNI heeft besloten te gaan werken aan een gestandaardiseerde inhoud van opfriscursussen. Deze werkzaamheden hebben echter een lage prioriteit en worden hier daarom vooralsnog buiten beschouwing gelaten.

Ten aanzien van de criteria voor de goedkeuring wordt verwezen naar artikel 15.05.

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

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

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

Artikel 15.05

Criteria voor de goedkeuring van cursussen

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

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

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

Artikel 15.06

Geldigheid en verlenging van het kwalificatiecertificaat

1. Het eerste lid van het voorschrift is aangepast om voor de eisen aan de geldigheid van het kwalificatiecertificaat, die geregeld waren in artikel 4a.04, eerste lid, oude versie, de juiste term te gebruiken.
2. Het tweede lid van het voorschrift actualiseert artikel 4a.04, tweede lid, oude versie, door nu te verwijzen naar het model in de ES-QIN (Deel V, Hoofdstuk 1) voor verlengde kwalificatiecertificaten. De minimumeisen voor de verlenging van een kwalificatiecertificaat voor LNG-deskundigen worden nu op dezelfde wijze geformuleerd als in artikel 13, letter b van de Richtlijn en de bijbehorende Bijlage I 4.2, tweede zin.

Artikel 16.01

Veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen

1. Het voorschrift komt overeen met artikel 5.01, oude versie RSP. Het voorschrift bepaalt dat er veiligheidspersoneel ter bescherming van de passagiers aan boord moet zijn en wanneer.
2. Onveranderd blijft dat het veiligheidspersoneel deel uit kan maken van de bemanning of het boordpersoneel. De definitie van boordpersoneel in het RSP komt overeen met artikel 1.01, punt 11.1 van de ES-TRIN en is niet gewijzigd.

Artikel 16.02

Verkrijging van het kwalificatiecertificaat deskundige voor de passagiersvaart

Artikel 16.02 is bij Besluit CCR 2024-I-7 gewijzigd. Er zijn twee leden toegevoegd en de voorwaarden voor het verkrijgen van een kwalificatiecertificaat deskundige voor de passagiersvaart zijn gewijzigd. Ten behoeve van de duidelijkheid luidt de titel van het artikel nu als volgt: "Verkrijging van het kwalificatiecertificaat deskundige voor de passagiersvaart".

1. Net als de EU-richtlijn (2017/2397) biedt het RSP nu twee mogelijkheden voor de verkrijging van het kwalificatiecertificaat: de toegelaten cursus of uitsluitend een succesvol afgelegd administratief examen.
2. In het tweede lid is bepaald dat het certificaat vijf jaar geldig is.
3. In het derde lid is bepaald dat de aanvrager van een verlenging van een kwalificatiecertificaat het examen genoemd in het eerste lid opnieuw met succes moet afleggen.

Deze wijzigingen maken het de CCR- en EU-lidstaten mogelijk om zowel te voldoen aan de eisen van de richtlijn als aan die van het RSP, zonder afbreuk te doen aan de reeds door sommige CCR-lidstaten getroffen beslissingen ter bevordering van een betere harmonisatie.

Artikel 16.03

Examen voor deskundigen voor de passagiersvaart

Artikel 16.03 is bij Besluit CCR 2024-I-7 gewijzigd ter bevordering van een betere samenhang. De voorwaarden voor de verkrijging van het kwalificatiecertificaat zijn al vastgelegd in artikel 16.02. Daarom gaat artikel 16.03 nu alleen nog over het examen. Het eerste lid is komen te vervallen, terwijl de inhoud van het tweede lid is behouden.

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

Artikel 16.04

Opleiding voor deskundigen voor de passagiersvaart

Artikel 16.04 is bij Besluit CCR 2024-I-7 gewijzigd. Het artikel gaat niet meer over de opfriscursus, maar over de opleiding voor deskundigen. Er wordt nu verwezen naar de in artikel 16.05 vastgelegde voorwaarden en naar de inhoud van de opleiding als bedoeld in artikel 16, eerste lid, onderdeel a.

Artikel 16.05

Goedkeuring van de opleidingen voor deskundige

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

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

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

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

Artikel 16.06

Criteria voor de goedkeuring van cursussen

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

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

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

Artikel 16.07

Eerstehulpverlener

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

Artikel 16.08

Persluchtmaskerdrager

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

Artikel 16.09

Cursussen en opfriscursussen voor eerstehulpverleners en persluchtmaskerdragers

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

Artikel 16.10

Aantonen van de functie

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

Artikel 16.10 is bij Besluit CCR 2024-I-7 gewijzigd, om in het eerste lid de eerste paragraaf te herformuleren en de tweede andere paragrafen te doen vervallen, ter verbetering van de samenhang met de voorgaande artikelen.

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

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

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

Artikel 16.11

Aantal leden veiligheidspersoneel

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

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

Artikel 16.12

Plichten van de schipper en de deskundige

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

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

Artikel 16.13

Toezicht

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

Artikel 17.01

Algemene bepalingen

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

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

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

Artikel 17.02

Gelijkwaardigheid en afwijkingen

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

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

Artikel 18.01

Exploitatiewijzen

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.10, oude versie.

1. Geen wijziging.

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

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

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

Artikel 18.02

Verplichte rusttijd

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.11, oude versie.

Geen wijziging.

Artikel 18.03

Wisseling of herhaling van exploitatiewijze

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.12, oude versie.

1. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar artikel 18.02, eerste en derde lid.

2. - 4. Geen wijziging.

5. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar artikel 18.02, vierde lid.

6. Redactionele aanpassing, zie de begripsbepaling in artikel 1.02, eerste lid.

7. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar artikel 18.02, vierde lid.

Artikel 18.04

Vaartijdenboek – Tachograaf

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

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

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

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

2. Redactionele aanpassing, zie de begripsbepaling in artikel 1.02, nummer 54.

3. Geen wijziging.

4. Het is alleen nog maar voorzien dat het uniek Europees identificatienummer wordt ingeschreven, niet meer het officiële scheepsnummer.

5. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar artikel 18.01, tweede lid.

6. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar artikel 18.03.

7. Geen wijziging.

Artikel 19.01

Uitrusting van vaartuigen

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

1. Geen wijziging.

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

De onderdelen g en h, die beide zonder inhoud waren, kunnen in navolging van de opsomming in de ES-TRIN vervallen.

- 1.2 Geen wijziging.
2. Redactionele aanpassing om duidelijk te maken dat hier de Commissie van Deskundigen bedoeld wordt.

Artikel 19.02

Minimumbemanning van motorschepen en duwboten

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.15, oude versie.

Geen wijziging.

Artikel 19.03

Minimumbemanning van hechte samenstellen en andere hechte samenstellingen

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.16, oude versie.

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

Artikel 19.04

Minimumbemanning van passagiersschepen

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.17, oude versie.

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

Artikel 19.05

Afwijking van de in artikel 19.01 voorgeschreven uitrusting

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.18, oude versie.

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

Artikel 19.06

Minimumbemanning van overige vaartuigen

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.19, oude versie.

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

Artikel 19.07

Minimumbemanning voor zeeschepen

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.20, oude versie.

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

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

Artikel 19.08

Minimumbemanning voor kanaalspitsen

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

Artikel 19.09

Minimumbemanning voor pleziervaartuigen

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

Artikel 19.10

Uitzondering

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

Artikel 20.01

Geldigheid van het dienstboekje

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 20.01 is bij Besluit CCR 2023-I-4 gewijzigd:

1. Het eerste lid is ongewijzigd gebleven.
2. De tweede paragraaf van het tweede lid is verplaatst en is het vierde lid geworden.
3. Bij het besluit van 2023, dat in 2024 in werking is getreden, is een derde lid toegevoegd met een nieuwe overgangsbepaling. Er is geconstateerd dat deze bepaling ontbrak om het kader voor het inwisselen van oude kwalificaties voor nieuwe te consolideren. De richtlijn (artikel 38) maakt het voor andere dekbemanningsleden dan de schipper immers mogelijk om een kwalificatiecertificaat in te wisselen voor een kwalificatiecertificaat van de Unie waarvoor hogere eisen gelden, mits zij een bepaald aantal dagen vaartijd kunnen aantonen. Daarom is de duur van de aan te tonen vaartijd voor het inwisselen van kwalificatiecertificaten vastgelegd.

Artikel 20.02

Geldigheid van het vaartijdenboek

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

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

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

Artikel 20.03

Geldigheid van reeds afgegeven Rijnpatenten

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 20.04

Geldigheid van de overheids- en sportpatenten

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

Artikel 20.05

Geldigheid van reeds bestaande kennis van riviergedeelten

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

Artikel 20.06

Geldigheid van een reeds bestaand bewijs van kennis van riviergedeelten

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

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

Artikel 20.07

Geldigheid van de bijzondere vergunning voor binnenwateren van maritieme aard

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

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

Artikel 20.08

Geldigheid van kwalificatiecertificaten krachtens het STCW-Overeenkomst

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

Artikel 20.09

Geldigheid van het radarpatent

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

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

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

Artikel 20.10

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

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

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

Artikel 20.11

Erkenning van vaartijd

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

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

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

Bijlage 1 is bij Besluit CCR 2024-I-9 geactualiseerd om te voorzien in een uitzonderingsregeling. Deze toevoeging brengt het model in overeenstemming met de standaarden inzake de medische geschiktheid van CESNI. De erkende artsen kunnen op deze wijze aangeven dat het kleuronderscheidingsvermogen voldoende is op basis van de uitzonderingsregeling in aanhangsel 1 bij deel IV van ES-QIN, die voorziet dat houders van vaarbewijzen die zijn afgegeven overeenkomstig Richtlijn 96/50/EG van de Raad met een anomaal-quotiënt voor het kleurenonderscheidingsvermogen tussen 0,7 en 3,0 als geschikt moeten worden beschouwd op voorwaarde dat hun vaarbewijs is afgegeven vóór 1 april 2004.

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

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

Bijlagen 3 en 4: Sportpatent en overheidspatent

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

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

Bijlage 5 is bij Besluit CCR 2024-II-9 gewijzigd.

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

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

Bij het besluit van 2024 is besloten dat van het 521,48 km lange gedeelte van de Rijn dat geclassificeerd was als binnenwatertraject met specifieke risico's, twee korte gedeelten overblijven met een totale lengte van 182,89 km.

Degene die een vaartuig voert op de binnenwatertrajecten tussen kmr 335,66 (verkeersbrug Wintersdorf) en kmr 425,00 (Mannheim) of tussen kmr 498,45 (verkeersbrug Mainz/Mainz-Kastel) en kmr 592,00 (Koblenz, monding van de Moezel) moet nu houder zijn van een specifieke vergunning voor het bevaren van binnenwatertrajecten met specifieke risico's.

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

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

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

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

Deel A, derde lid: Het aantal keren dat het desbetreffende riviergedeelte bevaren moet zijn, wordt in vergelijking met de huidige regeling gewijzigd; vanaf nu moet het desbetreffende riviergedeelte in totaal in plaats van zestien keer slechts nog maar zes keer bevaren zijn, waarvan drie maal stroomopwaarts en drie maal stroomafwaarts. De kandidaat moet het desbetreffende riviergedeelte in de afgelopen drie jaar bevaren hebben, terwijl de oude versie van het RSP in een periode van tien jaar voorzorg. Deel A, vierde lid: De eis die geldt ten aanzien van het vaartuig waarmee de reizen over het riviergedeelte plaatsvinden, blijft ongewijzigd.

Deel A, vijfde lid: Het bewijs dat de vereiste reizen over het riviergedeelte daadwerkelijk hebben plaatsgevonden, wordt aangetoond met het dienstboekje. Het is nog de vraag of het huidige model zoals

voorzien in Deel V van de ES-QIN moet worden herzien om duidelijk te maken dat de kandidaat inderdaad in het stuurhuis aanwezig geweest moet zijn, respectievelijk de koers en de snelheid van het vaartuig zelfstandig bepaald heeft.

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

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

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

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

Bijlagen 6 en 7: Verklaring eerste hulpverlener in de passagiersvaart en persluchtmaskerdrager in de passagiersvaart (model)

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

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

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

II. Overzichtstabel

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

De tabel bevat vier kolommen:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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