Besluit van de Vlaamse Regering over de beroepscompetenties voor binnenvaartpersoneel

Rechtsgronden

Dit besluit is gebaseerd op:
- de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980, artikel 20;
- het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht, artikel 5, §7, toegevoegd bij het decreet van 26 april 2019;
- het scheepvaartdecreet van (21 januari 2022), artikel 56, 59, 60, 61 en 62.

Vormvereisten

De volgende vormvereisten zijn vervuld:
- De Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, heeft zijn akkoord gegeven op 14 juli 2021.
- De Vlaamse toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens heeft advies 2021/72 gegeven op 7 september 2021.
- De Raad van State heeft advies [NUMMER] gegeven op [DATUM], met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

Initiatiefnemer

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

Hoofdstuk 1. Inleidende bepalingen

Artikel 1. Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de volgende richtlijnen:

1° richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2017 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de

binnenvaart en tot intrekking van de Richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad;

2° gedelegeerde richtlijn (EU) 2020/12 van de Commissie van 2 augustus 2019 tot aanvulling van Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft normen betreffende competenties en de overeenkomstige kennis en vaardigheden voor praktijkexamens, de goedkeuring van simulatoren en medische geschiktheid.

Art. 2. In dit besluit wordt verstaan onder:

1° algemene verordening gegevensbescherming: verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG;

2° binnenwater: een waterweg die bevaarbaar is voor de vaartuigen, vermeld in artikel 3, met uitzondering van de zee;

3° breedte: de grootste breedte van de scheepsromp in meters, gemeten op de buitenkant van de huidbeplating, met uitzondering van de schoepraderen, schuurlijst en dergelijke;

4° certificaat van radio-operator: een nationaal certificaat dat is afgegeven door een lidstaat in overeenstemming met het radioreglement dat is gehecht aan het Internationaal Verdrag betreffende de telecommunicatie, waarbij machtiging wordt verleend voor de exploitatie van een radiocommunicatiestation op een vaartuig voor de binnenwaterwegen;

5° competentie: het bewezen vermogen om de kennis en vaardigheden te gebruiken die de normen voorschrijven om de taken die nodig zijn voor het besturen van binnenvaartuigen, goed uit te voeren;

6° De Vlaamse Waterweg nv: het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht, vermeld in artikel 3 van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht;

7° dekbemanningsleden: de personen die betrokken zijn bij de algemene bediening van een vaartuig dat de binnenwateren van de Europese Unie bevaart en die verschillende taken uitvoeren, zoals taken in verband met het besturen van het vaartuig, de beheersing van het vaartuig, ladingsbehandeling, het stouwen, het vervoer van passagiers, scheepswerktuigbouwkundige aspecten, het onderhoud en de reparatie, de communicatie, de gezondheid, de veiligheid en de milieubescherming, met uitzondering van de personen die uitsluitend worden ingezet voor de bediening van de motoren, kranen, of elektrische en elektronische uitrusting;

8° deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas: een persoon die gekwalificeerd is om actief te zijn bij de bunkeringsprocedure van schepen die op vloeibaar aardgas varen of om als schipper een dergelijk vaartuig te besturen;

9° deskundige voor de passagiersvaart: een persoon die dienst doet aan boord van het schip en bevoegd is om aan boord van passagiersschepen maatregelen te nemen in noodsituaties;

10° dienstboekje: een persoonlijk register waarin de gegevens over het arbeidsverleden van een bemanningslid staan genoteerd, namelijk de vaartijden en de gemaakte reizen;
11° drijvend werktuig: een drijvende inrichting waarop zich werkinstallaties bevinden, zoals kranen, baggerwerktuigen, hei-installaties of elevatoren;
12° Europese bemanningsdatabank, afgekort ECDB: de gegevensbank die de Europese Commissie beheert conform artikel 25, lid 2, van de richtlijn;
13° Europese scheepsrompendatabank, afgekort EHDB: de gegevensbank die de Europese Commissie beheert conform artikel 25, lid 2, van de richtlijn;
14° kwalificatiecertificaat van de Unie: een door een bevoegde autoriteit afgegeven certificaat waarin wordt verklaard dat een persoon aan de voorschriften van de richtlijn voldoet;
15° lengte: de grootste lengte van de scheepsromp in meters, het roer en de boegspriet niet inbegrepen;
16° lidstaat: een staat waarop de richtlijn van toepassing is;
17° managementniveau: de mate van verantwoordelijkheid die samenhangt met het werk als schipper en waarborgt dat alle andere dekbemanningsleden alle taken bij de bediening van een vaartuig goed uitvoeren;
18° minister: Vlaamse minister bevoegd voor de waterinfrastructuur en het waterbeleid;
19° operationeel niveau: de mate van verantwoordelijkheid die samenhangt met het werk als matroos, als volmatroos of als stuurman en het onder controle houden van de uitvoering van alle taken binnen het kader van zijn verantwoordelijkheid, overeenkomstig passende procedures en onder leiding van een persoon die op managementniveau werkt;
20° passagiersschip: een schip dat is gebouwd en ingericht voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;
21° Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart: de commissie zoals bedoeld in artikel 4 van Verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied van 21 december 2005;
22° richtlijn: richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2017 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de Richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad;
23° schip: een binnenschip of een zeeschip;
24° schipper: een dekbemanningslid dat gekwalificeerd is om een vaartuig op de binnenwateren van de lidstaten te besturen en om aan boord de algemene verantwoordelijkheid te dragen, ook voor de bemanning, de passagiers en de lading;
25° sleepboot: een schip dat speciaal is gebouwd om te slepen;
26° specifiek risico: een veiligheidsrisico als gevolg van bijzondere navigatie-omstandigheden waarvoor schippers competenties moeten hebben die verder gaan dan wat in het kader van de algemene normen voor managementcompetenties wordt verwacht;
27° vaartijd: de tijd, uitgedrukt in dagen, die dekbemanningsleden aan boord hebben doorgebracht tijdens een reis met een vaartuig op binnenwateren die een bevoegde autoriteit heeft gevalideerd, met inbegrip van laad- en losactiviteiten die actieve scheepvaartoperaties vereisen;
28° vaartijdenboek: een officiële registratie van de reizen die een vaartuig en zijn bemanning hebben gemaakt;

29° vaartuig: een schip of een drijvend werktuig.

Art. 3. §1. Dit besluit is van toepassing op dekbemanningsleden, deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas en deskundigen voor de passagiersvaart van de volgende typen vaartuigen op de binnenwateren:
1° vaartuigen met een lengte van 20 meter of meer;
2° vaartuigen waarvan het volume, berekend als het product van lengte, breedte en diepgang, 100 kubieke meter of meer bedraagt;
3° sleep- en duwboten die zijn bestemd voor:
   a) het slepen of duwen van de vaartuigen, vermeld in punt 1° en 2°;
   b) het slepen of duwen van drijvende werktuigen;
   c) het langszij gekoppeld meevoeren van de vaartuigen, vermeld in punt 1° en 2°, of drijvende werktuigen;
4° passagiersvaartuigen;
5° vaartuigen die met toepassing van de Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land, over een certificaat van goedkeuring moeten beschikken;
6° drijvende werktuigen.

In het eerste lid wordt verstaan onder
1° diepgang: de verticale afstand in meters van het laagste punt van de scheepsromp zonder rekening te houden met de kiel of andere vaste onderdelen tot het vlak van de grootste inzinking van de scheepsromp;
2° duwboot: een schip dat speciaal is gebouwd voor het voortbewegen van een duwstel.

§2. Dit besluit is niet van toepassing op de volgende personen:
1° personen die varen om sportieve of recreatieve redenen;
2° personen die betrokken zijn bij het bedienen van ponten die niet vrij varen;
3° 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;
4° personen die betrokken zijn bij het bedienen van zeeschepen.

Hoofdstuk 2. Kwalificatiecertificaten en specifieke vergunningen

Art. 4. Dekbemanningsleden die binnenwateren bevaren, hebben een kwalificatiecertificaat voor dekbemanningsleden dat is afgegeven conform artikel 11 tot en met 14, of een certificaat dat is erkend conform artikel 10, §2, §3 of §4, bij zich.

Voor andere dekbemanningsleden dan schippers worden het kwalificatiecertificaat en het dienstboekje, vermeld in artikel 31, in één document opgenomen.

Art. 5. De deskundigen voor de passagiersvaart en deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas hebben een kwalificatiecertificaat voor hun specifieke activiteiten dat is afgegeven conform artikel 11 tot en met 14, of een certificaat dat is erkend conform artikel 10, §2, §3 of §4, bij zich.

Art. 6. In de volgende gevallen hebben schippers een specifieke vergunning die conform artikel 15 tot en met 20 is verleend of een specifieke vergunning die door een andere lidstaat is verleend:

1° ze varen op wateren die zijn geclassificeerd als binnenwateren van maritieme aard conform artikel 8;
2° ze varen op waterwegen die zijn ingedeeld als binnenwatertrajecten met specifieke risico's conform artikel 9;
3° ze varen met behulp van een radar;
4° ze varen met vaartuigen die vloeibaar aardgas als brandstof gebruiken;
5° ze varen met grote konvooien.

In het eerste lid, 5°, wordt verstaan onder groot konvooi: een duwstel waarbij het product van de totale lengte en totale breedte van het geduwde vaartuig 7000 vierkante meter of meer bedraagt.

Art. 7. De in artikel 4, §1, artikel 5 en artikel 6 bedoelde personen die uitsluitend actief zijn op stadsrondvaartboten of op binnenwateren die niet in verbinding staan met het vaarwegennet van een andere lidstaat, worden vrijgesteld van de in artikel 4, §1 en §2, artikel 5 en artikel 6 en artikel 31, §1, eerste lid, §3, en §5, vastgelegde verplichtingen.

In het eerste lid worden vaartuigen als stadsrondvaartboten beschouwd de vaartuigen zoals in artikel 2, 9° van het Besluit van de Vlaamse regering van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen.

Art. 8. De volgende binnenwateren worden beschouwd als binnenwateren van maritieme aard op het grondgebied van het Vlaamse Gewest:

1° de Beneden-Zeeschelde;
2° het kanaal Gent-Terneuzen.

Art. 9. §1. Als dat nodig is om de veiligheid van de scheepvaart te waarborgen, kan de minister binnenwatertrajecten classificeren als binnenwateren met specifieke risico's als die risico's het gevolg zijn van een of meer van de volgende omstandigheden:

1° vaak veranderende stroompatronen en -snelheid;
2° de hydromorfologische kenmerken van de binnenwaterweg en het ontbreken van passende vaarweginformatiediensten over de binnenwaterweg of het ontbreken van geschikte kaarten;
3° de aanwezigheid van een specifieke lokale verkeersregeling die wordt gerechtvaardigd door specifieke hydromorfologische kenmerken van de binnenwaterweg;
4° een hoge ongevallenfrequentie op een specifiek traject van de binnenwateren, die wordt toegeschreven aan het ontbreken van een competentie die niet worden gedekt door de normen, vermeld in artikel 23.

Als de minister binnenwatertrajecten die in de Beneden-Zeeschelde of het kanaal Gent-Terneuzen liggen, classificeert als binnenwateren met specifieke risico's conform het eerste lid, overlegt de minister daarover met de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart als dat nodig is om de veiligheid te waarborgen.

§2. Minstens zes maanden voor de voorgenomen datum van de vaststelling van de voorgenomen maatregelen, vermeld in paragraaf 1 en artikel 28, brengt de minister de Europese Commissie op de hoogte ervan, samen met de motivering van die maatregelen.

§3. Als de binnenwatertrajecten, vermeld in paragraaf 1, langs de grens met een andere lidstaat of de grens met een ander gewest liggen, raadpleegt de minister die lidstaat of dat gewest. De minister brengt samen met die lidstaat of dat gewest de Europese Commissie daarvan op de hoogte conform paragraaf 2.

Art. 10. §1. Alle kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken die conform de richtlijn door de bevoegde autoriteiten van andere lidstaten of andere gewesten zijn afgegeven, zijn geldig op alle binnenwateren in het Vlaams Gewest.

§2. Kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken waarin eisen zijn opgenomen die identiek zijn aan de eisen in de richtlijn, en die conform het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn zijn afgegeven, zijn geldig op alle binnenwateren in het Vlaamse Gewest.

Certificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken als bedoeld in in dit besluit, die door een derde land zijn afgegeven, zijn uitsluitend op alle binnenwateren in het Vlaams Gewest geldig als dat derde land binnen zijn eigen rechtsgebied de documenten erkent die op grond van de richtlijn zijn afgegeven.

§3. Met behoud van de toepassing van paragraaf 2 zijn alle kwalificatiecertificaten, dienstboekjes of vaartijdenboeken waarin eisen worden gesteld die identiek zijn aan de eisen die in de richtlijn zijn vastgesteld en die zijn afgegeven conform de nationale regelgeving van een derde land, geldig op alle binnenwateren in het Vlaamse Gewest, op voorwaarde dat de Europese Commissie ze als dusdanig heeft erkend.

Hoofdstuk 3. Certificering van beroepskwalificaties

Afdeling 1. Procedure om kwalificatiecertificaten van de Unie en specifieke vergunningen voor schippers af te geven

Art. 11. Aanvragers van een kwalificatiecertificaat van de Unie voor dekbemanningsleden en een kwalificatiecertificaat van de Unie voor specifieke activiteiten, voegen bij de aanvraag die ze indienen bij De Vlaamse Waterweg nv, de bewijsstukken toe die de volgende aspecten aantonen:

1° hun identiteit;

2° het voldoen aan de minimumeisen over de leeftijd, de competentie, de naleving van de administratieve voorschriften en de vaartijd die voor de aangevraagde kwalificatie is vereist, vermeld in bijlage A1, die bij dit besluit is gevoegd;

3° het voldoen aan de normen voor medische geschiktheid conform artikel 32, als dat van toepassing is.

Art. 12. Nadat De Vlaamse Waterweg nv de echtheid en de geldigheid van de documenten die de aanvrager heeft bezorgd, heeft gecontroleerd en nadat hij heeft

gecontroleerd of aan de aanvrager niet al een geldig kwalificatiecertificaat van de Unie is afgegeven, geeft De Vlaamse Waterweg nv het kwalificatiecertificaat van de Unie af.

Art. 13. De kwalificatiecertificaten worden afgegeven conform de modellen, opgenomen in bijlage I en II bij de uitvoeringsverordening (EU) 2020/182 van de Commissie van 14 januari 2020 betreffende modellen voor beroepskwalificaties in de binnenvaart.

Art. 14. §1. De geldigheid van het kwalificatiecertificaat van de Unie voor dekbemanningsleden wordt beperkt tot de datum van de volgende medische keuring die conform artikel 32 is vereist.

Met behoud van de toepassing van de beperking, vermeld in het eerste lid, zijn kwalificatiecertificaten van de Unie voor schippers maximaal dertien jaar geldig.

§2. De kwalificatiecertificaten van de Unie voor specifieke activiteiten zijn maximaal vijf jaar geldig.

Art. 15. Aanvragers van een specifieke vergunning als vermeld in artikel 6, voegen de volgende documenten bij hun aanvraag die ze indienen bij De Vlaamse Waterweg nv:

1° een kopie van de identiteitskaart, een paspoort of een gelijkwaardig document conform de Belgische wetgeving;

2° bewijsstukken die aantonen dat ze voldoen aan de minimumeisen over de leeftijd, de competentie, de naleving van de administratieve voorschriften en de vaartijd voor de aangevraagde vergunning, vermeld in bijlage A1, die bij dit besluit is gevoegd;

3° bewijsstukken die aantonen dat ze voldoen aan een van de volgende voorwaarden:

   a) beschikken over een kwalificatiecertificaat van de Unie voor schippers dat is afgegeven conform artikel 11 tot en met 14, of een certificaat dat is erkend conform artikel 10, §2, §3 of §4;

   b) voldoen aan de minimumeisen voor kwalificatiecertificaten van de Unie voor schippers, vermeld in de richtlijn.

Art. 16. In afwijking van artikel 15 voegen aanvragers van een specifieke vergunning om op een binnenwatertraject met specifieke risico's in het Vlaams Gewest te varen, die vereist is conform artikel 6, eerste lid, 2°, de volgende documenten bij hun aanvraag bij De Vlaamse Waterweg nv:

1° een kopie van de identiteitskaart;

2° bewijsstukken die aantonen dat ze voldoen aan de competentievereisten voor specifieke risico's voor het specifieke binnenwatertraject waarvoor de vergunning vereist is, vermeld in artikel 28;

3° bewijsstukken die aantonen dat ze voldoen aan een van de volgende voorwaarden:

   a) beschikken over een kwalificatiecertificaat van de Unie voor schippers dat is afgegeven conform artikel 11 tot en met 14, of een certificaat dat is erkend conform artikel 10, §2, §3 of §4;

   b) voldoen aan de minimumeisen voor kwalificatiecertificaten van de Unie voor schippers, vermeld in de richtlijn.

Art. 17. In afwijking van artikel 15 voegen aanvragers van een specifieke vergunning om op een binnenwatertraject met specifieke risico's in een andere lidstaat of een ander gewest te varen, de volgende documenten bij hun aanvraag bij De Vlaamse Waterweg nv:

1° een kopie van de identiteitskaart;

2° bewijsstukken die aantonen dat ze voldoen aan de competentievereisten voor specifieke risico's voor het specifieke binnenwatertraject waarvoor de vergunning vereist is die de lidstaat of het gewest in kwestie bepaalt;

3° bewijsstukken die aantonen dat ze voldoen aan een van de volgende voorwaarden:

a) beschikken over een kwalificatiecertificaat van de Unie voor schippers dat is afgegeven conform artikel 11 tot en met 14, of een certificaat dat is erkend conform artikel 10, §2, §3 of §4;

b) voldoen aan de minimumeisen voor kwalificatiecertificaten van de Unie voor schippers, vermeld in de richtlijn.

Art. 18. Nadat De Vlaamse Waterweg nv de echtheid en de geldigheid van de documenten, vermeld in artikel in artikel 15 tot 17 heeft gecontroleerd, geeft hij de vergunningen, vermeld in artikel 15 tot 17, af.

Art. 19. De Vlaamse Waterweg nv specificeert alle specifieke vergunningen, vermeld in artikel 6, op de kwalificatiecertificaten die hij uitgeeft.

De geldigheid van een specifieke vergunning als vermeld in het eerste lid, eindigt als de geldigheid van het kwalificatiecertificaat van de Unie eindigt.

Art. 20. In afwijking van artikel 19 wordt de specifieke vergunning, vermeld in artikel 6, eerste lid, 4°, afgegeven als een kwalificatiecertificaat van de Unie voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas. Deze vergunning is maximaal vijf jaar geldig.

Art. 21. Nadat de geldigheidsduur van een kwalificatiecertificaat van de Unie is verstreken, verlengt De Vlaamse Waterweg nv in de volgende gevallen op verzoek het certificaat en, in voorkomend geval, de daarin vervatte specifieke vergunningen:

1° voor de kwalificatiecertificaten van de Unie voor dekbemanningsleden en voor andere specifieke vergunningen dan de specifieke vergunningen, vermeld in artikel 6, eerste lid, 4°, bezorgen de aanvragers de documenten, vermeld in artikel 11, 1° en 3°;

2° voor de kwalificatiecertificaten van de Unie voor specifieke activiteiten bezorgen de aanvragers de documenten, vermeld in artikel 11, 1° en 2°.

Art. 22. §1. Als er aanwijzingen zijn dat de houder van een kwalificatiecertificaat of specifieke vergunning die De Vlaamse Waterweg nv heeft afgegeven, niet langer aan de bijbehorende eisen voldoet, voert De Vlaamse Waterweg nv alle noodzakelijke beoordelingen uit en trekt hij in voorkomend geval het certificaat of de specifieke vergunning in.

§2. De Vlaamse Waterweg nv kan een kwalificatiecertificaat van de Unie die hij zelf heeft afgegeven of die een andere lidstaat of een ander gewest heeft afgegeven, tijdelijk schorsen als dat nodig is om redenen van veiligheid of openbare orde.

Als een lidstaat als vermeld in artikel 39, lid 3, van de richtlijn verzoekt om de schorsing te overwegen van een kwalificatiecertificaat die De Vlaamse Waterweg nv heeft afgegeven, onderzoekt De Vlaamse Waterweg nv dat verzoek en brengt hij de verzoekende instantie op de hoogte van zijn beslissing.

§3. De schorsingen en intrekkingen, vermeld in paragraaf 1 en 2, worden zonder onnodige vertraging in de ECDB geregistreerd.

Afdeling 2. Competenties

Art. 23. De personen, vermeld in artikel 4, 5 en 6, beschikken over de competenties en bijbehorende kennis en vaardigheden, vermeld in bijlage A2 en B1, die bij dit besluit zijn gevoegd.

Art. 24. Als dat van toepassing is, tonen de personen die een aanvraag indienen voor een kwalificatiecertificaat of een specifieke vergunning, op een van de volgende wijzen aan dat ze voldoen aan de toepasselijke competentienormen, vermeld in bijlage A2 en B1, die bij dit besluit zijn gevoegd:

1° door te slagen voor een examen dat is georganiseerd onder verantwoordelijkheid van De Vlaamse Waterweg nv of van een andere lidstaat of een ander gewest;

2° door te slagen voor een examen dat een onderdeel is van een opleidingsprogramma dat conform artikel 27 is goedgekeurd of een opleidingsprogramma dat door een andere lidstaat of een ander gewest is goedgekeurd.

Art. 25. Het aantonen dat is voldaan aan de competentienormen omvat onder meer het slagen voor een praktijkexamen voor het verkrijgen van:

1° een kwalificatiecertificaat van de Unie voor schippers;

2° een specifieke vergunning voor het varen met behulp van een radar als bedoeld in artikel 6, 3°;

3° een kwalificatiecertificaat van de Unie voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas;

4° een kwalificatiecertificaat van de Unie voor deskundigen voor de passagiersvaart.

De praktijkexamens om kwalificatiecertificaat of een specifieke vergunning als vermeld in het eerste lid, 1° en 2°, te verkrijgen, kunnen plaatsvinden aan boord van een vaartuig of op een simulator die voldoet aan de vereisten, vermeld in artikel 30. De praktijkexamens om de documenten, vermeld in het eerste lid, 3° en 4°, te verkrijgen, kunnen aan boord van een vaartuig of een passende walinstallatie plaatsvinden.

De praktijkexamens, vermeld in dit artikel, voldoen aan de normen, vermeld in bijlage B2, die bij dit besluit is gevoegd.

Art. 26. De Vlaamse Waterweg nv zorgt ervoor dat de examens, vermeld in artikel 24, die onder zijn verantwoordelijkheid worden georganiseerd, worden afgenomen door examinatoren die gekwalificeerd zijn om de competenties en de bijbehorende kennis en vaardigheden, vermeld in artikel 23, te beoordelen.

De Vlaamse Waterweg nv geeft een praktijkdiploma af aan aanvragers die het praktijkexamen, vermeld in artikel 25, hebben afgelegd, als dat examen heeft plaatsgevonden op een simulator die voldoet aan de vereisten, vermeld in artikel 30, en als de aanvrager om dat diploma heeft verzocht.

De praktijkdiploma's worden afgegeven conform het model, opgenomen in bijlage III bij de uitvoeringsverordening (EU) 2020/182 van de Commissie van 14 januari 2020 betreffende modellen voor beroepskwalificaties in de binnenvaart.

De praktijkdiploma's die een bevoegde autoriteit van een andere lidstaat of van een ander gewest afgeeft, worden als gelijkwaardig erkend.

Bij schriftelijke of computergebaseerde examens kan De Vlaamse Waterweg nv het examen laten afnemen door een bevoegde supervisor in plaats van een examinator.

Examinatoren en supervisoren die een belang hebben bij het resultaat van een examen, onthouden zich van elke tussenkomst bij dat examen en laten zich door De Vlaamse Waterweg nv vervangen.

Art. 27. §1. De opleidingsprogramma's waarmee een diploma of certificaat kan worden behaald om de naleving van de competentienormen, vermeld in bijlage A2 en B1, die bij dit besluit zijn gevoegd, te bewijzen voor de personen, vermeld in de artikel 4, 5 en 6, worden goedgekeurd door de minister, of de gemachtigde van de minister.

De kwaliteitsbeoordeling en -bewaking van de opleidingsprogramma's wordt gewaarborgd door de toepassing van een nationale of internationale kwaliteitsnorm conform artikel 35.

§2. De opleidingsprogramma's worden alleen goedgekeurd als al de volgende voorwaarden zijn vervuld:

1° de opleidingsdoelstellingen, leerinhoud, methoden, hulpmiddelen voor kennisoverdracht, procedures, met inbegrip van, in voorkomend geval, het gebruik van simulatoren, en het cursusmateriaal zijn naar behoren gedocumenteerd en stellen de aanvragers in staat om de competentienormen, vermeld in bijlage A2 en B1, die bij dit besluit zijn gevoegd, te bereiken;

2° de programma's om de competenties in kwestie te beoordelen, worden uitgevoerd door gekwalificeerde personen met een diepgaande kennis van het opleidingsprogramma;

3° via een examen dat wordt afgenomen door gekwalificeerde examinatoren die vrij zijn van belangenconflicten, wordt gecontroleerd of aan de competentienormen, vermeld in bijlage A2 en B1, die bij dit besluit zijn gevoegd, is voldaan.

§3. De voormelde minister of de gemachtigde van de minister trekt de goedkeuring van opleidingsprogramma's in of schorst die goedkeuring als die opleidingsprogramma's niet langer voldoen aan de voorwaarden, vermeld in paragraaf 2.

§4. De minister deelt de lijst van goedgekeurde opleidingsprogramma's en alle opleidingsprogramma's waarvan de goedkeuring is ingetrokken of geschorst, mee aan de Europese Commissie. Op de lijst die daarvoor wordt doorgestuurd, staan al de volgende gegevens:

1° de naam van het opleidingsprogramma;
2° de titels van de diploma's of certificaten die worden uitgereikt;
3° de autoriteit die de diploma's of certificaten uitreikt;
4° het jaar van inwerkingtreding van de goedkeuring;
~~5°~~ de relevante kwalificatie en alle specifieke vergunningen waartoe de diploma's of certificaten toegang geven.

Art. 28. In afwijking van artikel 23 beschikt de houder van een specifieke vergunning voor het varen op een binnenwatertrajecten met specifieke risico's in het Vlaams Gewest, die is vereist conform artikel 6, eerste lid, 2°, over de competenties die worden bepaald door de minister.

De voormelde minister specificeert de middelen waarmee schippers kunnen bewijzen dat ze voldoen aan de eisen, vermeld in bijlage A2 en B1. Als de minister de competenties bepaalt voor trajecten die zich bevinden in de Beneden-Zeeschelde of het kanaal Gent-Terneuzen, overlegt de voormelde minister daarover met de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart als dat nodig is om de veiligheid te waarborgen.

Rekening houdend met de competenties die voor het varen op binnenwatertrajecten met specifieke risico's vereist zijn, kunnen schippers op de volgende wijzen bewijzen dat ze voldoen aan de eisen, vermeld in bijlage A2 en B1:

1° een beperkt aantal reizen op het binnenwatertraject in kwestie uitvoeren;
2° een examen met een simulator afleggen;
3° een meerkeuze-examen afleggen;
4° een mondeling examen afleggen;
5° een combinatie van de middelen, vermeld in punt 1° tot en met 4°.

Bij de toepassing van dit artikel past de minister objectieve, transparante, niet-discriminerende en proportionele criteria toe.

De minister stelt procedures in om de competentie te beoordelen voor specifieke risico's van de aanvragers, en maakt hulpmiddelen openbaar toegankelijk, zodat schippers gemakkelijker de vereiste competentie voor specifieke risico's kunnen verwerven.

Op verzoek van andere lidstaten en andere gewesten verstrekt de minister aan die andere lidstaten en andere gewesten de nodige middelen om de beoordeling van de competentie voor specifieke risico's uit te voeren.

Art. 29. In afwijking van artikel 23 laten aanvragers van een specifieke vergunning voor het varen op een binnenwatertraject met specifieke risico's in een andere

lidstaat of een ander gewest het feit dat ze voldoen aan de competentievereisten voor specifieke risico's die de lidstaat of het gewest in kwestie heeft bepaald, beoordelen en laten ze daarvan een bewijsstuk opstellen door een van de volgende instanties:

1° de lidstaat of het gewest in kwestie;

2° De Vlaamse Waterweg nv als de lidstaat of het gewest in kwestie daarvoor toestemming geeft;

3° een andere lidstaat of een ander gewest als de lidstaat of het gewest in kwestie daarvoor toestemming geeft.

In het geval, vermeld in het eerste lid, 2°, wordt de beoordeling uitgevoerd aan de hand van de middelen waarmee schippers kunnen bewijzen dat ze voldoen aan de eisen die de lidstaat of het gewest heeft gespecificeerd. Als De Vlaamse Waterweg nv niet over de nodige middelen beschikt om die beoordeling uit te voeren, wijst hij het verzoek om de competentie te beoordelen af.

Art. 30. §1. In dit artikel wordt verstaan onder Departement Mobiliteit en Openbare Werken: het departement, vermeld in artikel 28, §1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie.

§2. De simulatoren die voor competentiebeoordeling worden gebruikt, worden goedgekeurd door de minister, of door de gemachtigde van de minister.

§3. De entiteit die simulatoren gebruikt om de competenties te beoordelen, dient bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een goedkeuringsverzoek in waarin wordt gespecificeerd voor welke van de volgende competentiebeoordelingen de simulator moet worden toegelaten:

1° een praktijkexamen voor het verkrijgen van een kwalificatiecertificaat voor schippers;

2° een praktijkexamen voor het verkrijgen van een specifieke vergunning voor het varen met behulp van een radar.

In het goedkeuringsverzoek, vermeld in het eerste lid, geeft de minister aan dat de simulator volledig voldoet aan de toepasselijke technische en functionele minimumvereisten, vermeld in bijlage B3, die bij dit besluit is gevoegd.

§4. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken controleert met de testprocedures in kwestie of de simulatoren voldoen aan de technische en functionele minimumvereisten, vermeld in bijlage B3, die bij dit besluit is gevoegd. Voor die controle worden deskundigen ingezet die onafhankelijk zijn van de entiteit die verantwoordelijk is voor het opleidingsprogramma. De deskundigen documenteren schriftelijk voor elke vereiste of ze wordt nageleefd.

Als op grond van de testprocedures in kwestie wordt vastgesteld dat voldaan is aan de vereisten, vermeld in bijlage B3, keurt de voormelde minister of de gemachtigde van de minister de simulator goed. In de goedkeuring wordt vermeld voor welke specifieke competentiebeoordelingen de simulator toegelaten is.

§5. De voormelde minister of de gemachtigde van de minister trekt de goedkeuring van de simulatoren in of schorst die goedkeuring als die simulatoren niet langer voldoen aan de criteria, vermeld in bijlage B3, die bij dit besluit is gevoegd.

§6. De voormelde minister brengt de Europese Commissie en de andere internationale organisaties die betrokken zijn, op de hoogte van de goedkeuring van een simulator. In die kennisgeving worden al de volgende gegevens vermeld:

1° de competentiebeoordelingen waarvoor de simulator is toegelaten;
2° de naam van de operator van de simulator;
3° de benaming van het opleidingsprogramma, als dat van toepassing is;
4° de instantie die bevoegd is voor de afgifte van de kwalificatiecertificaten, specifieke vergunningen of certificaten van een praktijkexamen dat met goed gevolg is afgelegd;
5° de datum van de inwerkingtreding, intrekking of schorsing van de goedkeuring van de simulator.

§7. Voor de kwaliteitsbeoordeling en het stelsel van kwaliteitsnormen, vermeld in artikel 35, bewaart het Departement Mobiliteit en Openbare Werken de verzoeken, vermeld in paragraaf 3, en de documentatie, vermeld in paragraaf 4, eerste lid.

§8. In afwijking van paragraaf 2 hoeven de simulatoren niet goedgekeurd te worden door de voormelde minister of de gemachtigde van de minister, als die simulatoren zijn goedgekeurd door een bevoegde autoriteit van een andere lidstaat of van een ander gewest.

§9. De entiteit die simulatoren gebruikt om de competenties te beoordelen, verleent een niet-discriminerende toegang tot die simulatoren.

Afdeling 3. Vaartijd en medische geschiktheid

Art. 31. §1. De schippers registreren de vaartijd en de gemaakte reizen op binnenwatertrajecten met specifieke risico's, vermeld in artikel 6, eerste lid, 2°, in een dienstboekje als vermeld in paragraaf 4, of in een dienstboekje dat is erkend op grond van artikel 10, §2, §3 of §4.

In afwijking van het eerste lid geldt de verplichting, vermeld in het eerste lid, voor de personen, vermeld in artikel 7, uitsluitend als een houder van een dienstboekje om de registratie verzoekt.

§2. Na controle van de echtheid en de geldigheid van de nodige schriftelijke bewijzen valideert De Vlaamse Waterweg nv in het dienstboekje de gegevens over de vaartijd en de reizen die zijn gemaakt gedurende een periode van maximaal vijftien maanden vóór het verzoek, als een bemanningslid daarom verzoekt.

Als er elektronische hulpmiddelen worden gebruikt, waaronder elektronische dienstboekjes en elektronische vaartijdenboeken, met inbegrip van passende procedures om de echtheid van de documenten te waarborgen, kunnen de gegevens die daarin zijn vervat, zonder aanvullende procedures worden gevalideerd.

Er wordt rekening gehouden met de vaartijd die op de binnenwateren van alle lidstaten is opgebouwd. In geval van binnenwateren waarvan de loop niet volledig binnen het grondgebied van de Europese Unie ligt, wordt ook de vaartijd die is opgebouwd op delen die buiten het grondgebied van de Europese Unie liggen, in aanmerking genomen.

§3. De reizen van de vaartuigen, vermeld in artikel 3, §1, worden geregistreerd in een vaartijdenboek als vermeld in paragraaf 4, of in een vaartijdenboek dat is erkend op grond van artikel 10, §2, §3 of §4.

§4. De Vlaamse Waterweg nv geeft dienstboekjes en vaartijdenboeken af conform de modellen die opgenomen zijn in bijlage II, IV en V bij de uitvoeringsverordening (EU) 2020/182 van de Commissie van 14 januari 2020 betreffende modellen voor beroepskwalificaties in de binnenvaart.

§5. De bemanningsleden mogen maar één actief dienstboekje bezitten en de vaartuigen mogen maar één actief vaartijdenboek bezitten.

In het eerste lid wordt verstaan onder actief dienstboekje of actief vaartijdenboek: een dienstboekje of vaartijdenboek waarin gegevens kunnen worden geregistreerd.

Art. 32. §1. Dekbemanningsleden die een kwalificatiecertificaat van de Unie aanvragen, tonen hun medische geschiktheid aan als vermeld in bijlage A3 en B4, die bij dit besluit zijn gevoegd, door aan De Vlaamse Waterweg nv een geldige medische verklaring te bezorgen die is afgegeven door een arts die door de minister, of de gemachtigde van de minister is erkend, en die gebaseerd is op een onderzoek van de medische geschiktheid, waarvoor het dekbemanningslid in kwestie is geslaagd.

§2. Om een van de volgende kwalificatiecertificaten te verkrijgen, bezorgen de aanvragers aan De Vlaamse Waterweg nv een medische verklaring:
1° de eerste afgifte van een kwalificatiecertificaat van de Unie voor dekbemanningsleden;
2° een kwalificatiecertificaat van de Unie voor schippers;
3° de verlenging van een kwalificatiecertificaat van de Unie voor dekbemanningsleden als voldaan is aan de voorwaarden, vermeld in paragraaf 3.

Medische verklaringen die zijn afgegeven voor het verkrijgen van een kwalificatiecertificaat van de Unie, mogen niet eerder zijn afgegeven dan drie maanden vóór de datum van de aanvraag van het kwalificatiecertificaat van de Unie.

§3. Vanaf de leeftijd van zestig jaar tonen de houders van een kwalificatiecertificaat van de Unie voor dekbemanningsleden ten minste om de vijf jaar hun medische geschiktheid aan conform paragraaf 1. Vanaf de leeftijd van zeventig jaar tonen de houders om de twee jaar hun medische geschiktheid aan conform paragraaf 1.

§4. De werkgever van een dekbemanningslid, de schipper en de personen, vermeld in artikel 112 van het scheepvaartdecreet van (datum), kunnen

dekbemanningsleden verplichten om hun medische geschiktheid conform paragraaf 1 aan te tonen als er objectieve aanwijzingen zijn dat ze niet meer voldoen aan de eisen over de medische geschiktheid, vermeld in bijlage B4, die bij dit besluit is gevoegd. Houders van het kwalificatiecertificaat hoeven de kosten daarvan alleen te betalen als het vermoeden gegrond blijkt te zijn.

§5. Als aanvragers hun medische geschiktheid niet volledig kunnen aantonen, kan De Vlaamse Waterweg nv op basis van een medisch attest mitigerende maatregelen of beperkingen opleggen die een gelijkwaardige veiligheid van de scheepvaart garanderen. In dat geval worden die mitigerende maatregelen en beperkingen in verband met de medische geschiktheid vermeld in het kwalificatiecertificaat van de Unie conform de modellen die zijn opgenomen bijlage I en II bij de uitvoeringsverordening (EU) 2020/182 van de Commissie van 14 januari 2020 betreffende modellen voor beroepskwalificaties in de binnenvaart.

§6. Als de gezondheidstoestand van dekbemanningsleden op blijvende wijze niet meer in overeenstemming is met de medische geschiktheidseisen, vermeld in bijlage A3 en B4, die bij dit besluit zijn gevoegd, lijden ze aan de gebreken of kwalen, vermeld in artikel 62, eerste lid, van het scheepvaartdecreet van (datum). Op het geneeskundig onderzoek, vermeld in artikel 63, tweede lid, 2°, van het voormelde decreet, is paragraaf 1 van overeenkomstige toepassing.

Art. 33. §1. De verwerking van persoonsgegevens op grond van dit besluit gebeurt conform de algemene verordening gegevensbescherming.

§2. De persoonsgegevens mogen uitsluitend worden verwerkt voor de volgende doeleinden:
1° de toepassing, handhaving en evaluatie van dit besluit en de richtlijn;
2° de uitwisseling van informatie tussen de autoriteiten die toegang hebben tot de ECDB en de EHDB en de Europese Commissie;
3° het opstellen van statistieken.

Geanonimiseerde informatie uit dergelijke gegevens, vermeld in deze paragraaf, kan gebruikt worden om het beleid om het vervoer over de binnenwateren te bevorderen, te ondersteunen.

§3. De Vlaamse Waterweg nv kwalificeert als verwerkingsverantwoordelijke in de zin van artikel 4, 7) van de algemene verordening gegevensbescherming.

§4. De personen, vermeld in artikel 4 en 5, van wie de persoonsgegevens, met name de gegevens over hun gezondheid, worden verwerkt in de registers, vermeld in artikel 34, de ECDB en de EHDB, worden daar vooraf van op de hoogte gebracht. Die personen krijgen toegang tot hun eigen persoonsgegevens en ontvangen op hun verzoek altijd een afschrift van die gegevens.

Art. 34. §1. De Vlaamse Waterweg nv houdt een register bij over de kwalificatiecertificaten van de Unie, dienstboekjes en vaartijdenboeken die hij heeft afgegeven en, in voorkomend geval, de documenten, vermeld in artikel 10, §2, die zijn afgegeven, verlengd, geschorst of ingetrokken, die als verloren, gestolen of vernietigd zijn opgegeven, of die zijn verlopen.

In de registers, vermeld in het eerste lid, worden over de kwalificatiecertificaten van de Unie de gegevens en de autoriteit van afgifte vermeld die op de kwalificatiecertificaten van de Unie zijn vermeld.

In de registers, vermeld in het eerste lid, worden al de volgende gegevens over de dienstboekjes vermeld:
1° de naam van de houder en zijn identificatienummer;
2° het identificatienummer van het dienstboekje;
3° de datum van afgifte;
4° de autoriteit van afgifte.

In de registers, vermeld in het eerste lid, worden al de volgende gegevens over de vaartijdenboeken vermeld:
1° de naam van het vaartuig;
2° het Europees identificatienummer of het Europees scheepsidentificatienummer (ENI-nummer);
3° het identificatienummer van het vaartijdenboek;
4° de datum van afgifte;
5° de autoriteit van afgifte.

§2. De gegevens over de kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken, vermeld in paragraaf 1, worden op accurate wijze en onmiddellijk geregistreerd in de door de ECDB en de EHDB.

§3. Alle persoonsgegevens die in de registers, vermeld in paragraaf 1, of in de gegevensdatabanken, vermeld in paragraaf 2, worden opgenomen, worden niet langer bewaard dan negentig jaar. Persoonsgegevens die niet meer nodig zijn voor de doeleinden waarvoor de gegevens worden verzameld of verwerkt, worden vernietigd.

Art. 35. Op alle activiteiten die verband houden met opleiding, competentiebeoordeling, de afgifte en het actualiseren van kwalificatiecertificaten van de Unie, dienstboekjes en vaartijdenboeken die met toepassing van dit besluit worden uitgevoerd, wordt voortdurend toezicht gehouden via een stelsel van kwaliteitsnormen om de verwezenlijking van de doelstellingen van dit besluit te waarborgen.

De opleidingsdoelstellingen van goedgekeurde opleidingsprogramma's en de competentienormen die daarmee verband houden en bereikt moeten worden, zijn duidelijk omschreven, met vermelding van de niveaus van kennis en vaardigheden die conform dit besluit moeten worden beoordeeld en geëxamineerd.

Met inachtneming van de beleidslijnen, systemen, controles en interne kwaliteitsbeoordelingen die zijn ingesteld om de doelstellingen van dit besluit te bereiken, zijn de kwaliteitsnormen van toepassing op:
1° de afgifte, verlenging, schorsing en intrekking van kwalificatiecertificaten van de Unie, dienstboekjes en vaartijdenboeken;
2° alle opleidingscursussen en -programma's;
3° de afgenomen examens en de beoordelingen;
4° de kwalificaties en ervaring die worden verlangd van opleiders en examinatoren.

Art. 36. De minister laat de werkzaamheden voor de verwerving en de beoordeling van competenties en ook het beheer van de kwalificatiecertificaten van de Unie, dienstboekjes en vaartijdenboeken, uiterlijk op 17 januari 2037 en vervolgens ten minste om de tien jaar door een onafhankelijke instantie evalueren.

De voormelde minister zorgt ervoor dat de resultaten van de evaluaties van de onafhankelijke instantie, vermeld in het eerste lid, vergezeld gaan van bewijsstukken en onder de aandacht van de betrokken instanties worden gebracht. Als dat nodig is, neemt de minister passende maatregelen om eventuele tekortkomingen te verhelpen die worden geconstateerd bij de onafhankelijke evaluatie.

Art. 37. De Vlaamse Waterweg nv en de personen, vermeld in artikel 112 van het scheepvaartdecreet, nemen passende maatregelen ter voorkoming, opsporing en bestrijding van fraude en andere onrechtmatige praktijken met de kwalificatiecertificaten van de Unie, dienstboekjes, vaartijdenboeken, medische verklaringen en registers waarin dit besluit en de richtlijn voorzien.

De uitwisseling van relevante informatie met de bevoegde autoriteiten van andere lidstaten en andere gewesten over de certificering van personen die bij de bediening van een vaartuig zijn betrokken, met inbegrip van informatie over de schorsing en intrekking van certificaten, gebeurt conform de beginselen over de bescherming van persoonsgegevens, vermeld in de algemene verordening gegevensbescherming.

Hoofdstuk 4. Wijzigingsbepalingen

Art. 38. In artikel 4.07 van de bijlage bij het koninklijk besluit van 24 september 2006 houdende vaststelling van het algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren van het Koninkrijk, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018, wordt de zinsnede "bijlage 2 bij het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften van binnenschepen" vervangen door de zinsnede "de ES-TRIN-norm 2019/1 zoals ingevoerd bij de gedelegeerde verordening (EU) 2019/1668 van de Commissie van 26 juni 2019 tot wijziging van Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen".

Art. 39. In artikel 8 van het koninklijk besluit van 9 maart 2007 houdende de bemanningsvoorschriften op de scheepvaartwegen van het Koninkrijk, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 30 november 2011, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 1° tot en met 3° worden opgeheven;

2° punt 5° tot en met 7° worden opgeheven.

Art. 40. Artikel 9 en 10 van hetzelfde koninklijk besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 30 november 2011, worden opgeheven.

Art. 41. Artikel 15 van hetzelfde koninklijk besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 30 november 2011 en het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018, wordt opgeheven.

Art. 42. Aan artikel 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

"Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke uitvoering van de gedelegeerde verordening (EU) 2019/1668 van de Commissie van 26 juni 2019 tot wijziging van Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen.".

Art. 43. In artikel 7 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 2 wordt de zinsnede "bijlage 2, die bij dit besluit is gevoegd" vervangen door de zinsnede "de ES-TRIN-norm 2019/1";

2° in paragraaf 3 wordt de zinsnede "bijlage 2 en 7, die bij dit besluit zijn gevoegd" vervangen door de zinsnede "de ES-TRIN-norm 2019/1 en bijlage 7, die bij dit besluit is gevoegd".

Art. 44. In artikel 8, 1°, van hetzelfde besluit wordt punt b) vervangen door wat volgt:

"b) als dat van toepassing is voor vaartuigen die de Rijn (zone R) bevaren conform de overgangsbepalingen van de ES-TRIN-norm 2019/1: een Uniebinnenvaartcertificaat dat de volledige conformiteit van het vaartuig bewijst met de technische voorschriften, vermeld in de ES-TRIN-norm 2019/1 en bijlage 7, die bij dit besluit is gevoegd, en waarvan de gelijkwaardigheid is vastgesteld met de technische voorschriften, vermeld in de Herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868;"

Art. 45. In artikel 9, tweede lid, van hetzelfde besluit wordt de zinsnede "bijlage 2, die bij dit besluit is gevoegd" vervangen door de zinsnede "de ES-TRIN-norm 2019/1".

Art. 46. In artikel 10 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het tweede lid, 2°, 4° en 7°, wordt de zinsnede "bijlage 2 en 7, die bij dit besluit zijn gevoegd" vervangen door de zinsnede "de ES-TRIN-norm 2019/1 en bijlage 7, die bij dit besluit is gevoegd;";

2° in het derde lid wordt de zinsnede "bijlage 2, die bij dit besluit is gevoegd" vervangen door de zinsnede "de ES-TRIN-norm 2019/1".

Art. 47. In artikel 12, eerste lid, van hetzelfde besluit wordt de zinsnede "bijlage 2 en 7, die bij dit besluit zijn gevoegd" vervangen door de zinsnede "de ES-TRIN-norm 2019/1 en bijlage 7, die bij dit besluit is gevoegd".

Art. 48. In artikel 13 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid wordt de zinsnede "bijlage 2 en 7, die bij dit besluit zijn gevoegd" vervangen door de zinsnede "de ES-TRIN-norm 2019/1 en bijlage 7, die bij dit besluit is gevoegd;";

2° in het tweede lid wordt de zinsnede "bijlage 2, die bij dit besluit is gevoegd" vervangen door de zinsnede "de ES-TRIN-norm 2019/1".

Art. 49. In artikel 15, eerste lid, van hetzelfde besluit wordt de zinsnede "bijlage 2 en 7, die bij dit besluit zijn gevoegd" vervangen door de zinsnede "de ES-TRIN-norm 2019/1 en bijlage 7, die bij dit besluit is gevoegd".

Art. 50. In artikel 18, tweede lid, van hetzelfde besluit wordt de zinsnede "bijlage 2, die bij dit besluit is gevoegd" vervangen door de zinsnede "de ES-TRIN-norm 2019/1".

Art. 51. In artikel 19, eerste lid, van hetzelfde besluit wordt de zinsnede "bijlage 2 en 7, die bij dit besluit zijn gevoegd" vervangen door de zinsnede "de ES-TRIN-norm 2019/1 en bijlage 7, die bij dit besluit is gevoegd".

Art. 52. In artikel 21, tweede lid, van hetzelfde besluit wordt de zinsnede "bijlage 2 en 7, die bij dit besluit zijn gevoegd" vervangen door de zinsnede "de ES-TRIN-norm 2019/1 en bijlage 7, die bij dit besluit is gevoegd".

Art. 53. In artikel 24 van hetzelfde besluit wordt de zinsnede "bijlage 2 en 7, die bij dit besluit zijn gevoegd" telkens vervangen door de zinsnede "de ES-TRIN-norm 2019/1 en bijlage 7, die bij dit besluit is gevoegd".

Art. 54. In artikel 26, van hetzelfde besluit wordt de zinsnede "bijlage 2 en 7, die bij dit besluit zijn gevoegd" telkens vervangen door de zinsnede "de ES-TRIN-norm 2019/1 en bijlage 7, die bij dit besluit is gevoegd".

Art. 55. In artikel 27, eerste lid, van hetzelfde besluit wordt de zinsnede "bijlage 2, die bij dit besluit is gevoegd" vervangen door de zinsnede "de ES-TRIN-norm 2019/1".

Art. 56. In artikel 50 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid wordt de zinsnede "bijlage 2 en 7, die bij dit besluit zijn gevoegd" vervangen door de zinsnede "de ES-TRIN-norm 2019/1 en bijlage 7, die bij dit besluit is gevoegd";

2° in het tweede en het vierde lid wordt de zinsnede "bijlage 2 en 7, die bij dit besluit zijn gevoegd" telkens vervangen door de zinsnede "de ES-TRIN-norm 2019/1 en bijlage 7, die bij dit besluit is gevoegd".

Hoofdstuk 5. Slotbepalingen

Art. 57. De volgende regelingen worden opgeheven:

1° het koninklijk besluit van 23 december 1998 betreffende het verkrijgen van vaarbewijzen voor het besturen van binnenvaartuigen bestemd voor het goederen- en personenvervoer, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 27 maart 2007 en het besluit van de Vlaamse Regering van 10 juli 2015;
2° het koninklijk besluit van 27 maart 2007 houdende de organisatie van de examens en de vaststelling van de retributies voor de bekwaamheidsbewijzen in Rijn- en binnenvaart, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 december 2012 en gewijzigd bij de besluiten van de Vlaamse Regering van 10 juli 2015 en 23 december 2016.

Art. 58. §1. De vaarbewijzen die conform richtlijn 96/50/EG zijn afgegeven, de vaarbewijzen, vermeld in artikel 1, lid 6, van de voormelde richtlijn en de Rijnschipperspatenten, vermeld in artikel 1, lid 5, van Richtlijn 96/50/EG, die zijn afgegeven vóór 18 januari 2022, blijven gedurende maximaal tien jaar na die datum geldig op de binnenwateren waarop ze vóór die datum geldig waren.

Als de certificaten, vermeld in het eerste lid, zijn afgegeven door een instantie van de federale, het Vlaamse Gewest of De Vlaamse Waterweg NV, geeft De Vlaamse Waterweg nv vóór 18 januari 2032 een van de volgende certificaten aan de schippers die over het voormelde certificaat beschikken op hun verzoek en op voorwaarde dat de schipper aan De Vlaamse Waterweg nv bewijsstukken bezorgt als vermeld in artikel 11, 1° en 3°, van dit besluit:
1° een kwalificatiecertificaat van de Unie conform het model dat is opgenomen in bijlage I bij de uitvoeringsverordening (EU) 2020/182 van de Commissie van 14 januari 2020 betreffende modellen voor beroepskwalificaties in de binnenvaart;
2° een certificaat als vermeld in artikel 10, §3, van dit besluit.

§2. Als De Vlaamse Waterweg nv kwalificatiecertificaten van de Unie afgeeft conform paragraaf 1, waarborgt De Vlaamse Waterweg nv, als dat mogelijk is, bevoegdheden die eerder zijn verleend, namelijk over de specifieke vergunningen, vermeld in artikel 6.

§3. Andere bemanningsleden dan schippers die beschikken over een kwalificatiecertificaat dat door een lidstaat is afgegeven vóór 18 januari 2022, of die beschikken over een kwalificatie die in een of meer lidstaten is erkend, kunnen zich nog voor een periode van maximaal tien jaar na die datum beroepen op dat certificaat of die kwalificatie. Tijdens die periode kunnen die bemanningsleden zich blijven beroepen op het decreet van 24 februari 2017 tot gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2005/36/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties voor de erkenning van hun kwalificaties. Vóór die periode is verstreken, kunnen ze bij De Vlaamse Waterweg nv een kwalificatiecertificaat van de Unie of een certificaat als vermeld in artikel 10, §3, van dit besluit, aanvragen, op voorwaarde dat ze aan De Vlaamse Waterweg nv bewijsstukken als vermeld in artikel 11, 1° en 3°, van dit besluit, bezorgen.

Als de bemanningsleden, vermeld in het eerste lid, een kwalificatiecertificaat van de Unie of een certificaat als vermeld in artikel 10, §3, aanvragen, zorgt De

Vlaamse Waterweg nv ervoor dat een kwalificatiecertificaat wordt afgegeven waarvan de bekwaamheidseisen vergelijkbaar zijn met of lager zijn dan die van het te vervangen certificaat. Een certificaat waarvoor de eisen hoger zijn dan die van het te vervangen certificaat, wordt alleen afgegeven als de volgende voorwaarden vervuld zijn:

1° voor het kwalificatiecertificaat van de Unie voor een matroos: 540 dagen vaartijd inclusief ten minste 180 dagen in de binnenvaart;

2° voor het kwalificatiecertificaat van de Unie voor een volmatroos: 900 dagen vaartijd inclusief ten minste 540 dagen in de binnenvaart;

3° voor het kwalificatiecertificaat van de Unie voor een stuurman: 1080 dagen vaartijd inclusief ten minste 720 dagen in de binnenvaart.

De vaarervaring, vermeld in het tweede lid, wordt aangetoond via een dienstboekje, vaartijdenboek of ander bewijsmateriaal.

De minimumduur van de vaartijd, vermeld in het tweede lid, 1°, 2° en 3°, kan met ten hoogste 360 dagen vaartijd worden verminderd als de aanvrager houder is van een diploma ter afsluiting van een gespecialiseerde binnenvaartopleiding met praktijkvaarstages die de Vlaamse overheid heeft erkend. De minimale duur mag niet worden verminderd voor een periode die langer is dan de duur van de gespecialiseerde opleiding.

§4. De dienstboekjes en vaartijdenboeken die vóór 18 januari 2022 zijn afgegeven conform andere regels dan die welke bij dit besluit zijn vastgesteld, kunnen nog gedurende maximaal tien jaar na 18 januari 2022 actief blijven.

Art. 59. Dit besluit treedt inwerking op de tiende dag na bekendmaking in het Belgisch Staatsblad. Dat is ook de datum bedoeld in artikel 61, §1, derde lid, en artikel 63, tweede lid, van het Scheepvaartdecreet.

Art. 60. De Vlaamse minister, bevoegd voor de waterinfrastructuur en het waterbeleid, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, ... (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Getekend door:Lydia Peeters (Signature)
Getekend op:2022-02-01 14:26:57 +01:0
Reden:Ik keur dit document goed

Lydia PEETERS

Bijlage A1. MINIMUMEISEN INZAKE LEEFTIJD, NALEVING VAN DE ADMINISTRATIEVE VOORSCHRIFTEN, COMPETENTIE EN VAARTIJD

De minimumeisen voor de kwalificaties van de dekbemanning in deze bijlage worden gezien als een oplopend kwalificatieniveau, met uitzondering van de kwalificaties van dekmannen en lichtmatrozen, die van gelijk niveau worden geacht.

1. Kwalificaties van dekbemanning op instroomniveau

1.1. Minimumeisen voor de certificering als een dekman

Iedere aanvrager van een kwalificatiecertificaat van de Unie:
– is ten minste 16 jaar;
– heeft een basisopleiding veiligheid voltooid overeenkomstig de nationale voorschriften.

1.2. Minimumeisen voor de certificering als een lichtmatroos

Iedere aanvrager van een -kwalificatiecertificaat van de Unie:
– is ten minste 15 jaar;
– heeft een leerovereenkomst gesloten die voorziet in een goedgekeurd opleidingsprogramma als bedoeld in artikel 19. van Richtlijn (EU) 2017/2397.

2. Kwalificaties van dekbemanning met operationele taken

2.1. Minimumeisen voor de certificering als een matroos

Iedere aanvrager van een kwalificatiecertificaat van de Unie:
a) – is ten minste 17 jaar;
– heeft een goedgekeurd opleidingsprogramma, als bedoeld in artikel 19 van Richtlijn (EU) 2017/2397 van minstens twee jaar afgerond dat gebaseerd is op de in bijlage A2 vermelde competentienormen voor het operationele niveau;
– heeft een vaartijd van ten minste 90 dagen opgebouwd als onderdeel van dit goedgekeurde opleidingsprogramma;

of

b) – is ten minste 18 jaar;
– is geslaagd voor een competentiebeoordeling door een bestuurlijke autoriteit als bedoeld in artikel 18 van Richtlijn (EU) 2017/2397, om na te gaan of is voldaan aan de in bijlage A2 vermelde competentienormen voor het operationele niveau;
– heeft een vaartijd van ten minste 360 dagen opgebouwd, of heeft een vaartijd van ten minste 180 dagen opgebouwd indien de aanvrager, in aanvulling daarop, ook ten minste 250 dagen werkervaring aan boord van een zeeschip als lid van de dekbemanning kan aantonen;

of

c) – heeft ten minste vijf jaar werkervaring, voorafgaand aan de inschrijving voor een goedgekeurd opleidingsprogramma, of ten minste 500 dagen werkervaring op een zeeschip als lid van de dekbemanning, voorafgaand aan de inschrijving voor een goedgekeurd opleidingsprogramma, of heeft een beroepsopleiding van ten minste drie jaar voltooid, voorafgaand aan de inschrijving voor een goedgekeurd opleidingsprogramma;
– heeft een goedgekeurd opleidingsprogramma, als bedoeld in artikel 19 Richtlijn (EU) 2017/2397, van ten minste negen maanden afgerond dat gebaseerd is op de in bijlage A2 vermelde competentienormen voor het operationele niveau;
– heeft een vaartijd van ten minste 90 dagen opgebouwd als onderdeel van dat goedgekeurde opleidingsprogramma.

2.2. Minimumeisen voor de certificering als een volmatroos

Iedere aanvrager van een kwalificatiecertificaat van de Unie:

a) – heeft een vaartijd van ten minste 180 dagen als matroos opgebouwd;

of

b) – heeft een goedgekeurd opleidingsprogramma, als bedoeld in artikel 19, van ten minste drie jaar afgerond dat gebaseerd is op de in bijlage A2 vermelde competentienormen voor het operationele niveau;

– heeft een vaartijd van ten minste 270 dagen opgebouwd als onderdeel van dit goedgekeurde opleidingsprogramma.

2.3. Minimumeisen voor de certificering als een stuurman

Iedere aanvrager van een kwalificatiecertificaat van de Unie:

a) – heeft een vaartijd van ten minste 180 dagen opgebouwd als volmatroos;

– is houder van een certificaat van radio-operator;

of

b) – heeft een goedgekeurd opleidingsprogramma, als bedoeld in artikel 19 van de Richtlijn (EU) 2017/2397, van minstens drie jaar afgerond dat gebaseerd is op de in bijlage A2 vermelde competentienormen voor het operationele niveau;

– heeft een vaartijd van ten minste 360 dagen opgebouwd als onderdeel van dit goedgekeurde opleidingsprogramma;

– is houder van een certificaat van radio-operator.

of

c) – heeft ten minste 500 dagen werkervaring als kapitein;

– is geslaagd voor een competentiebeoordeling door een bestuurlijke autoriteit als bedoeld in artikel 18 van de Richtlijn (EU) 2017/2397 om na te gaan of is voldaan aan de in bijlage A2 vermelde competentienormen voor het operationele niveau;

– is houder van een certificaat van radio-operator.

3. Kwalificaties van dekbemanning met managementstaken

3.1. Minimumeisen voor de certificering als een schipper

Iedere aanvrager van een kwalificatiecertificaat van de Unie:

a) – is ten minste 18 jaar;

– heeft een goedgekeurd opleidingsprogramma, als bedoeld in artikel 19 van de Richtlijn (EU) 2017/2397 van ten minste drie jaar afgerond dat gebaseerd is op de in bijlage A2 vermelde competentienormen voor het leidinggevend niveau;

– heeft een vaartijd van ten minste 360 dagen opgebouwd, als onderdeel van dit goedgekeurde opleidingsprogramma of na het afronden daarvan;

– is houder van een certificaat van radio-operator.

of

b) – is ten minste 18 jaar;

– beschikt over een kwalificatiecertificaat van de Unie als een stuurman of een overeenkomstig artikel 10, lid 2 of lid 3, van Richtlijn (EU) 2017/2397 erkend certificaat als een stuurman;

– heeft een vaartijd van ten minste 180 dagen opgebouwd;

– is geslaagd voor een competentiebeoordeling door een bestuurlijke autoriteit als bedoeld in artikel 18 Richtlijn (EU) 2017/2397 om na te gaan of is voldaan aan de in bijlage A2 vermelde competentienormen voor het managementniveau;

– is houder van een certificaat van radio-operator;

of

c) – is ten minste 18 jaar;
– heeft een vaartijd van ten minste 540 dagen opgebouwd, of een vaartijd van ten minste 180 dagen opgebouwd, indien de aanvrager, in aanvulling daarop, ten minste 500 dagen werkervaring aan boord van een zeeschip als lid van de dekbemanning kan aantonen;
– is geslaagd voor een competentiebeoordeling door een bestuurlijke autoriteit als bedoeld in artikel 18 Richtlijn (EU) 2017/2397 om na te gaan of is voldaan aan de in bijlage A2 vermelde competentienormen voor het managementniveau;
– is houder van een certificaat van radio-operator;

of

d) – heeft ten minste vijf jaar werkervaring voorafgaand aan de inschrijving voor een goedgekeurd opleidingsprogramma, of 500 dagen werkervaring op een zeeschip als lid van de dekbemanning, voorafgaand aan de inschrijving voor een goedgekeurd opleidingsprogramma, of heeft een beroepsopleiding van ten minste drie jaar voltooid voorafgaand aan de inschrijving voor een goedgekeurd opleidingsprogramma;
– heeft een goedgekeurd opleidingsprogramma, als bedoeld in artikel 19 van de Richtlijn (EU) 2017/2397, van ten minste anderhalf jaar afgerond dat gebaseerd is op de competentienormen voor het managementniveau in bijlage A2;
– heeft een vaartijd van ten minste 180 dagen opgebouwd als onderdeel van dit goedgekeurde opleidingsprogramma en ten minste 180 dagen na het afronden daarvan;
– is houder van een certificaat van radio-operator.

3.2. Minimumeisen voor specifieke vergunningen voor kwalificatiecertificaten van de Unie voor een schipper

3.2.1. Waterwegen van maritieme aard

Iedere aanvrager:
– voldoet aan de in bijlage A2 vermelde competentienormen voor het varen op waterwegen van maritieme aard.

3.2.2. Radar

Iedere aanvrager:
– voldoet aan de in bijlage A2 vermelde competentienormen voor het varen met behulp van radar.

3.2.3. Vloeibaar aardgas

Iedere aanvrager:
– is houder van een kwalificatiecertificaat van de Unie voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas (liquefied natural gas – LNG) als bedoeld in punt 4.2.

3.2.4. Grote konvooien

Iedere aanvrager heeft een vaartijd van ten minste 720 dagen opgebouwd, waarvan ten minste 540 dagen als schipper en ten minste 180 dagen als begeleider van een groot konvooi.

4. Kwalificaties voor specifieke activiteiten

4.1. Minimumeisen voor de certificering van een deskundige voor de passagiersvaart

Iedere aanvrager van het eerste kwalificatiecertificaat van de Unie voor deskundigen voor de passagiersvaart:
– is ten minste 18 jaar;
– voldoet aan de in bijlage A2 vermelde competentienormen voor deskundigen voor de passagiersvaart.

Iedere aanvrager die om verlenging van een kwalificatiecertificaat van de Unie voor een deskundige voor de passagiersvaart verzoekt:
– legt met succes een nieuw administratief examen af of rondt een nieuw goedgekeurd opleidingsprogramma af overeenkomstig artikel 17, lid 2 van de Richtlijn (EU) 2017/2397.

4.2. Minimumeisen voor de certificering als een deskundige op het gebied van LNG

Iedere aanvrager van het eerste kwalificatiecertificaat van de Unie voor een LNG-deskundige:
– is ten minste 18 jaar;
– voldoet aan de in bijlage A2 vermelde competentienormen voor LNG-deskundigen.

Iedere aanvrager die om verlenging van een kwalificatiecertificaat van de Unie voor een LNG-deskundige verzoekt:
a) heeft de volgende vaartijd opgebouwd aan boord van een vaartuig dat op LNG vaart:
– ten minste 180 dagen in de afgelopen vijf jaar, of
– ten minste 90 dagen in het afgelopen jaar;
of

b) voldoet aan de in bijlage A2 vermelde competentienormen voor LNG-deskundigen.

Gezien om gevoegd te worden bij het Besluit van de Vlaamse Regering van DATUM met betrekking tot de beroepscompetenties voor binnenvaartpersoneel.

Brussel, ... (datum).

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Getekend door:Lydia Peeters (Signature)
Getekend op:2022-02-01 14:26:41 +01:0
Reden:Ik keur dit document goed

Lydia PEETERS

Bijlage A2. ESSENTIËLE COMPETENTIEVEREISTEN

1. Essentiële competentievereisten voor operationele taken

1.1. Navigatie

De matroos assisteert de leiding van het vaartuig bij het manoeuvreren en besturen van een vaartuig op binnenwateren. De matroos moet hiertoe in staat zijn op alle soorten waterwegen en in alle soorten havens. In het bijzonder moet de matroos in staat zijn:
– te assisteren bij het klaarmaken van het vaartuig voor de vaart om in alle omstandigheden een veilige vaart te waarborgen;
– te assisteren bij het aan- en afmeren en ankeren;
– te assisteren bij het varen met en manoeuvreren van het vaartuig op een nautisch veilige en voordelige manier.

1.2. Bedienen van vaartuigen

De matroos moet in staat zijn:
– de leiding van het vaartuig te assisteren bij de controle op het gebruik van het vaartuig en de zorg voor de opvarenden;
– de uitrusting van het vaartuig te gebruiken.

1.3. Ladingsbehandeling, stouwen en personenvervoer

De matroos moet in staat zijn:
– de leiding van het vaartuig te assisteren bij het voorbereiden van, stuwen van en toezicht op lading tijdens het laden en lossen;
– de leiding van het vaartuig te assisteren bij de dienstverlening aan passagiers;
– rechtstreekse bijstand te verlenen aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit, in overeenstemming met de opleidingseisen en instructies van bijlage IV van Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 (PB L 334 van 17.12.2010, blz. 1).

1.4. Scheepsbouw, elektriciteit, elektronica en meet- en regeltechniek

De matroos moet in staat zijn:
– de leiding van het vaartuig te assisteren bij werkzaamheden op het gebied van scheepsbouw, elektriciteit, elektronica en meet-en regeltechniek, teneinde de algemene technische veiligheid te waarborgen;
– onderhoudswerkzaamheden uit te voeren aan uitrusting voor werkzaamheden op het gebied van scheepsbouw, elektriciteit, elektronica en meet-en regeltechniek, teneinde de algemene technische veiligheid te waarborgen.

1.5. Onderhoud en reparatie

De matroos moet in staat zijn:
– de leiding van het vaartuig te assisteren bij het onderhouden en repareren van het vaartuig, zijn apparatuur en zijn uitrusting.

1.6. Communicatie

De matroos moet:
– in staat zijn op algemene en beroepsmatige wijze te communiceren, hetgeen ook het vermogen inhoudt om gestandaardiseerde communicatiezinnen te gebruiken in situaties met communicatieproblemen;
– over sociale vaardigheden beschikken.

1.7. Gezondheid, veiligheid en milieubescherming

De matroos moet in staat zijn:
– de veiligheidsvoorschriften in acht te nemen, het belang van gezondheids- en veiligheidsvoorschriften en het belang van het milieu te begrijpen;
– het belang van opleiding inzake de veiligheid aan boord te erkennen en in het geval van noodsituaties onmiddellijk te handelen;
– voorzorgsmaatregelen te nemen om brand te voorkomen en de brandblusapparatuur op de juiste wijze te gebruiken;
– taken uit te voeren met inachtneming van het belang van milieubescherming.

2. Essentiële competentievereisten voor managementstaken

2.0. Toezicht

De schipper moet in staat zijn:
– opdracht te geven tot en controle uit te oefenen over alle taken die worden uitgevoerd door de in afdeling 1 van deze bijlage bedoelde andere dekbemanningsleden, hetgeen inhoudt dat hij over adequate capaciteiten moet beschikken om deze taken uit te voeren.

2.1. Navigatie

De schipper moet in staat zijn:
– een reis te plannen en te navigeren op de binnenwateren, hetgeen ook inhoudt dat de betrokkene in staat moet zijn de meest logische, economische en milieuvriendelijke vaarroute te kiezen om de laad- en losbestemming te bereiken, rekening houdend met de toepasselijke vaarreglementen en het overeengekomen pakket regels dat van toepassing is in de binnenvaart;
– kennis over de toepasselijke regels inzake het bemannen van een vaartuig toe te passen, met inbegrip van kennis over rusttijden en de samenstelling van de dekbemanning;
– te varen en te manoeuvreren, en daardoor het veilige gebruik van het vaartuig onder alle omstandigheden op binnenwateren te garanderen, ook in situaties van hoge verkeersdrukte of waarin andere schepen gevaarlijke goederen vervoeren, en waarvoor een basiskennis is vereist van het Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN);
– te reageren op noodsituaties bij de navigatie op de binnenwateren.

2.2. Bedienen van vaartuigen

De schipper moet in staat zijn:
– kennis van scheepsbouw en constructiemethoden in de binnenvaart toe te passen bij het bedienen van verschillende soorten vaartuigen en hij moet een basiskennis hebben over de technische voorschriften voor binnenschepen, zoals bedoeld in Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG (PB L 252 van 16.9.2016, blz. 118).

– controle en toezicht te houden op de verplichte uitrusting zoals genoemd in het geldende certificaat voor het vaartuig.

2.3. Ladingsbehandeling, stouwen en personenvervoer

De schipper moet in staat zijn:
– te plannen en te waarborgen dat de lading veilig wordt geladen, gestouwd, vastgezet, gelost en behandeld tijdens de vaart;
– de stabiliteit van het vaartuig te plannen en te waarborgen;
– het veilige vervoer van passagiers en de zorg voor de passagiers tijdens de vaart te plannen en te waarborgen, met inbegrip van rechtstreekse bijstand aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit, in overeenstemming met de opleidingseisen en instructies van bijlage IV bij Verordening (EU)

nr. 1177/2010.

2.4. Scheepsbouw, elektriciteit, elektronica en meet-en regeltechniek

De schipper moet in staat zijn:
– de werkzaamheden op het gebied van scheepsbouw, elektriciteit, elektronica en meet- en regeltechniek te plannen;
– toezicht te houden op de hoofdmotoren en de hulpwerktuigen en -apparatuur;
– instructies te geven met betrekking tot de pomp van het vaartuig en het pompregelsysteem en deze te plannen;
– het veilige gebruik en de toepassing, het onderhoud en de reparatie van de elektrotechnische apparatuur van het vaartuig te organiseren;
– toezicht te houden op het veilige onderhoud en de reparatie van technische apparatuur.

2.5. Onderhoud en reparatie

De schipper moet in staat zijn:
– het veilige onderhoud en de reparatie van het vaartuig en de uitrusting daarvan te organiseren.

2.6. Communicatie

De schipper moet in staat zijn:
– het personeelsbeheer te verzorgen, zich verantwoordelijk op te stellen, en te zorgen voor de organisatie van het werk en opleidingen aan boord van het vaartuig;
– te allen tijde een goede communicatie te waarborgen, met inbegrip van het gebruik van gestandaardiseerde communicatiezinnen in situaties met communicatieproblemen;
– een evenwichtige en open werkomgeving aan boord te bevorderen.

2.7. Gezondheid, veiligheid, passagiersrechten en milieubescherming

De schipper moet in staat zijn:
– toezicht te houden op de toepasselijke wettelijke eisen en maatregelen te treffen om de veiligheid van mensenlevens te waarborgen;
– de veiligheid en beveiliging van de opvarenden te handhaven, met inbegrip van rechtstreekse bijstand aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit, in overeenstemming met de opleidingseisen en instructies van bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 1177/2010;
– noodplannen en plannen voor schadebeperking op te stellen en om te gaan met noodsituaties;
– ervoor te zorgen dat aan de eisen inzake milieubescherming wordt voldaan.

3. Essentiële competentievereisten voor specifieke vergunningen

3.1. Varen op binnenwateren van maritieme aard

De schipper moet in staat zijn:
– te werken met actuele kaarten, berichten aan schippers en zeelieden en andere publicaties die specifiek betrekking hebben op waterwegen van maritieme aard;
– om te gaan met getijdengegevens, -stromingen, -perioden en -cycli, de tijdstippen van getijdenstromingen en getijden en variaties in een estuarium;
– SIGNI (Signalisation de voies de Navigation Intérieure) en IALA (Internationale Associatie voor maritieme ondersteuning van navigatie en vuurtoreninstanties) te gebruiken ten behoeve van veilige scheepvaart op binnenwateren van maritieme aard.

3.2. Radarvaart

De schipper moet in staat zijn:
– vóór de afvaart passende maatregelen te nemen met betrekking tot varen met behulp van de radar;
– radarbeelden te interpreteren en de informatie van de radar te analyseren;

– interferenties van verschillende oorsprong te verminderen;
– te varen met behulp van de radar rekening houdend met het overeengekomen pakket regels dat van toepassing is in de binnenvaart en overeenkomstig de regels inzake varen met behulp van de radar (zoals eisen ten aanzien van de bemanning of technische voorschriften voor vaartuigen);
– om te gaan met specifieke omstandigheden, zoals druk verkeer, het uitvallen van apparaten, gevaarlijke situaties.

4. Essentiële competentievereisten voor specifieke operaties

4.1. Deskundige voor de passagiersvaart

Iedere aanvrager moet in staat zijn:
– het gebruik van reddingsmiddelen aan boord van passagiersvaartuigen te organiseren;
– veiligheidsinstructies toe te passen en de nodige maatregelen te nemen ter bescherming van passagiers in het algemeen, met name in noodgevallen (bv. evacuatie, schade, aanvaring, aan de grond lopen, brand, explosie of andere situaties waarbij paniek kan ontstaan), met inbegrip van rechtstreekse bijstand aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit, in overeenstemming met de opleidingseisen en instructies van bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 1177/2010;
– in eenvoudig Engels te communiceren;
– te voldoen aan de toepasselijke voorschriften van Verordening (EU) nr. 1177/2010.

4.2. Deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG)

Iedere aanvrager moet in staat zijn:
– te zorgen voor de naleving van wetgeving en normen die van toepassing zijn op vaartuigen die LNG als brandstof gebruiken, en van andere toepasselijke regelgeving op het gebied van de gezondheid en veiligheid;
– op de hoogte te blijven van de specifieke aandachtspunten met betrekking tot LNG, de risico's ervan te herkennen en te beheren;
– de specifieke LNG-installaties veilig te kunnen bedienen;
– te zorgen voor regelmatige controles van de LNG-installatie;
– te weten hoe het bunkeren van LNG op een veilige en gecontroleerde manier moet worden uitgevoerd;
– de LNG-installatie voor onderhoud van het vaartuig klaar te maken;
– om te gaan met noodsituaties in verband met LNG.

Gezien om gevoegd te worden bij het Besluit van de Vlaamse Regering van DATUM met betrekking tot de beroepscompetenties voor binnenvaartpersoneel.

Brussel, ... (datum).

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Getekend door:Lydia Peeters (Signature)
Getekend op:2022-02-01 14:26:45 +01:0
Reden:Ik keur dit document goed

Lydia PEETERS

Bijlage A3. ESSENTIËLE EISEN INZAKE MEDISCHE GESCHIKTHEID

Onder medische geschiktheid, waaronder zowel lichamelijke als geestelijke geschiktheid valt, wordt verstaan dat de persoon die aan boord van een vaartuig werkzaam is geen aandoening of handicap heeft die het onmogelijk maakt:

– de taken uit te voeren die nodig zijn om een vaartuig te bedienen;
– op ieder willekeurig moment de toegewezen taken uit te voeren, of
– de omgeving correct te interpreteren.

Het onderzoek heeft met name betrekking op gezichts- en gehoorscherpte, motorische functies, de neuropsychiatrische toestand en hart- en vaatziekten.

Gezien om gevoegd te worden bij het Besluit van de Vlaamse Regering van DATUM met betrekking tot de beroepscompetenties voor binnenvaartpersoneel.

Brussel, ... (datum).

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Getekend door:Lydia Peeters (Signature)
Getekend op:2022-02-01 14:26:49 +01:0
Reden:Ik keur dit document goed

Lydia PEETERS

Bijlage B1. STANDAARDEN INZAKE COMPETENTIES EN BIJBEHORENDE KENNIS EN VAARDIGHEDEN

I. Competentiestandaarden voor het operationeel niveau

1. Navigatie

1.1. De matroos is in staat de leiding van het vaartuig assistentie te verlenen bij het manoeuvreren en besturen van een vaartuig op binnenwateren. De matroos moet hiertoe in staat zijn op alle soorten waterwegen en in alle soorten havens.

In het bijzonder moet de matroos in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.te assisteren bij operaties voor het afmeren, ontmeren en verhalen (slepen);	1.Kennis van de uitrusting, materialen en procedures die aan boord worden gebruikt bij operaties voor het afmeren, ontmeren en verhalen (slepen). 2.Vaardigheid om vereiste uitrusting aan boord, zoals bolders en lieren, te gebruiken bij manoeuvres voor het afmeren, ontmeren en verhalen. 3.Vaardigheid om beschikbare materialen aan boord, zoals touwen en draden, te gebruiken en daarbij rekening te houden met relevante veiligheidsmaatregelen, met inbegrip van het gebruik van persoonlijke beschermings- en reddingsmiddelen. 4.Vaardigheid om te communiceren met gebruik van interne spreekverbindingen en handsignalen. 5.Kennis van de effecten van waterbewegingen rond het vaartuig en plaatselijke effecten op de vaaromstandigheden, met inbegrip van de effecten van trim en ondiep water in relatie tot de diepgang van het vaartuig. 6.Kennis van de waterbewegingen die van invloed zijn op het vaartuig tijdens het manoeuvreren, met inbegrip van interactie-effecten wanneer twee vaartuigen elkaar kruisen of voorbijlopen in smal vaarwater en interactie-effecten op een langszij afgemeerd vaartuig wanneer een ander vaartuig het vaarwater bevaart en op korte afstand voorbijvaart.
2.te assisteren bij koppeloperaties voor duwstellen/gekoppelde samenstellen;	7.Kennis van de uitrusting, materialen en procedures die worden gebruikt bij koppeloperaties. 8.Vaardigheid om duwstellen/gekoppelde samenstellen te koppelen en te ontkoppelen met gebruik van vereiste uitrustingen en materialen. 9.Kennis van de regels voor veilig werken, met inbegrip van het gebruik van persoonlijke beschermings- en reddingsmiddelen. 10.Vaardigheid om de regels voor veilig werken toe te passen en te communiceren met de betrokken bemanningsleden.
3. te assisteren bij ankeroperaties;	1.Kennis van de uitrusting, materialen en procedures om onder diverse omstandigheden te ankeren. 2.Vaardigheid om te assisteren bij ankermanoeuvres, zoals het gereed maken van de ankeruitrusting voor

	ankeroperaties, om het anker te presenteren, om voldoende kabel of ketting te geven om bij te vieren, om te bepalen wanneer het anker het vaartuig verankerd houdt (ankerbelasting), om ankers vast te zetten na het ankeren, om sleepankers te gebruiken bij verschillende manoeuvres en om met ankertekens om te gaan. 3.Kennis van de regels voor veilig werken, met inbegrip van het gebruik van persoonlijke beschermings- en reddingsmiddelen.
4.het vaartuig te sturen en daarbij stuurcommando's uit te voeren en de stuurinrichting correct te gebruiken;	1.Kennis van verschillende soorten voortstuwingssystemen en stuurinrichtingen en van hun functies. 2.Vaardigheid om het vaartuig onder toezicht te sturen en daarbij stuurcommando's uit te voeren.
5.het vaartuig te sturen en daarbij stuurcommando's uit te voeren en rekening te houden met de invloed van wind en stroming;	1.Kennis van de invloed van wind en stroming op het varen en manoeuvreren. 2.Vaardigheid om het vaartuig onder toezicht te sturen en daarbij rekening te houden met de invloed van wind op het varen en manoeuvreren in waterwegen met of zonder stroming en in verschillende windsituaties.
6.de navigatiehulpmiddelen en de instrumenten te gebruiken onder toezicht;	1.Kennis van navigatiehulpmiddelen en -instrumenten, zoals roerstandaanwijzer, radar, bochtaanwijzer en vaarsnelheidsmeter. 2.Vaardigheid om informatie te gebruiken die afkomstig is van navigatiehulpmiddelen, zoals licht- en betonningssystemen en kaarten. 3.Vaardigheid om gebruik te maken van navigatie-instrumenten, zoals kompas, bochtaanwijzer en vaarsnelheidsmeter.
7.noodzakelijke acties te ondernemen ten behoeve van een veilige navigatie;	1.Kennis van veiligheidsvoorschriften en controlelijsten die in gevaarlijke situaties en noodsituaties opgevolgd moeten worden. 2.Vaardigheid om onveilige situaties te herkennen, hierop te reageren en vervolgacties te ondernemen in overeenstemming met de veiligheidsvoorschriften. 3.Vaardigheid om de leiding van het vaartuig onmiddellijk te waarschuwen. 4.Vaardigheid om persoonlijke beschermings- en reddingsmiddelen te gebruiken. 5.Kennis van controles die door de toezichthouder worden gevraagd met betrekking tot de aanwezigheid, bruikbaarheid, waterdichtheid en beveiliging van het vaartuig en zijn uitrusting. 6.Vaardigheid om het werk uit te voeren in overeenstemming met de controlelijst aan dek en in verblijfsruimten, zoals het waterdicht maken en het beveiligen van luiken en laadruimen. 7.Vaardigheid om het werk uit te voeren in overeenstemming met de controlelijst in de machinekamer; losse voorwerpen op te bergen en vast te zetten, dagtanks te vullen en openingen te controleren.
8.de eigenschappen van de belangrijkste Europese binnenwateren, havens en terminals te beschrijven met het oog op de voorbereiding van de reis en het sturen;	1.Kennis van de belangrijkste nationale en internationale binnenwateren. 2.Kennis van de belangrijkste havens en terminals in het Europese binnenvaartnetwerk. 3.Kennis van de invloed van kunstwerken, vaarwegprofielen en beschermingswerken op de navigatie. 4.Kennis van de indelingscriteria voor rivieren, kanalen en binnenwateren van maritieme aard: breedte van de bodem,

	soort oever, oeverbescherming, waterstand, waterbeweging, brugdoorvaarthoogte en -breedte en diepte. 5.Kennis van benodigde navigatiehulpmiddelen en -instrumenten bij het navigeren op binnenwateren van maritieme aard. 6.Vaardigheid om de eigenschappen van verschillende soorten binnenwateren te verklaren met het oog op de voorbereiding van de reis en het sturen.
9.algemene voorschriften, seinen, tekens en markeringssystemen in acht te nemen;	1.Kennis van de overeengekomen regels die van toepassing zijn in de binnenvaart en van de politievoorschriften die van toepassing zijn op de relevante binnenwateren. 2.Vaardigheid om met de dag- en nachttekens en de overige tekens en geluidsseinen van het vaartuig om te gaan en deze te onderhouden. 3.Kennis van de betonnings- en markeringssystemen SIGNI (Signalisation de voies de Navigation Intérieure) en IALA (Internationale Associatie voor maritieme ondersteuning van navigatie en vuurtoreninstanties), deel A.
10.procedures op te volgen bij het passeren van sluizen en bruggen;	1.Kennis van de bouw, inrichting en faciliteiten van sluizen en bruggen, schutten (schutproces), soorten sluizen, bolders en trappen enz. 2.Vaardigheid om procedures toe te passen tijdens het naderen, binnenvaren, schutten en uitvaren van de sluis of brug.
11.verkeerscontrolesystemen te gebruiken.	1.Kennis van verschillende gebruikte verkeerscontrolesystemen, zoals dag- en nachttekens op sluizen, stuwen en bruggen. 2.Vaardigheid om dag- en nachttekens te identificeren op sluizen, stuwen en bruggen en om instructies op te volgen van de bevoegde autoriteiten, zoals brug- en sluiswachters en de verkeersleiding. 3. Radioapparatuur kunnen gebruiken in noodsituaties. 4.Kennis van het Automatic Identification System (AIS) en Inland Electronic Chart and Display Information System (ECDIS).

2. Bedienen van het vaartuig

2.1. De matroos moet in staat zijn de leiding van het vaartuig te assisteren bij de controle op de bediening van het vaartuig en de zorg voor de opvarenden.

De matroos moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.verschillende soorten vaartuigen te onderscheiden;	1.Kennis van de meest voorkomende soorten vaartuigen, waaronder samenstellen, die worden gebruikt in de Europese binnenvaart en van de constructie, afmetingen en tonnages daarvan. 2.Vaardigheid om de eigenschappen te verklaren van de meest voorkomende soorten vaartuigen, waaronder samenstellen, die in de Europese binnenvaart worden gebruikt.
2.kennis toe te passen van de constructie van binnenschepen en hun	1.Kennis van de effecten van de beweging van het vaartuig onder verschillende omstandigheden ten

vaareigenschappen, in het bijzonder met betrekking tot de stabiliteit en sterkte;	gevolge van longitudinale en transversale spanningen en uiteenlopende beladingstoestanden. 2.Vaardigheid om het gedrag van het vaartuig te verklaren onder verschillende beladingstoestanden in relatie tot de stabiliteit en de sterkte van het vaartuig.
3.kennis van de structurele delen van het vaartuig toe te passen en deze delen te identificeren op naam en functie;	1.Kennis van de structurele delen van het vaartuig met betrekking tot het vervoer van verschillende soorten lading en passagiers, met inbegrip van de longitudinale en transversale structuur en de plaatselijke versterkingen. 2.Vaardigheid om de structurele delen van het vaartuig te benoemen en hun functies te beschrijven.
4.kennis van de waterdichtheid van het vaartuig toe te passen;	1.Kennis van de waterdichtheid van binnenschepen. 2.Vaardigheid om de waterdichtheid te beoordelen.
5.kennis van de vereiste documentatie voor het gebruik van het vaartuig toe te passen.	1.Kennis van de verplichte documenten van het vaartuig. 2.Vaardigheid om het belang van die documentatie in samenhang met (inter)nationale voorschriften en wetgeving te verklaren.

2.2. De matroos moet in staat zijn de uitrusting van het vaartuig te gebruiken.

De matroos moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.ankers te gebruiken en om te gaan met ankerlieren;	1.Kennis van verschillende soorten ankers en ankerlieren die aan boord van vaartuigen worden gebruikt. 2.Vaardigheid om verschillende soorten ankers en ankerlieren die aan boord van vaartuigen worden gebruikt te benoemen en te herkennen en hun specifieke gebruik te verklaren. 3.Vaardigheid om veilig om te gaan met verschillende soorten ankers en ankerlieren in uiteenlopende situaties en omstandigheden.
2.dekuitrustingen en hefinrichtingen te gebruiken;	1.Kennis van uitrusting die aan dek van vaartuigen wordt gebruikt, zoals (koppel)lieren, luiken, hefinrichtingen, autokranen, leidingsystemen en blusslangen enz. 2.Vaardigheid om dekuitrusting en hefinrichtingen te benoemen en herkennen en het specifieke gebruik daarvan te verklaren. 3.Vaardigheid om veilig om te gaan met dekuitrustingen en hefinrichtingen.
3.specifieke uitrustingen voor passagiersschepen te gebruiken.	1.Kennis van specifieke constructievoorschriften, uitrustingen en apparaten voor passagiersschepen. 2.Vaardigheid om uitrustingen die alleen aan boord van passagiersschepen wordt gebruikt te benoemen en te herkennen en hun specifieke gebruik te verklaren. 3.Vaardigheid om veilig om te gaan met uitrustingen die worden gebruikt aan boord van passagiersschepen.

3. Ladingbehandeling, stuwen en passagiersvervoer

3.1. De matroos moet in staat zijn de leiding van het vaartuig te assisteren bij het voorbereiden van, stuwen van lading en toezicht op de lading tijdens het laden en lossen.

De matroos moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.stuw- en stabiliteitsplannen te lezen;	1.Kennis van de invloed van soorten lading op stuw- en stabiliteitsplannen. 2. Kennis van stuw- en stabiliteitsplannen. 3. Vaardigheid om stuwplannen te begrijpen. 4.Kennis van nummeringen en indelingen van de laadruimen van drogeladingschepen en van de tanks van tankschepen (N, C of G) en kennis van het stuwen van verschillende soorten lading. 5.Vaardigheid om markeringen voor gevaarlijke goederen volgens het Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) te identificeren.
2.toezicht te houden op het stuwen en vastzetten van lading;	1.Kennis van de methoden om het vaartuig met verschillende ladingen te stuwen om veilig en efficiënt vervoer te waarborgen. 2.Kennis van procedures om het vaartuig gereed te maken voor laad- en losoperaties. 3.Vaardigheid om laad- en losprocedures veilig toe te passen, bijvoorbeeld door de laadruimen te openen of te sluiten en wachtdienst aan dek te verzorgen tijdens de laad- en losoperaties. 4.Vaardigheid om effectieve communicatie tot stand te brengen en in stand te houden tijdens het laden en lossen. 5.Kennis van de invloed van lading op de stabiliteit van het vaartuig. 6.Vaardigheid om toezicht te houden op ladingschade en deze te melden.
3.verschillende soorten lading en hun eigenschappen te onderscheiden;	1.Kennis van verschillende soorten lading, zoals break bulk, natte bulk en zware lading. 2. Kennis van logistieke ketens en multimodaal vervoer. 3.Vaardigheid om het gebruik van het vaartuig voor te bereiden in verband met laad- en losprocedures, bijvoorbeeld door met de wal te communiceren en het laadruim gereed te maken.
4.het ballastsysteem te gebruiken;	1.Kennis van de functie en het gebruik van het ballastsysteem. 2.Vaardigheid om het ballastsysteem te gebruiken, bijvoorbeeld door de ballasttanks te vullen of te legen.
5.de hoeveelheid lading te beoordelen;	1.Kennis van handmatige en technische methoden voor de bepaling van het gewicht van de lading op verschillende soorten vaartuigen. 2.Kennis van methoden om de hoeveelheid geladen of geloste lading te bepalen. 3.De hoeveelheid vloeibare lading kunnen berekenen met gebruik van peilingen of tanktabellen, of beide. 4.Vaardigheid om inzinkingsmerktekens en diepgangschalen af te lezen.
6.te werken in overeenstemming met de veiligheidsvoorschriften en -regels.	1.Kennis van regels en procedures voor veilig werken die van toepassing zijn bij het voorbereiden, laden en lossen van het vaartuig met verschillende soorten lading. 2.Vaardigheid om regels en procedures voor veilig werken die van toepassing zijn bij het laden en lossen na te leven en persoonlijke beschermings- en reddingsmiddelen te gebruiken. 3.Vaardigheid om efficiënte verbale en non-verbale communicatie tot stand te brengen en in stand te houden met alle partners die betrokken zijn bij laad- en losprocedures.

	4.Kennis van technische middelen voor de behandeling van lading in en uit vaartuigen en havens en van maatregelen op het gebied van de arbeidsveiligheid bij het gebruik van deze middelen.

3.2. De matroos moet in staat zijn de leiding van het vaartuig te assisteren bij dienstverlening aan passagiers en rechtstreeks bijstand te verlenen aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit overeenkomstig de opleidingsvereisten en instructies van bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004

De matroos moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.de regelgeving en verdragen met betrekking tot het passagiersvervoer in acht te nemen;	1.Kennis van de toepasselijke regelgeving en verdragen met betrekking tot passagiersvervoer. 2.Vaardigheid om hulp te bieden aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit conform de opleidingsvereisten en instructies als bedoeld in bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 1177/2010 toe te passen.
2.te assisteren bij de veilige verplaatsing van passagiers tijdens het aan boord gaan en van boord gaan;	1.Kennis van procedures die van toepassing zijn vóór en tijdens het aan boord gaan en van boord gaan van passagiers. 2.Vaardigheid om de uitrustingen voor het aan boord gaan en van boord gaan in positie te brengen en te plaatsen en om veiligheidsmaatregelen toe te passen.
3.te assisteren bij het toezicht op passagiers in noodsituaties;	1.Kennis van bestaande reddingsmiddelen voor noodsituaties, procedures die gevolgd moeten worden bij lekkage, brand, man over boord en evacuatie, met inbegrip van crisisbeheersing en crowdmanagement, en kennis van eerste medische hulp aan boord. 2.Vaardigheid om te assisteren bij lekkage, brand, man over boord, aanvaring en evacuatie, met inbegrip van crisisbeheersing en crowdmanagement, om reddingsmiddelen te gebruiken in noodsituaties en om eerste medische hulp te bieden aan boord.
4.efficiënt met passagiers te communiceren.	1.Kennis van gestandaardiseerde communicatiezinnen voor de evacuatie van passagiers in geval van nood. 2.Vaardigheid om dienstgericht gedrag en taalgebruik toe te passen.

4. Scheepsbouw, elektriciteit, elektronica en meet-en regeltechniek

4.1. De matroos moet in staat zijn de leiding van het vaartuig te assisteren bij werkzaamheden op het gebied van scheepswerktuigkunde, elektriciteit, elektronica en meet- en regeltechniek, teneinde de algemene technische veiligheid te waarborgen.

De matroos moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.te assisteren bij het toezicht op de motoren en voortstuwingssystemen;	1.Kennis van de beginselen van voortstuwingssystemen. 2.Kennis van verschillende soorten motoren en hun constructie, prestaties en terminologie.

	3.Kennis van de functie en werking van systemen voor luchttoevoer, brandstoftoevoer, koeling, smering en uitlaatsystemen van verbrandingsmotoren. 4. Kennis van hoofd- en hulpmotoren. 5.Vaardigheid om eenvoudige controles uit te voeren en een regelmatige werking van de motoren te waarborgen.
2.hoofdmotoren en hulpuitrusting gereed te maken voor gebruik;	1.Kennis van startsystemen van hoofdmotoren, hulpuitrustingen en hydraulische en pneumatische systemen in overeenstemming met de instructies. 2. Kennis van de beginselen van omkeersystemen. 3.Vaardigheid om machines in de machinekamer gereed te maken in overeenstemming met de controlelijst voor de afvaart. 4.Vaardigheid om het startsysteem en hulpuitrustingen, zoals de stuurinrichting, te gebruiken in overeenstemming met de instructies. 5.Vaardigheid om de hoofdmotoren te starten overeenkomstig de startprocedures. 6.Vaardigheid om hydraulische en pneumatische systemen te gebruiken.
3.adequaat te reageren op motorstoringen;	1.Kennis van controlesystemen in de machinekamer en meldprocedures bij storingen. 2.Vaardigheid om storingen te herkennen en passende maatregelen te nemen bij storingen, met inbegrip van de melding aan de leiding van het vaartuig.
4.machines, met inbegrip van pompen, leidingsystemen, bilge- en ballastsystemen, te bedienen;	1.Kennis van de veilige bediening en controle van machines in de machinekamer, ballastcompartimenten en bilge overeenkomstig de procedures. 2.Vaardigheid om de veilige werking en bediening van de machine in de machinekamer te controleren en het bilge- en ballastsysteem te onderhouden, met inbegrip van: de melding van incidenten bij overslagoperaties en het correct lezen en melden van tankpeilen. 3.Vaardigheid om na het gebruik van de motoren de uitschakeling van de motoren voor te bereiden en te bedienen. 4.Vaardigheid om de bilgepomp en pompsystemen voor ballast en lading te bedienen.
5.te assisteren bij het toezicht op elektronische en elektrische apparaten;	1.Kennis van elektronische en elektrische systemen en componenten. 2. Kennis van wissel- (AC) en gelijkstroom (DC). 3.Vaardigheid om toezicht te houden op controle-instrumenten en deze te evalueren. 4.Kennis van magnetisme en het verschil tussen natuurlijke en kunstmatige magneten. 5. Kennis van elektro-hydraulische systemen.
6.generatoren gereed te maken, te starten, aan te sluiten en te wisselen, alsmede hun systemen en walaansluiting te controleren;	1. Kennis van de elektrische installatie. 2. Vaardigheid om het schakelbord te gebruiken. 3.Vaardigheid om de walstroomaansluiting te gebruiken.
7.storingen en veel voorkomende fouten te definiëren en acties te beschrijven om schade te voorkomen;	1.Kennis van storingen buiten de machinekamer en van procedures die gevolgd moeten worden om schade te voorkomen en bij storingen. 2.Vaardigheid om veel voorkomende fouten te identificeren en actie te ondernemen om schade aan mechanische, elektrische, elektronische, hydraulische en pneumatische systemen te voorkomen.

8.vereiste werktuigen te gebruiken om de algemene technische veiligheid te waarborgen.	1.Kennis van de kenmerken en beperkingen van processen, materialen die worden gebruikt voor het onderhoud en de reparatie van motoren en uitrustingen. 2.Vaardigheid om veilige werkmethoden toe te passen bij het onderhoud en de reparatie van motoren en uitrusting.

4.2. De matroos moet in staat zijn onderhoudswerkzaamheden uit te voeren aan uitrusting op het gebied van scheepswerktuigkunde elektriciteit, elektronica en meet- en regeltechnieken teneinde de algemene technische veiligheid te waarborgen.

De matroos moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.dagelijks onderhoud uit te voeren van hoofdmotoren, hulpmachines en controlesystemen;	1.Kennis van procedures die gevolgd moeten worden om de machinekamer, hoofdmotor, belangrijkste machines, hulpuitrustingen en controlesystemen te onderhouden en in goede staat te houden. 2.Vaardigheid om de hoofdmotoren, de hulpuitrustingen en de controlesystemen te onderhouden.
2.dagelijks onderhoud uit te voeren van machines, met inbegrip van pompen, leidingsystemen, bilge- en ballastsystemen;	1.Kennis van de dagelijkse onderhoudsprocedures. 2.Vaardigheid om pompen, leidingsystemen en bilge- en ballastsystemen te onderhouden en in goede staat te houden.
3.vereiste gereedschap te gebruiken om de algemene technische veiligheid te waarborgen;	1.Kennis van het gebruik van onderhoudsmateriaal en reparatie-uitrustingen aan boord, met inbegrip van hun kwaliteiten en beperkingen. 2.Vaardigheid om onderhoudsmateriaal en reparatie-uitrustingen aan boord te kiezen en te gebruiken.
4.onderhouds- en reparatieprocedures te volgen;	1.Kennis van onderhouds- en reparatiehandleidingen en -instructies. 2.Vaardigheid om onderhouds- en reparatieprocedures uit te voeren overeenkomstig de toepasselijke handleidingen en instructies.
5.technische informatie te gebruiken en technische procedures te documenteren.	1.Kennis van technische documentatie en handleidingen. 2.Vaardigheid om onderhoudswerkzaamheden te documenteren.

5. Onderhoud en reparatie

5.1. De matroos moet in staat zijn de leiding te assisteren bij het onderhoud en de reparatie van het vaartuig, zijn apparatuur en zijn uitrusting.

De matroos moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.met verschillende soorten materialen en gereedschap te werken die voor onderhouds- en reparatieoperaties worden gebruikt;	1.Kennis van het benodigde gereedschap en het vereiste onderhoud van uitrustingen en van de regels voor veilig werken en milieuvoorschriften. 2.Vaardigheid om relevante methoden te gebruiken voor het onderhoud van het vaartuig, met inbegrip van de vaardigheid om verschillende materialen te kiezen.

	3.Vaardigheid om gereedschap en onderhoudsuitrustingen goed te onderhouden en op te bergen. 4.Vaardigheid om onderhoud uit te voeren overeenkomstig de regels voor veilig werken en milieuvoorschriften.
2.gezondheid en milieu te beschermen bij het uitvoeren van onderhoud en reparaties;	1.Kennis van de toepasselijke reinigings- en onderhoudsprocedures en hygiënevoorschriften. 2.Vaardigheid om alle verblijfsruimten en het stuurhuis te reinigen en goed het huishouden te doen overeenkomstig de hygiënevoorschriften, met inbegrip van de verantwoordelijkheid voor de eigen verblijfsruimte. 3.Vaardigheid om de machinekamers en motoren te reinigen met gebruik van de vereiste reinigingsmiddelen. 4.Vaardigheid om buitendelen, romp en dekken van het vaartuig in de juiste volgorde en met gebruik van de vereiste materialen te reinigen en in stand te houden overeenkomstig de milieuvoorschriften. 5.Vaardigheid om scheepsbedrijfsafval en huishoudelijk afval te verwijderen overeenkomstig de milieuvoorschriften.
3.technische apparatuur te onderhouden overeenkomstig de technische instructies;	1.Kennis van technische onderhoudsinstructies en onderhoudsprogramma's. 2.Vaardigheid om alle technische uitrustingen volgens de instructies in goede staat te houden en onder toezicht onderhoudsprogramma's (met inbegrip van digitale programma's) te gebruiken.
4.veilig om te gaan met draden en touwen;	1.Kennis van de eigenschappen van de verschillende soorten draden en touwen. 2.Vaardigheid om deze te gebruiken en op te bergen overeenkomstig de veiligheidsvoorschriften.
5.knopen en splitsen te maken overeenkomstig hun gebruik en in goede staat te houden;	1.Kennis van de procedures die gevolgd moeten worden om met de beschikbare middelen aan boord veilig te slepen en te (ont)koppelen 2. Vaardigheid om draden en touwen te splitsen. 3.Vaardigheid om knopen toe te passen overeenkomstig hun gebruik. 4. Draden en touwen in goede staat kunnen houden.
6.werkplannen voor te bereiden en uit te voeren als lid van een team en de resultaten te beoordelen.	1. Kennis van de beginselen van teamwerk. 2.Vaardigheid om onderhoud en eenvoudige reparaties zelfstandig uit te voeren als lid van een team. 3.Vaardigheid om complexere reparaties onder toezicht uit te voeren. 4.Vaardigheid om diverse werkmethoden overeenkomstig de veiligheidsvoorschriften toe te passen, met inbegrip van teamwerk. 5.Vaardigheid om de kwaliteit van het werk te evalueren.

6. Communicatie

6.1. De matroos moet in staat zijn de algemene en beroepsmatige communicatie te verzorgen, hetgeen ook de vaardigheid inhoudt om gestandaardiseerde communicatiezinnen te gebruiken in geval van communicatieproblemen.

De matroos moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN

1.informatie- en communicatiesystemen te gebruiken;	1.Kennis van intercomsystemen voor vaartuiginterne communicatie of c met terminals en van de (mobiele) telefoon-, radio-, (satelliet) TV- en camerasystemen van het vaartuig. 2.Vaardigheid om de (mobiele) telefoon-, radio-, (satelliet) TV- en camerasystemen van het vaartuig te gebruiken. 3.Kennis van de beginselen van de werking van het Inland AIS-systeem. 4.Vaardigheid om Inland AIS-gegevens te gebruiken om met andere vaartuigen te communiceren.
2.verschillende taken uit te voeren met behulp van verschillende soorten digitale apparaten, informatiediensten (zoals River Information Services (RIS)) en communicatiesystemen;	1.Kennis van beschikbare digitale apparaten in de binnenvaart. 2.Vaardigheid om de digitale apparaten van het vaartuig overeenkomstig de instructies te gebruiken om eenvoudige taken uit te voeren.
3.gegevens te verzamelen en op te slaan, met inbegrip van het maken van reservekopieën en gegevens bijwerken;	1.Kennis van het communicatiesysteem van het vaartuig om gegevens te verzamelen, op te slaan en bij te werken. 2.Vaardigheid om onder strikt toezicht gegevens te verwerken.
4.instructies voor gegevensbescherming op te volgen;	1.Kennis van de regelgeving inzake gegevensbescherming en het beroepsgeheim. 2.Vaardigheid om gegevens te verwerken in overeenstemming met de regelgeving inzake gegevensbescherming en het beroepsgeheim.
5.situaties te beschrijven in technische termen;	1.Kennis van de vereiste technische en nautische termen en termen in verband met sociale aspecten in gestandaardiseerde communicatiezinnen. 2.Vaardigheid om de vereiste technische en nautische termen en termen in verband met sociale aspecten te gebruiken in gestandaardiseerde communicatiezinnen.
6.nautische en technische informatie te verkrijgen om een veilige navigatie in stand te houden.	1.Kennis van de beschikbare informatiebronnen. 2.Vaardigheid om informatiebronnen te gebruiken voor het verkrijgen van de nodige nautische en technische informatie om een veilige navigatie in stand te houden.

6.2. De matroos moet over sociale vaardigheden beschikken.

De matroos moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.instructies op te volgen en met anderen te communiceren over taken aan boord;	1.Kennis van het belang van commando's van de leiding van het vaartuig, formele en informele instructies, regels en procedures en inzicht in het belang om als rolmodel te fungeren voor onervaren bemanningsleden. 2.Vaardigheid om commando's van de leiding van het vaartuig en andere instructies en regels

	kunnen op te volgen en onervaren bemanningsleden te begeleiden. 3. Kennis van bedrijfs- of boordregels. 4.Vaardigheid om bedrijfs- of boordregels na te leven.
2.bij te dragen aan een goed sociaal klimaat en samen te werken met anderen aan boord;	1. Kennis van culturele diversiteit. 2.Vaardigheid om verschillende culturele normen, waarden en gewoonten te accepteren. 3.Vaardigheid om in teamverband te werken en te leven. 4.Vaardigheid om aan teamvergaderingen deel te nemen en de toegewezen taken op zich te nemen. 5.Inzicht in het belang van respect voor teamwerk. 6.Vaardigheid om seksueel gerelateerde en culturele verschillen te respecteren en gerelateerde problemen, zoals pesten en (seksuele) intimidatie, te melden.
3.sociale verantwoordelijkheid, arbeidsvoorwaarden en de individuele rechten en plichten te accepteren; de gevaren van alcohol- en drugsmisbruik te onderkennen en adequaat te reageren op wangedrag en gevaren;	1.Vaardigheid om wangedrag en potentiële gevaren te identificeren. 2.Vaardigheid om proactief te reageren op wangedrag en potentiële gevaren. 3.Vaardigheid om zelfstandig te werken overeenkomstig de gegeven instructies. 4.Kennis van de individuele rechten en plichten van werknemers. 5.Kennis van de gevaren van alcohol- en drugsgebruik in de werk- en sociale omgeving (bewustzijn van de politievoorschriften inzake toxicologie). 6.Vaardigheid om de gevaren voor het veilig gebruik van het vaartuig in verband met alcohol en drugs te identificeren.
4.eenvoudige maaltijden te plannen, aan te kopen en te bereiden.	7.Kennis van mogelijkheden van voedselvoorziening en de beginselen van gezonde voeding. 8.Vaardigheid om eenvoudige maaltijden te bereiden overeenkomstig de hygiënevoorschriften.

7. Gezondheid, veiligheid en milieubescherming

7.1. De matroos moet in staat zijn de veiligheidsvoorschriften in acht te nemen, en zich bewust zijn van het belang van de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften en van het belang van het milieu.

De matroos moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.te werken overeenkomstig de instructies en regels voor de veiligheid op het werk en preventie van ongevallen;	1.Kennis van de voordelen van veilige arbeidsmethoden. 2. Kennis van de aard van gevaren aan boord. 3.Vaardigheid om risico's in verband met de gevaren aan boord te voorkomen, bijvoorbeeld: • bewegingen van het vaartuig;

	•voorzieningen om veilig aan boord te gaan en van boord te gaan (zoals loopplank, bijboot); • veilig opbergen van losse voorwerpen; • werken met machines; • herkennen van elektrische gevaren; •brandvoorzorgsmaatregelen en brandbestrijding; • professioneel gebruik van handgereedschap; •professioneel gebruik van draagbaar motorisch gereedschap; •naleving van gezondheids- en hygiënevoorschriften; •opheffen van gevaren in verband met uitglijden, vallen en struikelen. 4.Kennis van de relevante werkinstructies inzake gezondheid en veiligheid bij activiteiten aan boord. 5.Kennis van de toepasselijke voorschriften inzake veilige en duurzame werkomstandigheden. 6.Vaardigheid om ongevallen te voorkomen bij activiteiten die mogelijk gevaar opleveren voor personeel of het vaartuig, zoals: • laden en lossen van lading; • afmeren en ontmeren; • werken op hoogte; • werken met chemische stoffen; • werken met accu's; • aanwezigheid in de machinekamer; • heffen van lasten (handmatig en mechanisch); • betreden van en werken in besloten ruimten. 7.Vaardigheid om commando's te begrijpen en te communiceren met anderen in verband met taken aan boord.
2.persoonlijke beschermingsmiddelen te gebruiken om ongevallen te voorkomen;	1. Kennis van persoonlijke beschermingsmiddelen. 2.Vaardigheid om persoonlijke beschermingsmiddelen te gebruiken, zoals: • oogbescherming, • ademhalingsbescherming, • gehoorbescherming, • hoofdbescherming, • beschermende kleding.
3.de vereiste voorzorgsmaatregelen te nemen alvorens besloten ruimten te betreden.	1.Kennis van de gevaren in verband met het betreden van besloten ruimten. 2.Kennis van voorzorgsmaatregelen die genomen moeten worden en tests of metingen die uitgevoerd moeten worden om vast te stellen of een besloten ruimte veilig is gemaakt om ze te kunnen betreden en erin te kunnen werken. 3.Vaardigheid om veiligheidsinstructies toe te passen alvorens bepaalde ruimten aan boord te betreden, zoals: • laadruimen, • kofferdammen, • dubbelwandige scheepsrompen. 4.Voorzorgsmaatregelen kunnen nemen in verband met het werken in besloten ruimten.

7.2. De matroos moet in staat zijn het belang van opleiding aan boord te herkennen en treedt kordaat op in geval van noodsituaties.

De matroos moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.in noodsituaties overeenkomstig de toepasselijke instructies en procedures te handelen;	1. Kennis van verschillende soorten noodsituaties. 2.Kennis van routines die gevolgd moeten worden bij alarm. 3.Kennis van de toepasselijke procedures bij ongevallen. 4.Vaardigheid om te handelen overeenkomstig de instructies en procedures.
2. eerste medische hulp te verlenen;	1.Kennis van de algemene beginselen van eerste medische hulp, met inbegrip van het beoordelen van de lichaamsstructuur en -functies, aan boord van een vaartuig na de beoordeling van een situatie. 2.Vaardigheid om de lichamelijke en geestelijke conditie en persoonlijke hygiëne in stand te houden bij eerste hulp. 3.Kennis van de relevante maatregelen bij ongevallen in overeenstemming met erkende beste praktijken. 4.Vaardigheid om behoeften van slachtoffers en bedreigingen voor de eigen veiligheid te beoordelen. 5.Vaardigheid om de nodige maatregelen te nemen in noodsituaties, met inbegrip van: a) slachtoffer in positie brengen, b) reanimatietechnieken toepassen, c) bloedingen onder controle brengen, d)passende maatregelen nemen voor elementair shockmanagement, e)passende maatregelen nemen bij verbranding en brandwonden, met inbegrip van ongevallen door elektrische stroom, en f) een slachtoffer redden en vervoeren. 6.Vaardigheid om noodverbanden aan te leggen en materialen uit de eerstehulpkoffer te gebruiken.
3.persoonlijke beschermingsmiddelen en reddingsmiddelen aan boord te gebruiken en te onderhouden;	1.Kennis van periodieke controles van persoonlijke beschermingsmiddelen, vluchtwegen en reddingsmateriaal met betrekking tot de werking, beschadiging, slijtage en andere gebreken. 2.Vaardigheid om te reageren bij geconstateerde gebreken, met inbegrip van relevante communicatieprocedures. 3.Vaardigheid om persoonlijke reddingsmiddelen te gebruiken, zoals: •Reddingsboeien, met inbegrip van relevante uitrustingen, en •reddingvesten, met inbegrip van de relevante uitrusting op reddingvesten, zoals vast brandende of knipperende lichten en vast bevestigde fluitjes. 4. Kennis van de functies van de bijboot. 5.Vaardigheid om de bijboot gereed te maken, overboord te zetten, aan boord te nemen en vast te zetten.
4.te assisteren bij reddingsoperaties en te zwemmen;	1.Vaardigheid om een slachtoffer te redden en transporteren. 2. Vaardigheid om zwemmend te redden.
5.vluchtwegen en nooduitgangen te gebruiken;	Vaardigheid om vluchtwegen vrij te houden (rekening houdend met de plaatselijke kenmerken aan boord).

6.interne communicatie- en alarmsystemen voor noodsituaties te gebruiken.	Vaardigheid om communicatie- en alarmsystemen en -uitrustingen voor noodsituaties te gebruiken.

7.3. De matroos moet in staat zijn voorzorgsmaatregelen te nemen om brand te voorkomen en brandblusapparatuur correct kunnen gebruiken.

De matroos moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.kenmerken van brand en ontstekingsmechanismen en brandhaarden te onderscheiden;	1.Kennis van mogelijke oorzaken van brand bij verschillende activiteiten en kennis van de classificatie van brand op basis van de Europese EN-norm of gelijkwaardig. 2.Kennis van de kenmerken van het verbrandingsproces. 3.Vaardigheid om de beginselen van brandbestrijding toe te passen.
2.verschillende soorten brandblustoestellen te gebruiken;	1.Kennis van verschillende eigenschappen en klassen van brandblustoestellen. 2.Vaardigheid om verschillende methoden voor brandbestrijding toe te passen en blusmateriaal en vaste installaties te gebruiken, waarbij bijvoorbeeld rekening wordt gehouden met: •het gebruik van verschillende soorten draagbare brandblustoestellen en •de invloed van wind bij het benaderen van vuur.
3.te handelen overeenkomstig de procedures en organisatie voor brandbestrijding aan boord;	1.Kennis van boordsystemen om brand te bestrijden. 2.Vaardigheid om brand te bestrijden en relevante meldingsmaatregelen te nemen.
4.instructies op te volgen met betrekking tot de persoonlijke uitrusting, methoden, blusmiddelen en -procedures bij brandbestrijding en reddingsoperaties.	1.Kennis van de procedures om persoonlijk gevaar te voorkomen. 2.Vaardigheid om te handelen overeenkomstig de noodprocedure.

7.4. De matroos moet in staat zijn taken uit te voeren en daarbij het belang van milieubescherming in acht te nemen.

De matroos moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.het milieu te beschermen in overeenstemming met de relevante regelgeving;	1.Kennis van de nationale en internationale milieuvoorschriften. 2.Vaardigheid om beschikbare documentatie- en informatiesystemen op milieugebied te gebruiken overeenkomstig de instructies. 3.Kennis van de gevolgen van mogelijke lekken en lozingen van verontreinigende stoffen in het milieu. 4.Kennis van gevaarlijke goederen en classificaties met betrekking tot milieuaspecten.

2.voorzorgsmaatregelen te nemen om milieuvervuiling te voorkomen;	1.Kennis van algemene voorzorgsmaatregelen om milieuvervuiling te voorkomen. 2.Vaardigheid om algemene voorzorgsmaatregelen in acht te nemen en veilige bunkerprocedures toe te passen. 3.Vaardigheid om bij een aanvaring maatregelen te nemen overeenkomstig de instructies, bijvoorbeeld door lekken te dichten.
3. hulpbronnen efficiënt te gebruiken;	1. Kennis van efficiënt brandstofverbruik. 2.Vaardigheid om materialen economisch en energiezuinig te gebruiken.
4.afval milieuvriendelijk te verwijderen.	1.Kennis van de toepasselijke regelgeving inzake afvalstoffen. 2.Vaardigheid om te zorgen voor de verzameling, levering en verwerking van: • olie en vet van het vaartuig, • ladingresiduen en • andere soorten afval.

II. Competentiestandaarden voor het leidinggevend niveau

0. Toezicht

De schipper moet in staat zijn opdrachten te geven tot en controle uit te oefenen over alle taken die worden uitgevoerd door de in afdeling 1 van bijlage A2 bedoelde andere dekbemanningsleden, hetgeen inhoudt dat hij over adequate capaciteiten moet beschikken om deze taken uit te voeren.

Een persoon die de kwalificatie als schipper wenst te verkrijgen, moet aantonen dat hij of zij over de in de punten 0.1 tot en met 7.4 opgesomde competenties beschikt, tenzij hij of zij voldoet aan één van de onderstaande criteria:

–	hij of zij heeft een goedgekeurd opleidingsprogramma afgerond dat is gebaseerd op de competentiestandaarden voor het operationeel niveau,
–	hij of zij is geslaagd voor een competentiebeoordeling door een bestuurlijke instantie die tot doel had na te gaan of is voldaan aan de competentiestandaarden voor het operationeel niveau.

0.1. Navigatie

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.operaties voor het afmeren, ontmeren en verhalen (slepen) te demonstreren;	1.Kennis van de uitrusting, materialen en procedures die worden gebruikt bij het afmeren, ontmeren en verhalen (slepen). 2.Vaardigheid om beschikbare materialen aan boord, zoals lieren, bolders, touwen en draden, te gebruiken, rekening houdend met de relevante veiligheidsmaatregelen op het werk, bv. inzake het gebruik van persoonlijke beschermings- en reddingsmiddelen. 3.Vaardigheid om te communiceren met het stuurhuis via interne spreekverbindingen en handsignalen. 4.Kennis van de effecten van waterbewegingen rond het vaartuig en plaatselijke effecten op de vaaromstandigheden, met inbegrip van de effecten van trim en ondiep water in relatie tot de diepgang van het vaartuig.

	5.Kennis van de waterbewegingen die van invloed zijn op het vaartuig tijdens het manoeuvreren, met inbegrip van interactie-effecten wanneer twee vaartuigen elkaar kruisen of voorbijlopen in smal vaarwater en de interactie-effecten op een langszij afgemeerd vaartuig wanneer een ander vaartuig de vaarweg bevaart en op korte afstand voorbijvaart.
2.koppeloperaties voor duwstellen/gekoppelde samenstellen te demonstreren;	1.Kennis van uitrusting, materialen en procedures bij koppeloperaties; 2.Vaardigheid om duwstellen/gekoppelde samenstellen te koppelen en te ontkoppelen met gebruik van de vereiste uitrustingen en materialen 3.Vaardigheid om de beschikbare uitrustingen en materialen aan boord te gebruiken voor koppeloperaties, rekening houdend met de relevante veiligheidsmaatregelen op het werk, met inbegrip van het gebruik van persoonlijke beschermings- en reddingsmiddelen. 4.Vaardigheid om te communiceren met dekbemanningsleden die betrokken zijn bij koppeloperaties voor duwstellen/gekoppelde samenstellen.
3.ankeroperaties te demonstreren;	1.Kennis van uitrustingen, materialen en procedures die bij het ankeren worden gebruikt. 2.Vaardigheid om ankermanoeuvres te demonstreren: ankeruitrusting gereed maken voor ankeroperaties, anker presenteren, voldoende kabel of ketting geven om bij te vieren, bepalen wanneer het anker het vaartuig verankerd houdt (ankerbelasting), ankers vastzetten na het ankeren, sleepankers gebruiken bij verschillende manoeuvres en omgaan met ankertekens. 3.Vaardigheid om de beschikbare uitrustingen en materialen aan boord te gebruiken voor ankeroperaties, en daarbij rekening te houden met relevante veiligheidsmaatregelen op het werk, met inbegrip van het gebruik van persoonlijke beschermings- en reddingsmiddelen. 4.Vaardigheid om met het stuurhuis te communiceren via interne spreekverbindingen en handsignalen.
4.passende acties te ondernemen ten behoeve van een veilige navigatie;	1.Vaardigheid om de bemanning van het vaartuig onmiddellijk te waarschuwen en om persoonlijke beschermings- en reddingsmiddelen te gebruiken. 2.Vaardigheid om de waterdichtheid van het vaartuig te waarborgen. 3.Vaardigheid om het werk te demonstreren en uit te voeren overeenkomstig de controlelijst aan dek en in verblijfsruimten, zoals het waterdicht maken en het beveiligen van luiken en laadruimen.
5.de verschillende soorten sluizen en bruggen te beschrijven in relatie tot hun werking en bediening;	1.Kennis van de bouw, inrichting en faciliteiten van sluizen en bruggen, schutten (schutproces), soorten sluisdeuren, bolders en trappen enz. 2.Vaardigheid om de toepasselijke procedures bij het passeren van sluizen, stuwen en bruggen aan dekbemanningsleden uit te leggen en te demonstreren.
6.de algemene voorschriften, seinen, tekens en markeringssystemen in acht te nemen.	1.Kennis van de politievoorschriften die van toepassing zijn op de betreffende binnenwateren. 2.Vaardigheid om met de dag- en nachttekens en de overige tekens en geluidsseinen van het vaartuig om te gaan en deze te onderhouden. 3.Kennis van de betonnings- en markeringssystemen SIGNI en IALA deel A.

0.2. Bedienen van het vaartuig

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.verschillende soorten vaartuigen te onderscheiden;	1.Kennis van de meest voorkomende soorten vaartuigen, met inbegrip van samenstellen, die in de Europese binnenvaart worden gebruikt en van hun constructie, afmetingen en tonnages. 2.Vaardigheid om de eigenschappen uit te leggen van de meest voorkomende soorten vaartuigen, met inbegrip van samenstellen, die in de Europese binnenvaart worden gebruikt.
2.kennis van de voor het gebruik van het vaartuig vereiste documentatie toe te passen.	1.Kennis van de verplichte documenten van het vaartuig. 2.Vaardigheid om het belang van deze documentatie in samenhang met internationale en nationale voorschriften en wetgeving uit te leggen.

0.3. Ladingbehandeling, stuwen en passagiersvervoer

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.het Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN), markering en veiligheidsprocedures voor passagiersvervoer uit te leggen;	1.Vaardigheid om de ADN-markering voor gevaarlijke goederen uit te leggen. 2.Vaardigheid om de veiligheidsprocedures voor passagiersvervoer, waaronder de toepassing van Verordening (EU) Nr. 1177/2010, uit te leggen. 3.Vaardigheid om efficiënt met passagiers te communiceren.
2.het gebruik van het ballastsysteem uit te leggen en te demonstreren;	1.Kennis van de functie en het gebruik van het ballastsysteem. 2.Vaardigheid om het gebruik van het ballastsysteem uit te leggen, bijvoorbeeld door de ballasttanks te vullen of te legen.
3. de hoeveelheid lading te beoordelen.	1.Kennis van handmatige en technische methoden om het gewicht van de lading op verschillende soorten vaartuigen te bepalen. 2.Vaardigheid om methoden te gebruiken om de hoeveelheid geladen of geloste lading te bepalen. 3.Vaardigheid om de hoeveelheid vloeibare lading te berekenen met behulp van peilingen en/of tanktabellen.

0.4. Scheepswerktuigkunde, elektriciteit, elektronica en meet- en regeltechniek

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN

1.de machines, met inbegrip van pompen, leidingsystemen, bilge- en ballastsystemen, te bedienen;	1.Kennis van de procedures die gevolgd moeten worden voor een veilige bediening van de machines en het bilge- en ballastsysteem en kennis van de correcte verwijdering van afval. 2.Vaardigheid om de machines in de machinekamer te bedienen en te controleren overeenkomstig de procedures. 3.Vaardigheid om de veilige werking, bediening en onderhoud van het bilge- en ballastsysteem, met inbegrip van het melden van incidenten bij overslagoperaties, uit te leggen en vaardigheid om tankpeilen correct te lezen en te melden. 4.Vaardigheid om na het gebruik van de motoren de uitschakeling van de motoren voor te bereiden en uit te voeren. 5.Vaardigheid om de bilgepomp en pompsystemen voor ballast en lading te bedienen. 6.Vaardigheid om de noodzaak uit te leggen om afvalproducten op een juiste en veilige manier te verzamelen, op te slaan en af te geven. 7.Vaardigheid om hydraulische en pneumatische systemen te gebruiken.
2.generatoren gereed te maken, te starten, aan te sluiten en te wisselen, alsmede hun systemen en walaansluiting te controleren;	1. Kennis van de voortstuwingsinstallatie. 2. Vaardigheid om het schakelbord te gebruiken. 3. Vaardigheid om de walaansluiting te gebruiken.
3.de vereiste werktuigen en materialen te gebruiken;	1.Kennis van de kenmerken en beperkingen van processen, materialen en werktuigen die worden gebruikt voor onderhoud en reparatie van motoren en uitrusting. 2.Vaardigheid om veilige arbeidsprocessen toe te passen.
4.dagelijks onderhoud uit te voeren van hoofdmotoren, hulpmachines en controlesystemen;	Vaardigheid om de machinekamer, hoofdmotor, belangrijkste machines en hulpuitrustingen en controlesystemen te onderhouden en in goede staat te houden.
5.dagelijks onderhoud uit te voeren van machines, met inbegrip van pompen, leidingsystemen, bilge- en ballastsystemen.	Vaardigheid om pompen, leidingsystemen en bilge- en ballastsystemen te onderhouden en in goede staat te houden.

0.5. Onderhoud en reparaties

-De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.de gezondheid en het milieu te beschermen bij het uitvoeren van onderhoud en reparaties;	1.Kennis van de toepasselijke reinigings- en onderhoudsprocedures en hygiënevoorschriften. 2.Vaardigheid om alle verblijfsruimten en het stuurhuis te reinigen en goed het huishouden te doen overeenkomstig de hygiënevoorschriften, met inbegrip van de verantwoordelijkheid voor de eigen verblijfsruimte. 3.Vaardigheid om de machinekamers en motoren te reinigen met de passende reinigingsmiddelen. 4.Vaardigheid om buitendelen, romp en dekken van het vaartuig in de juiste volgorde en met passende materialen te reinigen en te onderhouden overeenkomstig de milieuvoorschriften. 5.Vaardigheid om scheepsbedrijfsafval en huishoudelijk afval te behandelen overeenkomstig de milieuvoorschriften.

2.technische apparaten te onderhouden overeenkomstig de technische instructies;	1.Kennis van technische onderhoudsinstructies en reparatieprogramma's. 2.Vaardigheid om alle technische uitrusting overeenkomstig de technische instructies te onderhouden en in goede staat te houden. 3.Vaardigheid om onder toezicht onderhoudsprogramma's (ook digitale) te gebruiken.
3.veilig om te gaan met draden en touwen;	1.Kennis de eigenschappen van de verschillende soorten draden en touwen. 2.Vaardigheid om draden en touwen te gebruiken en op te bergen overeenkomstig de veilige werkmethoden en -regels.
4.knopen en splitsen te maken overeenkomstig hun gebruik en in goede staat te houden.	1.Kennis van procedures die gevolgd moeten worden om veilig te slepen en te (ont)koppelen met beschikbare middelen aan boord. 2. Vaardigheid om draden en touwen te splitsen. 3.Vaardigheid om knopen toe te passen overeenkomstig hun gebruik. 4.Vaardigheid om touwen en draden in goede staat houden.

0.6. Communicatie

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.situaties te beschrijven in technische termen.	1.Kennis van de vereiste technische en nautische termen alsmede van termen in verband met sociale aspecten in gestandaardiseerde communicatiezinnen. 2.Vaardigheid om vereiste technische en nautische termen en termen in verband met sociale aspecten te gebruiken in gestandaardiseerde communicatiezinnen.

0.7. Gezondheid, veiligheid en milieubescherming

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.regels voor de veiligheid op het werk en preventie van ongevallen toe te passen;	1. Kennis van veilige werkmethoden. 2. Kennis van de aard van gevaren aan boord. 3.Vaardigheid om risico's in verband met de gevaren aan boord te voorkomen, bijvoorbeeld: • bewegingen van het vaartuig, •voorzieningen om veilig aan boord te gaan en van boord te gaan (zoals loopplanken en bijboten), • veilig opbergen van losse voorwerpen, • werken met machines, • herkennen van elektrische gevaren, •brandvoorzorgsmaatregelen en brandbestrijding, • professioneel gebruik van handgereedschap, •professioneel gebruik van draagbaar motorisch gereedschap, •naleving van de gezondheids- en hygiënevoorschriften,

	•opheffen van gevaren in verband met uitglijden, vallen en struikelen. 4.Kennis van de relevante werkinstructies op het gebied van gezondheid en veiligheid bij activiteiten aan boord. 5.Kennis van de toepasselijke voorschriften inzake veilige en duurzame werkomstandigheden. 6.Vaardigheid om activiteiten te voorkomen die gevaar kunnen opleveren voor het personeel of het vaartuig, zoals: • laden en lossen van lading, • afmeren en ontmeren, • werken op hoogte, • werken met chemische stoffen, • werken met accu's, • aanwezigheid in de machinekamer, • heffen van lasten (handmatig en mechanisch), • betreden van en werken in besloten ruimten.
2.persoonlijke beschermingsmiddelen te gebruiken om ongevallen te voorkomen;	1.Kennis van de procedures voor het gebruik van de vereiste uitrustingen voor veilig werken aan boord. 2.Vaardigheid om persoonlijke beschermingsmiddelen te gebruiken, zoals: • oogbescherming, • ademhalingsbescherming, • gehoorbescherming, • hoofdbescherming, • beschermende kleding.
3.te zwemmen en te assisteren bij reddingsoperaties:	1. Vaardigheid om zwemmend te redden. 2.Vaardigheid om reddingsmiddelen te gebruiken bij reddingsoperaties. 3.Vaardigheid om een slachtoffer te redden en te transporteren.
4.vluchtwegen en nooduitgangen te gebruiken;	1.Kennis van de procedures die gevolgd moeten worden bij evacuatie (rekening houdend met de plaatselijke kenmerken aan boord). 2. Vaardigheid om vluchtwegen vrij te houden.
5.interne communicatie- en alarmsystemen voor noodsituaties te gebruiken;	Vaardigheid om communicatiemiddelen, alarmsystemen en -uitrustingen voor noodsituaties te gebruiken.
6.kenmerken van brand en ontstekingsmechanismen en brandhaarden te onderscheiden;	1.Kennis van mogelijke oorzaken van brand bij verschillende activiteiten en classificatie van brand overeenkomstig de Europese EN-norm of gelijkwaardig. 2.Kennis van de kenmerken van het verbrandingsproces. 3.Vaardigheid om de beginselen van brandbestrijdingsprocedures kunnen toe te passen.
7.verschillende soorten brandblustoestellen te onderscheiden en te gebruiken;	1.Kennis van verschillende eigenschappen en klassen van brandblustoestellen. 2.Vaardigheid om verschillende methoden voor brandbestrijding en blusmateriaal en van vaste installaties te gebruiken, zoals: • de klassen van brandblustoestellen, •het gebruik van verschillende soorten draagbare blustoestellen en •de invloed van wind bij het benaderen van vuur.
8.medische eerste hulp te verlenen.	1.Kennis van de algemene beginselen van eerste medische hulp, met inbegrip van het beoordelen van de lichaamsstructuur

	en -functies, aan boord van een vaartuig na beoordeling van een situatie. 2.Vaardigheid om de lichamelijke en geestelijke toestand en persoonlijke hygiëne in stand te houden bij eerste hulp. 3.Kennis van relevante maatregelen bij ongevallen in overeenstemming met de erkende beste praktijken. 4.Vaardigheid om de behoeften van slachtoffers en bedreigingen voor de eigen veiligheid te beoordelen. 5.Vaardigheid om de nodige maatregelen te nemen in noodsituaties, met inbegrip van: a) slachtoffer in positie brengen, b) reanimatietechnieken toepassen, c) bloeden onder controle brengen, d)passende maatregelen nemen voor elementair shockmanagement, e)passende maatregelen nemen bij verbranding en brandwonden, met inbegrip van ongevallen door elektrische stroom, en f) een slachtoffer redden en vervoeren. 6.Vaardigheid om noodverbanden aan te leggen en materialen uit de eerstehulpkoffer te gebruiken.

1. Navigatie

1.1. De schipper moet in staat zijn een reis te plannen en te navigeren op de binnenwateren, hetgeen ook inhoudt dat hij of zij in staat moet zijn de meest logische, economische en milieuvriendelijke vaarroute te kiezen om de laad- en losbestemmingen te bereiken, rekening houdend met de toepasselijke vaarreglementen en de overeengekomen regels die van toepassing zijn in de binnenvaart.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.conform de vervoersovereenkomsten te navigeren op Europese binnenwateren, met inbegrip van sluizen en scheepsliften;	1.Kennis van nationale en internationale waterwegen die worden gebruikt door de binnenvaart, de geografische locatie van rivieren, kanalen, zee- en binnenhavens, kennis van de relatie met ladingstromen. 2.Kennis van de CEMT-klassenindeling (Europese Conferentie van ministers van Verkeer) voor de binnenwateren en de afmetingen van de waterweg ten opzichte van de afmetingen van het vaartuig met gebruik van moderne informatiesystemen. 3.Vaardigheid om met waterstanden, diepte, diepgang en doorvaarthoogte te rekenen aan de hand van relevante informatiebronnen. 4.Vaardigheid om afstanden en vaartijd te berekenen met gebruik van informatiebronnen over afstanden, sluizen, stremmingen, vaarsnelheid en vaartijd. 5.Kennis van aansprakelijkheids- en verzekeringskwesties. 6.Vaardigheid om bemanningsleden en boordpersoneel te instrueren over een veilige uitvoering van hun taken.
2.toepasselijke verkeersregels voor de navigatie op binnenwateren in acht te nemen en toe te passen om schade te voorkomen;	1.Kennis van de toepasselijke verkeersregels zoals de overeengekomen regels die van toepassing zijn in de binnenvaart voor het bevaren van de binnenwateren om schade (door bijvoorbeeld aanvaringen) te voorkomen.

	2.Vaardigheid om de relevante toepasselijke verkeersregels op de bevaren waterweg toe te passen.
3.rekening te houden met economische en ecologische aspecten van het gebruik van het vaartuig met het oog op een efficiënt en milieuvriendelijk gebruik;	1.Kennis van de milieuaspecten bij de navigatie op binnenwateren. 2.Vaardigheid om ecologisch duurzame en economische navigatie te verzorgen met betrekking tot brandstofefficiëntie, bunkeren, emissieniveaus, ondiep-watereffecten, aansluiting op walstroom en afvalbeheer.
4.rekening te houden met technische structuren en profielen van waterwegen en overeenkomstige voorzorgsmaatregelen te treffen;	1.Kennis van de invloed van kunstwerken, vaarwegprofielen en beschermingswerken op de navigatie. 2.Vaardigheid om de navigatie te verzorgen met het gebruik van verschillende soorten sluizen en bijbehorende schutprocessen, verschillende soorten bruggen en kanaal- en rivierprofielen, en om "vluchthavens" en overnachtingshavens te gebruiken.
5.te werken met actuele kaarten, berichten aan de scheepvaart of zeevarenden en andere publicaties;	1. Kennis van navigatiehulpmiddelen. 2.Vaardigheid om navigatiehulpmiddelen te gebruiken naar toepassing, bijvoorbeeld het satelliet-positiesysteem. 3.Vaardigheid om nautische kaarten te gebruiken, rekening houdend met factoren in verband met nauwkeurigheid en kaartlezen, zoals kaartdatum, symbolen, peilingen, bodembeschrijving, diepten en datums (WGS84), en om internationale kaartstandaarden zoals Inland ECDIS te gebruiken. 4.Vaardigheid om nautische publicaties zoals berichten aan de scheepvaart of zeevarenden te gebruiken om vereiste informatie te verkrijgen voor een veilige navigatie, waarbij te allen tijde de getijdenhoogte kan worden bepaald, en informatie over ijsgang, hoge en lage waterstanden, ligplaatsen en havengidsen te gebruiken.
6.relevante verkeersbegeleidings-instrumenten te gebruiken en toe te passen.	1. Kennis van seinen. 2.Vaardigheid om dag- en nachttekens te gebruiken zoals lichten om het vaartuig te geleiden. 3.Kennis van Inland AIS, Inland ECDIS, elektronische meldsystemen, berichten aan de scheepvaart of zeevarenden, RIS, bewaakte en onbewaakte vessel traffic services (VTS) en bijbehorende componenten. 4.Vaardigheid om verkeersinformatie-instrumenten te gebruiken.

1.2. De schipper moet in staat zijn de kennis over de toepasselijke regels voor het bemannen van een vaartuig toe te passen, met inbegrip van de kennis over rusttijden en de samenstelling van de dekbemanning.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.te zorgen voor een veilige bemanning van het vaartuig overeenkomstig de toepasselijke regels, met inbegrip van kennis over rusttijden en de samenstelling van de dekbemanning.	1.Kennis van de vereiste minimumbemanning en verplichte beroepskwalificaties van bemanningsleden en boordpersoneel. 2.Kennis van de vereiste medische geschiktheid en medische keuringen van bemanningsleden. 3.Kennis van de administratieve procedure om gegevens te registreren in dienstboekjes.

	4.Kennis van de toepasselijke exploitatiewijzen en minimumrusttijden. 5.Kennis van de administratieve procedure om gegevens te registreren in het vaartijdenboek. 6. Kennis van de regels inzake arbeidstijden. 7.Kennis van specifieke vergunningsvoorschriften. 8.Kennis van specifieke bemanningsvoorschriften voor vaartuigen die onder het ADN vallen, voor passagiersschepen en voor LNG-vaartuigen indien van toepassing. 9.Vaardigheid om bemanningsleden te instrueren over het begin en het einde van de dienst.

1.3. De schipper moet in staat zijn te varen en te manoeuvreren en daardoor het veilige gebruik van het vaartuig onder alle omstandigheden op de binnenwateren te waarborgen, ook in situaties met grote verkeersdrukte of waarin andere schepen gevaarlijke goederen vervoeren waarvoor een basiskennis van het Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) vereist is.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.te varen en manoeuvreren, rekening houdend met de geografische, hydrologische, meteorologische en morfologische eigenschappen van de belangrijkste binnenwateren;	1.Kennis van de hydrologische en morfologische eigenschappen van de belangrijkste binnenwateren, zoals stroomgebied en waterscheiding, soorten rivieren naar bron, verhang en verloop van een rivier, stroomsnelheid en stromingspatroon, menselijk ingrijpen in de loop van een rivier. 2.Kennis van de meteorologische invloeden op de belangrijkste binnenwateren, zoals weersverwachting en waarschuwingsdiensten, schaal van Beaufort, sectorindeling voor wind- en stormwaarschuwingen met factoren zoals luchtdruk, wind, hoge- en lagedrukgebieden, wolken, mist, soorten fronten en frontpassages, waarschuwingen voor ijsgang en hoogwater. 3.Vaardigheid om geografische, hydrologische, meteorologische en morfologische informatie toe te passen.
2.bevelen te geven tot het afmeren en ontmeren van het vaartuig en tot sleep- en verhaaloperaties;	1.Kennis van technische voorschriften en documenten met betrekking tot afmeer- en verhaaloperaties. 2.Vaardigheid om procedures voor afmeer- en ontmeermanoeuvres in te leiden en te zorgen dat de uitrustingen op verschillende soorten vaartuigen voldoen aan de eisen van het certificaat voor het desbetreffende vaartuig. 3.Vaardigheid om te communiceren met dekpersoneel, b.v. door communicatiesystemen en handsignalen te gebruiken.
3.veilige toegang tot het vaartuig te verlenen;	1.Kennis van de technische voorschriften over faciliteiten om toegang tot het vaartuig te krijgen. 2.Vaardigheid om de veilige toegang tot het vaartuig te organiseren, zowel tijdens de vaart, afgemeerd of voor anker liggend, en bijvoorbeeld trappen, loopplanken, bijboot, valbeveiliging en verlichting te gebruiken.
4.moderne elektronische navigatiehulpmiddelen te gebruiken;	1.Kennis van de functies en werking van navigatiehulpmiddelen.

	2.Kennis van de beginselen van de werking, beperkingen en foutbronnen van navigatiehulpmiddelen. 3.Vaardigheid om nautische sensoren en indicatoren te gebruiken die informatie voor de navigatie geven, zoals (D) gps, positie, kiellijn, koers, snelheid, afstand, diepte, Inland ECDIS en radar. 4.Vaardigheid om River Information Services (RIS) en technologieën te gebruiken, zoals Inland AIS, Inland ECDIS, elektronische meldsystemen en berichten voor de schipper, FIS (Fairway) Informatiediensten), TIS (Verkeersinformatiediensten), TMS (diensten voor verkeersbeheer), CAS (Calamiteitenbestrijdingsdiensten), ITL (informatie voor vervoerslogistiek), ILE (Information for Law Enforcement), ST (Statistieken), WCHD (Waterway Charges and Harbour Drues), afstand, diepte, ook in combinatie met de radar. 5.Vaardigheid om een onjuiste weergave van informatie te herkennen en correctieve methoden toe te passen.
5.technische voorschriften voor de binnenvaart in acht te nemen;	1.Kennis van de structuur en inhoud van de toepasselijke technische voorschriften en van de inhoud van het certificaat voor het vaartuig. 2.Vaardigheid om beoordelingen en certificeringsprocedures in te leiden.
6.rekening te houden met effecten van stroming, golven, wind en waterstanden in relatie tot interacties met kruisende, tegemoetkomende en voorbijlopende vaartuigen, en met wisselwerkingen tussen het vaartuig en de oever (kanaaleffect);	1.Kennis van de invloed van golven, wind en stroming op varende, manoeuvrerende of stilliggende vaartuigen, met inbegrip van het effect van wind zoals zijwind tijdens het manoeuvreren, ook bij nautische bovenbouwen, of bij het binnenvaren en verlaten van havens, sluizen en secundaire waterwegen. 2.Kennis van de invloed van stroming op varende, manoeuvrerende en stilliggende vaartuigen op waterwegen die door de binnenvaart worden gebruikt, zoals het effect van stroming, bijvoorbeeld bij het stroomopwaarts en stroomafwaarts manoeuvreren, het manoeuvreren met lege of beladen vaartuigen of bij het binnenvaren en verlaten van havens, sluizen en secundaire waterwegen. 3.Kennis van de invloed van de waterbeweging tijdens het varen, manoeuvreren en stilliggen, zoals de invloed van de waterbeweging met betrekking tot de diepgang in samenhang met de beschikbare waterdiepte, en van de reactie op ondiep-watereffecten, b.v. door de vaarsnelheid te verminderen. 4.Vaardigheid om interactie-effecten in acht te nemen tijdens het varen, manoeuvreren en stilliggen in smal vaarwater en om de interactie-effecten in relatie tot lege of beladen vaartuigen te herkennen. 5.Kennis van het effect van de ladingbehandeling en stuwomstandigheden op de stabiliteit tijdens het varen, manoeuvreren en stilliggen. 6.Vaardigheid om rekening te houden met trim, hellingshoek, onder water komen, hefboomprincipe en zwaartekrachtpunten.
7.voortstuwings- en manoeuvreersystemen en adequate communicatie- en alarmsystemen te gebruiken;	1.Kennis van voortstuwings-, stuur- en manoeuvreersystemen en van hun invloed op de manoeuvreereigenschappen. 2.Vaardigheid om voortstuwings-, stuur- en manoeuvreersystemen te gebruiken. 3. Kennis van ankerinrichtingen.

	4.Vaardigheid om ankers onder verschillende omstandigheden te gebruiken. 5. Kennis van communicatie- en alarmsystemen. 6.Vaardigheid om indien nodig instructies te geven in geval van een alarm.
8.te varen en manoeuvreren, ook bij grote verkeersdrukte of als andere schepen gevaarlijke goederen vervoeren waarvoor een basiskennis van het ADN vereist is.	1.Basiskennis van de structuur van het ADN, van de ADN-documenten en van de instructies en tekens die door het ADN worden voorgeschreven. 2.Vaardigheid om instructies in het ADN terug te vinden en tekens te identificeren voor vaartuigen die onder het ADN vallen.

1.4. De schipper moet in staat zijn te reageren op noodsituaties bij de navigatie op binnenwateren.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.voorzorgsmaatregelen te nemen in noodsituaties waarin het vaartuig opzettelijk aan de grond wordt gezet om grotere schade te voorkomen;	1.Kennis van ondiepe plaatsen en banken van zanderige aard waar het vaartuig aan de grond kan worden gezet. 2.Vaardigheid om machines of ankerinrichtingen adequaat te gebruiken wanneer het aan de grond zetten noodzakelijk wordt.
2.een vastgelopen vaartuig met en zonder hulp vlot te maken;	1.Kennis van de maatregelen die genomen moeten worden bij het aan de grond lopen, met inbegrip van het dichten van lekken en de vereiste handelingen om het vaartuig weer in het vaarwater te krijgen. 2.Vaardigheid om lekken te dichten en het vaartuig met hulp van andere vaartuigen zoals sleep- of duwboten los te tornen.
3.passende actie te ondernemen bij een dreigende aanvaring;	1.Kennis van de toepasselijke regels bij dreigende aanvaringen of ongevallen. 2.Vaardigheid om het vaartuig bij een onvermijdelijke aanvaring zodanig te voeren dat schade voor personen, zoals passagiers en bemanningsleden, het aanvarende vaartuig en het aangevaren vaartuig, de lading en het milieu tot een minimum wordt beperkt.
4.passende actie te ondernemen na een aanvaring en de schade te beoordelen.	1.Kennis van de toepasselijke regels na een aanvaring of ongeval. 2.Vaardigheid om passende maatregelen te nemen bij schade, aanvaring en aan de grond lopen, met inbegrip van de beoordeling van schade, communicatie met de bevoegde autoriteit en het verkrijgen van toestemming om naar een uitwijkplaats te varen.

2. Bedienen van het vaartuig

2.1. De schipper moet in staat zijn kennis van scheepsbouw en constructiemethoden in de binnenvaart toe te passen bij het bedienen van verschillende soorten vaartuigen en over een basiskennis beschikken inzake technische voorschriften voor binnenschepen als bedoeld in Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.de beginselen van scheepsbouw en constructiemethoden in de binnenvaart in acht te nemen;	1.Kennis van het belang en de invloed van de afmetingen van het vaartuig en de afmetingen van binnenwateren overeenkomstig de toepasselijke regels. 2.Vaardigheid om vaartuigen te bedienen met inachtneming van hun afmetingen en de toepasselijke constructievoorschriften. 3.Vaardigheid om toezicht te houden op de conformiteit van het vaartuig met de toepasselijke wetgeving en daarbij rekening te houden met constructiewerkzaamheden.
2.constructiemethoden van vaartuigen en hun vaareigenschappen te onderscheiden, met name in termen van stabiliteit en sterkte;	1.Kennis van de eigenschappen van het vaartuig zoals weergegeven in de constructietekeningen van verschillende soorten vaartuigen en van de invloed van de constructie op het gedrag, de stabiliteit en de stevigheid van het vaartuig. 2.Kennis van het gedrag van het vaartuig in verschillende omstandigheden en omgevingen. 3.Vaardigheid om toe te zien op de stabiliteit van het vaartuig en dienovereenkomstig instructies te geven.
3.structurele delen van vaartuigen en schadebeheersing en -beoordeling te begrijpen;	1.Kennis van de belangrijkste elementen van het vaartuig en verschillende soorten vaartuigen, m.i.v. basiskennis inzake technische voorschriften voor binnenvaartschepen als bedoeld in Richtlijn (EU) 2016/1629. 2.Vaardigheid om toezicht te houden op de hoofdbestanddelen van het vaartuig voor de verschillende soorten vervoer en dienovereenkomstig instructies te geven. 3.Kennis van de longitudinale en transversale structuur en plaatselijke versterkingen om schade te voorkomen en te analyseren. 4.Vaardigheid om de functies van de uitrusting en het gebruik van verschillende laadruimen en compartimenten te kunnen begrijpen en te controleren om schade te voorkomen en te analyseren.
4.actie te ondernemen om de waterdichtheid van het vaartuig te beschermen.	1. Kennis van de waterdichtheid van het vaartuig. 2.Vaardigheid om toezicht te houden op de waterdichtheid van het vaartuig en dienovereenkomstig instructies te geven.

2.2. De schipper moet in staat zijn controle en toezicht te houden op de verplichte uitrusting zoals genoemd in het geldende certificaat voor het vaartuig.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.de functionaliteiten van uitrusting van vaartuigen te begrijpen;	1. Kennis van de verplichte uitrustingen van het vaartuig. 2.Vaardigheid om alle uitrustingen in overeenstemming met hun functionaliteiten en de toepasselijke wetgeving te gebruiken en te controleren en dienovereenkomstig instructies te geven en toezicht te houden.
2.specifieke voorschriften inzake het vervoer van lading en passagiers in acht te nemen.	1.Kennis van specifieke voorschriften inzake de constructie van vaartuigen en de benodigde uitrusting voor het vervoer van verschillende ladingen en passagiers met verschillende soorten vaartuigen overeenkomstig de toepasselijke wetgeving.

	2.Vaardigheid om dienovereenkomstig instructies te geven en toezicht te houden. 3.Vaardigheid om instructies te geven voor en toe te zien op de correcte toepassing van de eisen van het certificaat.

3. Ladingbehandeling, stuwen en passagiersvervoer

3.1 De schipper moet in staat zijn te plannen en te waarborgen dat de lading veilig wordt geladen, gestouwd, vastgezet, gelost en behandeld tijdens de vaart.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.de relevante nationale, Europese en internationale regelgeving, codes en standaarden inzake het vervoer van lading te begrijpen;	1.Kennis van de nationale, Europese en internationale regelgeving inzake het laden, het lossen en de vervoersoperaties. 2.Relevante regels en standaarden inzake logistiek en multimodaal vervoer toepassen.
2.stuwplannen op te stellen en daarbij rekening te houden met kennis over beladings- en ballastsystemen om de belasting van de scheepsromp binnen aanvaardbare grenzen te houden;	1.Kennis van operationele en ontwerptechnische beperkingen van drogeladingschepen (zoals containerschepen) en tankschepen (N, C en G). 2.Vaardigheid om de grenzen voor buigmomenten en afschuifkrachten te interpreteren. 3.Kennis van het gebruik van stuw- en stabiliteitssoftware. 4.Vaardigheid om stuwplannen op te stellen, met inbegrip van het gebruik van stuw- en stabiliteitssoftware.
3.laad- en losprocedures controleren met het oog op een veilig vervoer;	1.Kennis van stuwplannen en beschikbare gegevens aan boord en hun implementatie. 2.Vaardigheid om lading te stuwen en vast te zetten, met inbegrip van het gebruik van vereiste uitrusting voor de ladingbehandeling en van de uitrusting om de lading vast te zetten en te beveiligen. 3.Kennis van verschillende methoden om het gewicht van de lading te bepalen op vrachtschepen, tankschepen en andere vaartuigen. 4.Kennis van de bepaling van de hoeveelheid geladen of geloste lading en van de berekening van de hoeveelheid droge en vloeibare lading. 5.Kennis van mogelijke nadelige effecten van onjuiste of onaangepaste ladingbehandeling. 6.Vaardigheid om technische middelen voor het laden en lossen in/uit vaartuigen en havens te gebruiken en maatregelen voor de arbeidsveiligheid te nemen tijdens hun gebruik.
4.onderscheid te maken tussen verschillende goederen en hun eigenschappen om toezicht te houden op het veilig en verantwoord laden van goederen overeenkomstig het stuwplan en dit te waarborgen.	1.Vaardigheid om procedures voor veilige ladingbehandeling vast te stellen overeenkomstig de bepalingen van de relevante regelgeving voor veilig werken. 2.Kennis van effectieve communicatie en werkrelaties met alle partners die betrokken zijn bij de laad- en losprocedures.

3.2. De schipper moet in staat zijn de stabiliteit van het vaartuig te plannen en te waarborgen.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.het effect van lading en ladingoperaties op trim en stabiliteit in acht nemen;	1.Kennis van de waterdichtheid en stabiliteit voor alle soorten lading en vaartuigen. 2.Vaardigheid om instrumenten te gebruiken om de trim en stabiliteit te corrigeren.
2.de effectieve tonnage van het vaartuig te beoordelen en gebruik te maken van stabiliteitsdiagrammen en trimtabellen, alsook van toestellen voor de berekening van de beladingstoestanden, met inbegrip van automatische databanken om een stuwplan te beoordelen.	1.Kennis van specifieke software om de stabiliteit, trim en belasting te berekenen. 2.Vaardigheid om de stabiliteit te bepalen en gebruik te maken van trimtabellen en stabiliteitsdiagrammen alsook van toestellen voor de berekening van de beladingstoestand.

3.3. De schipper moet in staat zijn het veilige vervoer van passagiers en de zorg voor de passagiers tijdens de vaart te plannen en te waarborgen, met inbegrip van rechtstreekse bijstand aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit overeenkomstig de opleidingseisen en instructies van bijlage IV bij Verordening (EU) Nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.de relevante nationale, Europese en internationale regelgeving, codes en standaarden inzake het vervoer van passagiers te begrijpen;	1.Kennis van de toepasselijke regelgeving en verdragen met betrekking tot het passagiersvervoer. 2.Vaardigheid om het veilig in- en ontschepen van passagiers en de zorg voor passagiers tijdens de vaart te waarborgen, met bijzondere aandacht voor personen die hulpbehoevend zijn, en bijstand te verlenen aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit overeenkomstig de opleidingseisen en instructies van bijlage IV bij Verordening (EU) Nr. 1177/2010. 3.Vaardigheid om procedures te controleren in geval van lekkage, brand, man over boord, aanvaring en evacuatie, met inbegrip van crisisbeheersing en crowdmanagement.
2.regelmatig veiligheidsoefeningen in overeenstemming met de (veiligheids)controlelijst en veiligheidsrol te organiseren en hierop toezicht te houden om in potentieel gevaarlijke situaties een veilig gedrag te waarborgen;	1.Kennis van verantwoordelijkheden onder de internationale en nationale regelgeving met betrekking tot de veiligheid van het schip, de passagiers en de bemanning. 2.Vaardigheid om het management en de opleiding van het boordpersoneel met betrekking tot de veiligheid te implementeren. 3.Eerste medische hulp aan boord van het schip verlenen.
3.gevolgen voor de stabiliteit van het passagiersschip in acht te nemen in relatie	1.Kennis van de regels en voorschriften met betrekking tot de stabiliteit.

tot de gewichtsverdeling van passagiers, het gedrag van passagiers en de communicatie met passagiers;	2.Vaardigheid om relevante maatregelen met betrekking tot de waterdichtheid, met inbegrip van de invloed op trim en stabiliteit, van passagiersschepen toe te passen. 3.Kennis van het ontwerp van het schip in relatie tot trim en stabiliteit en van acties die ondernomen moeten worden bij gedeeltelijk verlies van het drijfvermogen in onbeschadigde toestand/de lekstabiliteit van passagiersschepen. 4.Vaardigheid om gestandaardiseerde communicatiezinnen te gebruiken.
4.een risicoanalyse aan boord te definiëren en hierop toezicht te houden om de toegang van passagiers aan boord te beperken en een doeltreffend veiligheidssysteem aan boord op te zetten om toegang door onbevoegden te verhinderen;	1.Kennis en naleving van de beperking van het aantal passagiers in overeenstemming met het certificaat voor het passagiersschip. 2.Kennis van veiligheids- en beveiligingssystemen om toegang door onbevoegden te verhinderen. 3.Vaardigheid om wachtdienst (zoals nachtwachten) te organiseren met het oog op de veiligheid en beveiliging.
5.meldingen van passagiers (bijvoorbeeld over onvoorziene gebeurtenissen, beledigingen, vandalisme) te analyseren om daar op gepaste wijze op te reageren.	1.Kennis van de rechten en klachten van passagiers en kennis van risico's in verband met het vervoer van passagiers voor het milieu. 2.Vaardigheid om milieuvervuiling door passagiers en bemanning te voorkomen. 3.Vaardigheid om met klachten om te gaan en conflicten af te handelen. 4.Vaardigheid om te communiceren met boordpersoneel en alle betrokken partijen.

4. Scheepswerktuigkunde, elektriciteit, elektronica en meet- en regeltechniek

4.1. De schipper moet in staat zijn de werkzaamheden op het gebied van scheepswerktuigkunde, elektriciteit, elektronica en meet-en regeltechniek.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.de functionaliteit van de hoofdmotoren en hulpuitrusting en hun controlesystemen te gebruiken;	1.Kennis van de werking van de hoofdmotor en hulpuitrustingen. 2.Kennis van de eigenschappen van brandstoffen en smeermiddelen. 3. Kennis van controlesystemen. 4.Vaardigheid om diverse systemen van verschillende voortstuwingssystemen en hulpmachines en -uitrustingen te gebruiken.
2.toezicht te houden op bemanningsleden bij het gebruik en het onderhoud van de hoofdmotoren en hulpmachines en -uitrusting.	1.Vaardigheid om de bemanning te leiden met betrekking tot het gebruik en het onderhoud van technische uitrusting. 2.Vaardigheid om de inschakeling en uitschakeling van de hoofdvoortstuwing en hulpmachines en -uitrusting te leiden.

4.2. De schipper moet in staat zijn toezicht te houden op de hoofdmotoren, hulpwerktuigen en -apparatuur.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.instructies te geven om de hoofdmotoren, hulpmachines en hulpuitrusting gereed te maken;	1.Vaardigheid om de bemanning te instrueren over de voorbereiding en het gebruik van hoofdmotoren, hulpmachines en hulpuitrustingen. 2.Vaardigheid om controlelijsten op te stellen, hierop toe te zien en instructies te geven over het goed gebruik van dergelijke lijsten. 3.Vaardigheid om de bemanning te instrueren over de beginselen die tijdens de bewaking van de motor moeten worden nagekomen.
2.storingen en veel voorkomende fouten te detecteren en actie te ondernemen om schade te voorkomen;	1.Kennis van methoden om storingen van motoren en machines te detecteren. 2.Vaardigheid om storingen, veel voorkomende foutenbronnen of onjuiste handelingen te herkennen en daar adequaat op te reageren. 3.Vaardigheid om te instrueren over acties die nodig zijn om schade te voorkomen of om maatregelen te nemen om schade te beperken.
3.de fysische en chemische eigenschappen van brandstoffen en smeermiddelen te begrijpen;	1.Kennis van de eigenschappen van de gebruikte materialen. 2.Vaardigheid om olie en andere smeermiddelen overeenkomstig hun specificaties te gebruiken. 3.Vaardigheid om handboeken van machines te begrijpen. 4.Kennis van operationele kenmerken van uitrustingen en systemen.
4. de motorprestaties te evalueren.	Vaardigheid om handleidingen te gebruiken en te interpreteren om motorprestaties te evalueren en motoren adequaat te bedienen.

4.3. De schipper moet in staat zijn instructies te geven met betrekking tot de pomp van het vaartuig en het pompregelsysteem en deze te plannen.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN AARDIGHEDEN
1.toezicht te houden op routinepompwerkzaamheden en ballast- en laadpompsystemen.	1. Kennis van pompsystemen en –operaties. 2.Vaardigheid om toezicht te houden op de veilige bediening van pompsystemen voor bilge, ballast en lading, met inbegrip van adequate instructies aan de bemanning, en daarbij rekening te houden met de effecten van vrije oppervlakken op de stabiliteit.

4.4. De schipper moet ervoor kunnen zorgen dat elektrotechnische apparatuur van het vaartuig op een veilige manier wordt gebruikt, bediend, onderhouden en gerepareerd.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1	KOLOM 2

COMPETENTIE	KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.mogelijke schade aan elektrische en elektronische apparaten aan boord te voorkomen;	1.Kennis van elektrotechniek, elektronica en elektrische uitrustingen en veiligheidsapparatuur, zoals automatisering, instrumentatie en controlesystemen, om schade te voorkomen. 2.Vaardigheid om veilige werkmethoden toe te passen.
2.controlesystemen en -instrumenten te testen om fouten op te sporen en daarbij actie te ondernemen voor de reparatie en het onderhoud van elektrische of elektronische controle-uitrustingen;	1.Kennis van de elektrotechnische testapparatuur van het vaartuig. 2.Vaardigheid om controlesystemen te bedienen, testen en onderhouden en passende maatregelen te nemen.
3.instructies te geven vóór en na het vast- of losmaken van technische faciliteiten aan wal.	1.Kennis van de veiligheidsvoorschriften voor het werken met elektrische systemen. 2.Kennis van de constructie en operationele kenmerken van elektrische systemen en uitrustingen aan boord in relatie tot de faciliteiten aan wal. 3.Vaardigheid om instructies te geven om te allen tijde een veilige walaansluiting te waarborgen en om gevaarlijke situaties in samenhang met de faciliteiten aan wal te herkennen.

4.5. De schipper moet in staat zijn toezicht te houden op het veilige onderhoud en de reparatie van technische apparatuur.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.een correct gebruik van gereedschap te waarborgen voor het onderhoud en de reparatie van technische apparatuur	1.Kennis van onderhouds- en reparatieprocedures voor technische apparatuur. 2.Vaardigheid om het onderhoud en de reparatie in overeenstemming met de veiligheidseisen en met behulp van passende procedures (controle), uitrustingen en software te organiseren en te instrueren.
2.eigenschappen en beperkingen te beoordelen van materialen en benodigde procedures die worden gebruikt voor het onderhoud en de reparatie van technische apparatuur;	3.Kennis van de eigenschappen van onderhouds- en reparatiemateriaal voor technische apparatuur. 4.Vaardigheid om onderhouds- en reparatieprocedures voor apparatuur uit te voeren in overeenstemming met handleidingen.
3.technische en interne documentatie te evalueren.	1.Kennis van constructievoorschriften en technische documentatie. 2.Vaardigheid om controlelijsten op te stellen voor het onderhoud en de reparatie van technische apparatuur.

5. Onderhoud en reparatie

5.1. De schipper moet in staat zijn het onderhoud en de reparatie van het vaartuig en zijn uitrusting te organiseren in overeenstemming met de veiligheidseisen.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.te verzekeren dat bemanningsleden op een veilige manier omgaan met grond- en hulpstoffen;	1.Kennis van veilige en effectieve onderhouds- en reparatieprocedures. 2.Vaardigheid om toezicht te houden op de bemanning om voorzorgsmaatregelen te nemen en bij te dragen aan het voorkomen van verontreiniging van het mariene milieu. 3.Vaardigheid om toepasselijke arbeidsvoorschriften en regels voor veilig werken toe te passen en na te leven en deze te doen naleven.
2.werkopdrachten zodanig te definiëren, superviseren en waarborgen dat bemanningsleden in staat zijn zelfstandig onderhouds- en reparatiewerk uit te voeren;	1.Kennis van kosteneffectief en efficiënt onderhoud en van de toepasselijke wettelijke vereisten. 2.Vaardigheid om (digitale) onderhoudsprogramma's effectief te gebruiken. 3.Vaardigheid om het onderhoud en de reparatie van binnen- en buitendelen van het vaartuig te controleren en daarbij rekening te houden met de toepasselijke wettelijke vereisten zoals veiligheidsinformatiebladen. 4.Vaardigheid om de hygiëne van het vaartuig te waarborgen. 5.Vaardigheid om het afvalbeheer te organiseren, rekening houdend met de milieuvoorschriften, zoals het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI). 6.Vaardigheid om het periodieke onderhoudsprogramma voor het vaartuig op te stellen. 7.Vaardigheid om controle en toezicht uit te oefenen op technische documenten van het vaartuig en onderhoudslogboeken bij te houden.
3.materialen en werktuigen te kopen en te controleren met het oog op de bescherming van de gezondheid en het milieu;	1.Vaardigheid om de voorraden van het vaartuig te beheren. 2.Vaardigheid om een veilig werksysteem aan boord te organiseren, met inbegrip van het gebruik van gevaarlijke materialen voor reiniging en instandhouding. 3.Vaardigheid om de kwaliteit van reparaties te beoordelen.
4.ervoor te zorgen dat touwen en draden overeenkomstig de specificaties van de fabrikant en het beoogde gebruik worden gebruikt.	Vaardigheid om de bemanning te instrueren en te superviseren overeenkomstig de werkprocedures en veiligheidsbeperkingen voor het gebruik van touwen en draden conform het certificaat voor het vaartuig en de gegevensbladen.

6. Communicatie

6.1. De schipper moet in staat zijn het personeelsbeheer te verzorgen, zich verantwoordelijk op te stellen en te zorgen voor de organisatie van het werk en de opleidingen aan boord van het vaartuig.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.teambuilding te organiseren en te bevorderen en bemanningsleden te coachen met betrekking tot de taken aan boord en, indien nodig disciplinaire maatregelen te nemen;	1. Kennis van personeelsbeheer. 2.Vaardigheid om op adequate en professionele wijze instructies te geven aan de bemanning. 3.Vaardigheid om de gegeven instructies aan de bemanning uit te leggen.

	4.Vaardigheid om naar de bemanning terug te koppelen over professioneel en sociaal gedrag aan boord. 5.Vaardigheid om de taak- en werklastmanagement toe te passen, met inbegrip van de planning en coördinatie, toewijzing van personeel, beperkingen in tijd en middelen, prioriteitsbepaling. 6.Vaardigheid om vermoeidheid te herkennen en te voorkomen.
2.aan de bemanning instructies te geven over informatie- en communicatiesystemen;	1.Kennis van beschikbare informatie-- en communicatiesystemen aan boord. 2.Vaardigheid om de bemanning te instrueren over het gebruik van de communicatie-, media- en IT-systemen van het vaartuig.
3.gegevens te verzamelen, op te slaan en te beheren overeenkomstig de wetgeving inzake gegevensbescherming.	3.Kennis van het gebruik van alle computersystemen van het vaartuig. 4.Vaardigheid om gegevens te verzamelen en op te slaan overeenkomstig de toepasselijke wetgeving.

6.2. De schipper moet in staat zijn te allen tijde een goede communicatie te waarborgen, met inbegrip van het gebruik van gestandaardiseerde communicatiezinnen in situaties met communicatieproblemen.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.situaties te beschrijven in de relevante technische en nautische terminologie;	1.Kennis van het goede gebruik van relevante technische en nautische termen. 2. Vaardigheid om effectief te communiceren.
2.relevante informatie met betrekking tot de veiligheid aan boord en nautisch-technische kwesties in te winnen, te evalueren en te gebruiken.	1.Kennis van procedures die gevolgd moeten worden met betrekking tot alle nood-, spoed- en veiligheidscommunicatie. 2.Vaardigheid om gestandaardiseerde communicatiezinnen te gebruiken.

6.3 De schipper moet in staat zijn een evenwichtig en sociaal werkklimaat aan boord te bevorderen.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.voor een goede open werkomgeving te zorgen;	1.Vaardigheid om het initiatief te nemen bij het organiseren van teamvergaderingen om de sociale sfeer aan boord goed in evenwicht te houden. 2.Kennis en bewustzijn van sekse-specifieke en culturele verschillen. 3.Kennis van relevante regels voor de training en opleiding van studenten, leerlingen en stagiairs. 4.Vaardigheid om studenten, leerlingen en stagiairs op verschillende niveaus te begeleiden.

	5.Vaardigheid om de fundamentele beginselen voor teamwerk en -praktijken toe te passen, met inbegrip van conflictbeheersing.
2.de nationale, Europese en internationale sociale wetgeving toe te passen;	1.Kennis van de verschillende nationale, Europese en internationale sociale wetten. 2.Vaardigheid om de bemanningsleden te instrueren over het gebruik van relevante onderdelen van de sociale wetgeving.
3.een strikt alcohol- en drugsverbod op te leggen en adequaat te reageren bij overtredingen, verantwoordelijkheid op zich te nemen en de gevolgen van wangedrag uit te leggen;	1.Kennis van de toepasselijke regels inzake alcohol en drugs. 2.Vaardigheid om te communiceren over en te zorgen voor de naleving van de wetgeving en bewustmaking van de bedrijfsregels inzake alcohol en drugs. 3.Adequaat kunnen reageren op overtredingen van de wetgeving of bedrijfsregels.
4.de inkopen voor en toebereiding van maaltijden aan boord te organiseren.	1.Kennis van de beginselen van gezonde voeding. 2.Vaardigheid om bemanningsleden te instrueren over de planning en toebereiding van maaltijden. 3.Vaardigheid om bemanningsleden te instrueren en te superviseren met betrekking tot hygiënische normen. 4.Vaardigheid om bemanningsleden te instrueren over de planning van inkoopmogelijkheden.

7. Gezondheid, veiligheid, passagiersrechten en milieubescherming

7.1. De schipper moet in staat zijn toezicht te houden op de toepasselijke wettelijke eisen en maatregelen te nemen om mensenlevens te beschermen.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.de nationale en internationale wetgeving toe te passen en passende maatregelen te nemen om de gezondheid te beschermen en ongevallen te voorkomen;	1.Kennis van de wetgeving inzake de bescherming van de gezondheid en preventie van ongevallen. 2.Vaardigheid om veiligheidsprocedures toe te passen op basis van de toepasselijke wetgeving op het gebied van veiligheid en arbeidsomstandigheden.
2.controle en toezicht uit te oefenen op de geldigheid van het certificaat voor het vaartuig en andere relevante documenten voor het vaartuig en zijn gebruik;	1.Kennis van de wetgeving inzake periodieke controles van uitrustingen en constructiedelen. 2.Vaardigheid om de geldigheid van certificaten en andere relevante documenten voor het vaartuig en zijn gebruik te beoordelen.
3.de veiligheidsvoorschriften na te leven bij alle arbeidsprocessen door relevante veiligheidsmaatregelen te nemen om ongevallen te voorkomen;	3.Kennis van veilige werkmethoden en veilige werkprocedures. 3.Vaardigheid om veilige werkprocedures te organiseren en bemanningsleden te motiveren en te superviseren om de regels inzake veilig werken toe te passen.
4.controle en toezicht uit te oefenen op alle veiligheidsmaatregelen die nodig zijn voor de reiniging van besloten ruimten alvorens iemand deze opent, betreedt en reinigt.	1.Vaardigheid om veiligheidscontroles te organiseren en toe te zien op veiligheidsprocedures wanneer bemanningsleden of andere personen besloten ruimten betreden (zoals ballasttanks, kofferdammen, tanks, dubbelwandige rompen), ook tijdens een wachtdienst.

	2.Vaardigheid om een risicobeoordeling uit te voeren alvorens een besloten ruimte te betreden. 3.Kennis van voorzorgsmaatregelen die genomen moeten worden alvorens een besloten ruimte te betreden en tijdens werkzaamheden in een besloten ruimte, bijvoorbeeld: • gevaren van besloten ruimten, •testen van de atmosfeer alvorens de ruimte te betreden, •controle op het betreden van besloten ruimten, •beveiliging tegen het betreden van besloten ruimten, •beschermingsmiddelen (bijvoorbeeld valharnassen en ademhalingstoestellen) en • werken in besloten ruimten. 4.Vaardigheid om adequate actie te ondernemen in noodsituaties.

7.2. De schipper moet in staat zijn de veiligheid en beveiliging van de opvarenden te handhaven, met inbegrip van rechtstreekse bijstand aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit overeenkomstig de opleidingseisen en instructies van bijlage IV bij Verordening (EU) Nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.reddingsmiddelen en -voorzieningen te gebruiken en reddingsprocedures toe te passen voor slachtoffers en de eigen veiligheid;	1.Kennis van beschikbare reddingsmiddelen. 2.Vaardigheid om reddingsmiddelen en -voorzieningen te gebruiken en reddingsprocedures toe te passen voor slachtoffers en de eigen veiligheid.
2.oefeningen met betrekking tot crisisbeheersing te organiseren om personen aan boord te leren hoe zij moeten reageren in noodsituaties, zoals bij brand, mogelijke lekkage, ontploffingen, aanvaringen, "man-over-boord"-alarm en evacuatie;	1. Kennis van noodprocedures. 2.Vaardigheid om bemanningsleden te instrueren over noodprocedures. 3.Vaardigheid om periodieke training van de bemanning aan boord te organiseren ter voorbereiding van een noodsituatie, m.i.v. de organisatie van oefeningen voor brandbestrijding en "schip verlaten"-procedures.
3.instructies te geven met betrekking tot de brandveiligheid, persoonlijke beschermingsmiddelen, blusmethoden en -middelen, ademhalingsmaskers en het mogelijke gebruik van die uitrusting in geval van nood;	1.Kennis van de toepasselijke brandpreventiewetten en regelgeving over het gebruik van tabak en mogelijke ontstekingsbronnen. 2.Vaardigheid om relevante voorschriften toe te passen voor branddetectiesystemen, vaste en mobiele brandblusinstallaties en aanverwante uitrusting zoals materiaal voor pompoperaties, reddingsoperaties, berging, persoonlijke bescherming en communicatie. 3.Vaardigheid om het toezicht op en het onderhoud van systemen en uitrustingen voor branddetectie en blusoperaties te controleren. 4.Vaardigheid om bemanning en boordpersoneel te instrueren over de toepassing van regels voor veilig

	werken en de instandhouding van persoonlijke beschermings- en reddingsmiddelen.
4. eerste hulp te verlenen;	Vaardigheid om te handelen in overeenstemming met normen en praktijken voor eerste hulp.
5.een efficiënt boordsysteem in te stellen voor de controle van reddingsmiddelen en het correcte gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen;	1.Kennis van de toepasselijke wetgeving en voorschriften inzake reddingsmiddelen en -voorzieningen en veilige arbeidsomstandigheden. 2.Vaardigheid om de operationele toestand van reddingsmiddelen, brandbestrijdingsmateriaal en overige veiligheidsuitrustingen en -systemen in stand te houden en periodiek te beoordelen. 3.Vaardigheid om bemanningsleden en boordpersoneel te instrueren over, aan te zetten tot en te superviseren in verband met het correct gebruik van (persoonlijke) beschermingsmiddelen en veiligheidsuitrustingen.
6.bijstand voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit te organiseren.	1.Kennis van de opleidingseisen en instructies van bijlage IV bij Verordening (EU) Nr. 1177/2010. 2.Vaardigheid om bijstand te verlenen aan en te organiseren voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit.

7.3. De schipper moet in staat zijn noodplannen en plannen voor schadebeperking op te stellen en om te gaan met noodsituaties.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.voorbereidingen voor reddingsplannen in verschillende soorten noodgevallen in te leiden;	1.Kennis van verschillende soorten mogelijke noodsituaties, zoals aanvaringen, brand, vollopen en zinken. 2.Vaardigheid om rampen- en noodplannen aan boord te organiseren om het hoofd te bieden aan noodsituaties en specifieke taken toe te wijzen aan bemanningsleden, met inbegrip van controle en toezicht.
2.trainingen te organiseren over brandpreventie, het herkennen van oorzaken van brand en brandbestrijding, rekening houdend met de verschillende vaardigheden van bemanningsleden;	1.Kennis van brandbestrijdingsprocedures met bijzondere nadruk op tactiek en bevelvoering. 2.Kennis van het gebruik van water voor het blussen van brand in samenhang met de invloed op de stabiliteit van het vaartuig en vaardigheid om passende maatregelen te nemen. 3.Vaardigheid om te communiceren en te coördineren tijdens de brandbestrijding, met inbegrip van de communicatie met externe organisaties, en om actief deel te nemen aan reddings- en brandbestrijdingsoperaties.
3.oefeningen met reddingsmiddelen en -voorzieningen te houden;	1.Kennis van specifieke kenmerken en voordelen van reddingsmiddelen. 2.Vaardigheid om een bijboot te water te laten en terug te zetten en bemanningsleden en boordpersoneel te instrueren over het gebruik van een bijboot.
4.instructies te geven met betrekking tot reddingsplannen, vluchtwegen en interne communicatie- en alarmsystemen.	1.Kennis van de toepasselijke wetgeving inzake reddingsplannen en de veiligheidsrol.

	2.Vaardigheid om instructies te geven over reddingsplannen, vluchtwegen en interne communicatie- en alarmsystemen.

7.4. De schipper moet in staat zijn ervoor te zorgen dat aan de eisen inzake milieubescherming wordt voldaan.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.voorzorgsmaatregelen te nemen ter voorkoming van milieuverontreiniging en relevante uitrusting te gebruiken;	1.Kennis van procedures om milieuverontreiniging te voorkomen. 2.Vaardigheid om voorzorgsmaatregelen te nemen om milieuverontreiniging te voorkomen. 3.Vaardigheid om veilige bunkerprocedures toe te passen. 4.Vaardigheid om maatregelen te treffen en instructies te geven bij schade, aanvaring en aan de grond lopen, met inbegrip van het dichten van lekken.
2. de milieuwetgeving toe te passen;	1. Kennis van de milieuvoorschriften. 2.Vaardigheid om bemanningsleden aan te zetten tot relevante maatregelen ten behoeve van het milieu of milieuvriendelijk te handelen.
3.uitrusting en materiaal op een spaarzame en milieuvriendelijke manier te gebruiken.	1.Kennis van procedures om duurzaam gebruik te maken van hulpbronnen. 2.Vaardigheid om de bemanning te instrueren over een spaarzaam en milieuvriendelijk gebruik van uitrusting en materiaal.
4.instructies te geven over en toezicht te houden op duurzame afvalverwijdering.	1.Kennis van wetgeving inzake de afvalverwijdering. 2.Vaardigheid om te zorgen voor duurzame afvalverwijdering en bemanningsleden en boordpersoneel dienovereenkomstig te instrueren.

III. Competentiestandaarden voor het varen op binnenwateren van maritieme aard

1. Een schipper die op binnenwateren van maritieme aard vaart, moet in staat zijn te werken met actuele kaarten, berichten aan schippers en zeelieden en andere publicaties die specifiek betrekking hebben op waterwegen van maritieme aard.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.informatie afkomstig van specifieke nautische informatiebronnen te gebruiken en toepasselijke regels op binnenwateren van maritieme aard in acht te nemen.	1.Kennis van het gebruik van nautische kaarten voor binnenwateren van maritieme aard. 2.Vaardigheid om kaarten voor binnenwateren van maritieme aard correct te gebruiken en toe te passen, rekening houdend met factoren in verband met de nauwkeurigheid van kaartlezen zoals kaartdatum, symbolen, peilingen, bodembeschrijving, diepten, datums en internationale kaartstandaarden zoals ECDIS. 3.Kennis van terrestrische en satellietnavigatie voor de bepaling van navigatie op gegist bestek, zichtnavigatie, coördinaten,

	geodetische breedte en lengte, horizontale geodetische datum, verschil in breedte- en lengtegraad, afstand en snelheid over de grond, richtingen over de grond, koers, koers over de grond, kompaskoers gecorrigeerd voor drift als gevolg van de windrichting en -kracht, kiellijn en peiling, koersbepaling, koersbepaling rekening houdend met wind- en stromingseffecten, koersbepaling rekening houdend met het effect van stroming en plotten van de positie tijdens het varen op koers en peiling. 4.Vaardigheid om berichten aan de scheepvaart/zeevarenden en andere informatiediensten zoals vaaraanwijzingen, zeemansgidsen, lichtenlijsten, maritieme veiligheidsinformatie (MVI) te gebruiken. 5.Kennis van verkeersregels die van toepassing zijn op binnenwateren van maritieme aard, m.i.v. relevante delen van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee. 6.Kennis van de regels die in noodsituaties van toepassing zijn op binnenwateren van maritieme aard. 7.Vaardigheid om de bij specifieke regelgeving voorziene maritieme uitrusting te gebruiken.

2. De schipper die op binnenwateren van maritieme aard vaart, moet in staat zijn met getijdengegevens, -stromingen, -perioden en -cycli, de tijdstippen van getijdenstromingen en getijden en variaties in een estuarium om te gaan.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.getijden, getijdengerelateerde weersverwachtingen en omstandigheden vóór de afvaart en tijdens de vaart in acht te nemen.	1.Kennis van publicaties en informatie voor het voorspellen van getijden en stromingen, zoals getijdentabellen, voorspelling van getijden voor bijstations, informatie over ijsgang, hoge en lage waterstanden, ligplaatsen en havengidsen om waterstand, richting en kracht van stromingen en beschikbare diepte te bepalen. 2.Kennis van effecten van weersomstandigheden, landvorm en andere factoren op getijdenstromingen. 3.Vaardigheid om de invloed te bepalen van de waterstand, getijdenstroming en weersomstandigheden en golven op de geplande reis voor een veilige navigatie.

3. De schipper die op binnenwateren van maritieme aard vaart, moet in staat zijn SIGNI (Signalisation de voies de Navigation Intérieure) en IALA (Internationale Associatie voor maritieme ondersteuning van navigatie en vuurtoreninstanties) te gebruiken ten behoeve van veilige scheepvaart op binnenwateren van maritieme aard.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.SIGNI (Signalisation de Voies de Navigation Intérieure), IALA (Internationale Associatie voor maritieme	1.Kennis van betonnings-, IALA-Regio A-, markerings- en signaalsystemen zoals betonningsrichting, nummering, markering van objecten en bovenbouwen, laterale en

ondersteuning van navigatie en vuurtoreninstanties) of andere plaatselijke markerings- en signaalsystemen te gebruiken.	kardinale markeringen, scheidingstonnen, aanvullende markeringen, markering van gevaarlijke punten en obstakels, markering van de loop van het vaarwater en de vaargeul, ingangen van havens, betonning en verlichting, kenmerken van verlichting. 2.Vaardigheid om de markerings- en signaalsystemen te gebruiken om de juiste positie van het vaartuig in de waterweg te bepalen met inachtneming van de plaatselijke omstandigheden en voorschriften.

IV. Competentiestandaarden voor het besturen van een vaartuig met behulp van een radar

1. Een schipper die met behulp van de radar vaart, moet in staat zijn vóór de afvaart passende maatregelen te nemen met betrekking tot het varen met behulp van de radar.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.het begin van een reis voor te bereiden en navigatieradarinstallaties en bochtaanwijzers te gebruiken met name voor navigatie in omstandigheden met beperkt zicht	1.Algemene kennis van radiogolven en kennis van het principe van radar en met name van • de voortplantingssnelheid van radiogolven, • de reflectie van radiogolven en • de technische sleutelparameters van navigatieradarinstallaties (werkfrequentiebereik, zendvermogen, pulsduur, aantal omwentelingen van de antenne, eigenschappen van de antenne, afmetingen van het beeldscherm en afstandsbereiken, minimumafstand, radiale resolutie en azimutale resolutie enz.). 2.Algemene kennis van de beginselen van de werking van bochtaanwijzers en hun toepassing. 3.Vaardigheid om navigatieradarinstallaties in te schakelen, in te stellen en te controleren, zoals afstemming, versterking, helderheid, aan/stand-by, bereik, en om bochtaanwijzers in de binnenvaart te gebruiken en zorg te dragen voor een goed gebruik.

2. Een schipper die met behulp van een radar vaart, moet in staat zijn radarbeelden te interpreteren en de informatie van de radar te analyseren.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.het radarbeeld correct te interpreteren met betrekking tot de eigen positie en de positie van andere vaartuigen;	1.Vaardigheid om het radarbeeld te interpreteren en de volgende informatie correct af te lezen: • de plaats van de antenne op het beeldscherm en de koerslijn, • de instelling van de positie, koers en draaiing van het eigen vaartuig, • de bepaling van de afstanden en het bereik.

	2.Vaardigheid om het gedrag van andere verkeersdeelnemers (stilliggende, tegemoetkomende en in dezelfde richting varende vaartuigen) te interpreteren.
2.andere door de radar verstrekte informatie te analyseren.	1.Vaardigheid om de door de radar verstrekte informatie zoals koerslijn (HL), elektronische peillijn (EBL), afstandsringen en variabele afstandsmeetring (VRM), nalichtspoor, decentreren en evenwijdige lijnen (P-Lines) te analyseren en het radarbeeld te verklaren. 2.Kennis van de beperking van informatie verkregen door middel van navigatieradarinstallaties. 3.Vaardigheid om het gedrag van stationaire en bewegende objecten die op de radar worden weergegeven te interpreteren.

3. De schipper die vaart met behulp van radar moet in staat zijn interferenties van verschillende oorsprong te verminderen.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.storingen die afkomstig zijn van het eigen vaartuig te identificeren en te verminderen;	1.Kennis van storingen die kunnen worden veroorzaakt door het uiteenvallen of splitsen van de antennebundel, effecten van schaduwvorming (blinde sectoren) of meervoudige reflecties (bijvoorbeeld in het gebied van de laadruimte). 2.Vaardigheid om maatregelen te nemen om storingen die vanuit het eigen vaartuig komen te verminderen.
2.storingen die afkomstig zijn van de omgeving te identificeren en te verminderen;	1.Inzicht in storingen door regen of golfslag, strooivelden (bijvoorbeeld bij bruggen), meervoudige reflecties, valse echo's of spookecho's (schijndoelen), hoogspanningsleidingen, radarschaduw (schaduwvorming) en effecten van meerwegpropagatie. 2.Vaardigheid om maatregelen te nemen ter vermindering van storingen die vanuit de omgeving komen (door gebruik te maken van neerslagonderdrukking (FTC) en golfonderdrukking (STC)).
3.storingen die worden veroorzaakt door andere radarnavigatieapparatuur te identificeren en te verminderen.	1.Inzicht in het optreden van storingen die door andere navigatieradarinstallaties worden veroorzaakt. 2.Vaardigheid om maatregelen te nemen om storingen die door andere navigatieradarinstallaties worden veroorzaakt op te heffen (interferentie-onderdrukking/IR-functie).

4. Een schipper die met behulp van een radar vaart, moet daarbij rekening kunnen houden met de regels die van toepassing zijn in de binnenvaart en de regels inzake varen met behulp van de radar (zoals eisen inzake bemanning of technische voorschriften voor vaartuigen) in acht kunnen nemen.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.regels voor het gebruik van radar toe te passen.	1.Kennis van specifieke regels voor het gebruik van de radar in regels die van toepassing zijn op de binnenvaart en in de toepasselijke politievoorschriften (bijvoorbeeld varen in omstandigheden met beperkt zicht, gebruik van de radar wanneer het zicht niet beperkt is en verplicht gebruik van de radar tijdens de vaart), gebruik van VHF, geluidsseinen en koersafspraken.

	2.Kennis van de technische voorschriften voor vaartuigen die gebruikmaken van navigatieradarinstallatie overeenkomstig de toepasselijke technische voorschriften zoals ES-TRIN (Europese norm tot vaststelling van technische voorschriften voor binnenschepen). 3.Vaardigheid om correct gebruik te maken van navigatieradarinstallaties, bochtaanwijzers en Inland ECDIS in combinatie met de radar. 4.Kennis van de bemanningsvoorschriften in omstandigheden met beperkt zicht en in omstandigheden met goed zicht. 5.Vaardigheid om adequaat taken toe te wijzen aan bemanningsleden en passende instructies te geven.

5. De schipper die met behulp van radar vaart, moet in staat zijn om te gaan met specifieke omstandigheden, zoals druk verkeer, uitval van apparaten, gevaarlijke situaties.

De schipper moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.adequaat te reageren in uitzonderlijke omstandigheden, zoals bij een hoge verkeersdichtheid, bij het uitvallen van apparaten en in andere onduidelijke of gevaarlijke verkeerssituaties.	1.Kennis van mogelijkheden om te reageren bij een hoge verkeersdichtheid. 2.Vaardigheid om passende maatregelen te nemen bij een hoge verkeersdichtheid. 3.Kennis van risicobeperkende maatregelen en adequate reactiepatronen bij uitval van apparaten. 4.Vaardigheid om te reageren bij uitval van apparaten. 5.Kennis van mogelijke acties in onduidelijke of gevaarlijke verkeerssituaties. 6.Vaardigheid om te reageren in onduidelijke of gevaarlijke verkeerssituaties.

V. COMPETENTIESTANDAARDEN VOOR DESKUNDIGEN VOOR DE PASSAGIERSVAART

1. De deskundige moet in staat zijn het gebruik van reddingsmiddelen aan boord van passagiersschepen te organiseren.

De deskundige moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.het gebruik van reddingsmiddelen te organiseren.	1.Kennis van veiligheidsbeheersingsplannen, met inbegrip van: • de veiligheidsrol en het veiligheidsplan, • de noodplannen en -procedures. 2.Kennis van reddingsmiddelen en hun functies en vaardigheid om het gebruik van reddingsmiddelen te demonstreren. 3.Kennis van ruimten die toegankelijk zijn voor passagiers met beperkte mobiliteit.

	4.Vaardigheid om het gebruik van reddingsmiddelen voor passagiers, met inbegrip van passagiers met beperkte mobiliteit, te demonstreren.

2. De deskundige moet in staat zijn veiligheidsinstructies toe te passen en de nodige maatregelen te nemen ter bescherming van passagiers in het algemeen, met name in noodgevallen (bv. evacuatie, schade, aanvaring, aan de grond lopen, brand, explosie of andere situaties waarbij paniek kan ontstaan), met inbegrip van rechtstreekse bijstand aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit, in overeenstemming met de opleidingseisen en instructies van bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 1177/2010.

De deskundige moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.veiligheidsinstructies toe te passen;	1.Vaardigheid om toezicht te houden op de veiligheidssystemen en -uitrusting en om de veiligheidsuitrusting van het passagiersschip, met inbegrip van ademhalingsapparaten, te beoordelen en te controleren. 2.Vaardigheid om oefeningen voor noodsituaties te leiden. 3.Vaardigheid om aan bemanningsleden en boordpersoneel die een rol krijgen toebedeeld in de veiligheidsrol te instrueren over het gebruik van reddingsmiddelen, vluchtwegen, verzamelruimten en evacuatieruimten in noodgevallen. 4.Vaardigheid om passagiers aan het begin van de reis te informeren over de gedragscode en de inhoud van het veiligheidsplan.
2.de nodige maatregelen te nemen ter bescherming van passagiers in het algemeen en in noodsituaties;	1.Vaardigheid om de planning van de veiligheidsrol voor de evacuatie van delen van het schip of het hele schip te implementeren en daarbij rekening te houden met verschillende noodsituaties (bijvoorbeeld rook, brand, lekkage, gevaar voor de stabiliteit van het schip en gevaren die voortvloeien uit de lading die aan boord wordt vervoerd). 2.Kennis van de beginselen van crisisbeheersing, crowdmanagement en conflictbeheersing. 3.Vaardigheid om de noodzakelijke informatie te verstrekken aan de schipper, passagiers en externe hulpverleningsdiensten.
3.bijstand te verlenen en instructies te geven om gehandicapten en passagiers met beperkte mobiliteit in staat te stellen veilig in te schepen, aan boord te blijven en te ontschepen.	1.Kennis van de toegankelijkheid van het schip, van de ruimten aan boord die geschikt zijn voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit, met inbegrip van hun specifieke behoeften met betrekking tot bijvoorbeeld vluchtwegen, en kennis van de correcte aanduiding van deze ruimten in veiligheidsplannen. 2.Vaardigheid om de regels voor niet-discriminerende toegang en de planning van de veiligheidsrol toe te passen voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit en alle opleidingseisen van bijlage IV bij Verordening (EU) Nr. 1177/2010.

3. De deskundige moet in staat zijn in eenvoudig Engels te communiceren.

De deskundige moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.over veiligheidskwesties te communiceren in eenvoudig Engels.	1.Kennis van een Engelse basiswoordenschat en passende zinswendingen voor het begeleiden van passagiers en boordpersoneel onder normale omstandigheden en om hen in noodgevallen te waarschuwen en te begeleiden. 2.Vaardigheid om een Engelse basiswoordenschat en passende zinswendingen te gebruiken voor het begeleiden van passagiers en boordpersoneel onder normale omstandigheden en om hen in noodgevallen te waarschuwen en te begeleiden;

4. De deskundige moet kunnen voldoen aan de relevante voorschriften van Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004.

De deskundige moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.passagiers bijstand te verlenen in verband met hun rechten.	1.Kennis van de regels voor de binnenvaart die zijn vastgesteld bij Verordening (EU) Nr. 1177/2010, met name inzake her verbod op discriminatie tussen passagiers met betrekking tot de vervoersvoorwaarden die door vervoerders worden aangeboden, de rechten van passagiers bij annulering of vertraging, de minimaal aan passagiers te verstrekken informatie, de afhandeling van klachten en de algemene voorschriften inzake de handhaving. 2.Vaardigheid om passagiers te informeren over de toepasselijke rechten van passagiers. 3.Vaardigheid om toepasselijke procedures voor het verlenen van toegang en professionele bijstand te implementeren.

VI. Competentiestandaarden voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG)

1. De deskundige moet in staat zijn te zorgen voor de naleving van wetgeving en normen die van toepassing zijn op vaartuigen die LNG als brandstof gebruiken, en van andere toepasselijke regelgeving op het gebied van de gezondheid en veiligheid.

De deskundige moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.te zorgen voor de naleving van relevante toepasselijke wetgeving en standaarden inzake vaartuigen die LNG als brandstof gebruiken;	1.Kennis van wetgeving met betrekking tot vaartuigen die LNG als brandstof gebruiken, zoals relevante politieverordeningen, technische voorschriften en het ADN. 2. Kennis van de voorschriften van classificatiebureaus. 3.Vaardigheid om instructies te geven over en toe te zien op handelingen van bemanningsleden aan boord en met name bij de bunkerprocedure om te zorgen voor de naleving van de toepasselijke wetgeving en standaarden voor vaartuigen die LNG als brandstof gebruiken.
2.te zorgen voor de naleving van andere relevante wetgeving over de gezondheid en veiligheid tijdens de vaart en afgemeerd.	1.Kennis van relevante wetgeving over de gezondheid en veiligheid, met inbegrip van relevante plaatselijke voorschriften en vergunningen, vooral in de havengebieden.

	2.Vaardigheid om instructies te geven aan en toe te zien op handelingen van bemanningsleden om de naleving van andere relevante wetgeving over de gezondheid en veiligheid te waarborgen.

2. De deskundige moet op de hoogte blijven van specifieke aandachtspunten met betrekking tot LNG, en de risico's ervan kunnen herkennen en beheren.

De deskundige moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.specifieke aandachtspunten in verband met de specifieke eigenschappen van LNG te herkennen;	1.Kennis van de definitie, samenstelling en kwaliteitskenmerken van LNG, veiligheidsgegevensbladen (VGB), fysische en producttechnische eigenschappen en milieueigenschappen. 2.Kennis van de juiste opslagtemperatuur, het vlampunt, de explosiegrenswaarden en drukkenmerken, de kritische temperaturen, de gerelateerde gevaren, de atmosferische voorwaarden, de cryogene eigenschappen, het gedrag van LNG in de lucht, het verdampingsgas en het inerte gas, bv. stikstof.
2.risico's te onderkennen en te beheren.	1.Kennis van veiligheidsplannen, gevaren en risico's, met inbegrip van kennis van de veiligheidsrol en bijbehorende veiligheidstaken. 2.Vaardigheid om risicomanagement te verrichten, de veiligheid aan boord te documenteren (met inbegrip van het veiligheidsplan en de veiligheidsinstructies), gevaarlijke plaatsen en de brandveiligheid te beoordelen en te controleren en persoonlijke beschermingsmiddelen te gebruiken.

3. De deskundige moet de specifieke LNG-installaties veilig kunnen bedienen.

De deskundige moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.de specifieke LNG-systemen aan boord en die met boordsystemen verbonden zijn, veilig te bedienen.	1.Kennis van technische aspecten van het LNG-systeem zoals: • algemene opstelling en operationeel handboek, • bunkersysteem voor LNG, • voorzieningen voor het opvangen van lekkage, • opslagsysteem voor LNG, • gasverwerkingsysteem, • leidingsysteem voor LNG, • gastoevoersysteem, • machinekamerconcept, • ventilatiesysteem, •temperaturen en druk (een schema van de druk- en temperatuurverdeling kunnen lezen), •afsluiters (met name de hoofdafsluiter voor gasvormige brandstof), drukontlastventielen, •besturing, monitoring en veiligheidssystemen, alarmen, gasdetectie en veiligheidsdroogkoppelingen (break-away-droogkoppelingen). 2.Vaardigheid om de werking van LNG te verduidelijken, druk en temperaturen uit te lezen, nalens-, opslag-, gastoevoer-, ventilatie-,

	leiding- en veiligheidssystemen en afsluiters te bedienen en het uitdampen van LNG te beheren.

4. De deskundige moet regelmatige controles van de LNG-installatie kunnen waarborgen.

De deskundige moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.regelmatige controles van het LNG-systeem uit te voeren en daarop toe te zien.	1.Kennis van het onderhoud en de monitoring van het LNG-systeem. 2. Kennis van mogelijke fouten, storingen en alarmen. 3.Vaardigheid om dagelijks, wekelijks en regelmatig onderhoud uit te voeren, fouten en storingen te verhelpen en onderhoudswerkzaamheden te documenteren.

5. De deskundige moet weten hoe het bunkeren van LNG op een veilige en gecontroleerde manier moet worden uitgevoerd.

De deskundige moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.bunkerprocedures op een veilige manier uit te voeren en te monitoren.	1.Kennis van: •kentekens overeenkomstig relevante politie- en havenvoorschriften, •voorwaarden voor het stilliggen en meren met het oog op het bunkeren, • procedure voor het bunkeren van LNG, • purgeren van het LNG-systeem, • relevante controlelijsten en het opleveringscertificaat, •veiligheidsmaatregelen tijdens het bunkeren en evacuatieprocedures. 2.Vaardigheid om bunkerprocedures te starten en te monitoren, met inbegrip van maatregelen om veilig afmeren en de correcte plaatsing van kabels en leidingen te waarborgen om lekkage te voorkomen, en vaardigheid om maatregelen te nemen om LNG- en bunkeraansluitingen indien nodig te allen tijde indien nodig veilig te ontkoppelen. 3.Vaardigheid om de naleving van relevante regelingen voor veiligheidszones te waarborgen. 4.Vaardigheid om de start van de bunkerprocedure te melden en om veilig te bunkeren overeenkomstig het handboek, met inbegrip van de vaardigheid om druk, temperatuur en LNG-peil in tanks te monitoren. 5.Vaardigheid om leidingsystemen te purgeren, afsluiters te sluiten en het vaartuig los te koppelen van de bunkerinstallatie en om het einde van de procedure na het bunkeren te melden.

6. De deskundige moet in staat zijn de LNG-installatie klaar te maken voor onderhoud aan het vaartuig.

De deskundige moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN

1.het LNG-systeem voor te bereiden voor onderhoudswerkzaamheden aan het vaartuig en voor hergebruik.	1.Kennis van correcte purgeerprocedures zoals het gebruik van gasontlading en spoeling van het LNG-systeem voorafgaand aan onderhoud of reparaties op de scheepswerf. 2.Vaardigheid om: • het LNG-systeem inert te maken, •de procedure voor het legen van de opslagtank voor LNG uit te voeren, •de eerste vulling van de opslagtank voor LNG (droging en koeling) te verrichten en •de inbedrijfstelling na onderhoud of reparaties op de scheepswerf te verzorgen.

7. De deskundige moet in staat zijn om te gaan met noodsituaties in verband met LNG.

De deskundige moet in staat zijn:

KOLOM 1 COMPETENTIE	KOLOM 2 KENNIS EN VAARDIGHEDEN
1.adequaat te reageren in geval van noodsituaties (zoals verspreiding of vrijkomen van LNG, huidcontact met een stof met een lage temperatuur, brand, incidenten in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen die specifieke gevaren inhouden of vastlopen van het vaartuig).	1.Kennis van de noodmaatregelen en veiligheidsdocumentatie aan boord (inclusief veiligheidsplan en veiligheidsinstructies). 2.Vaardigheid om adequaat te reageren in noodsituaties, zoals: • verspreiding van LNG op het dek, • huidcontact met LNG, •vrijkomen van LNG in gesloten ruimten (bijvoorbeeld machinekamers), •verspreiding van LNG of aardgas in interbarrierruimten (bijvoorbeeld dubbelwandige tank, dubbelwandige leiding), •brand in de nabijheid van de opslagtank voor LNG of in de machinekamer en •drukopbouw in leidingsystemen na een inschakeling van het noodstopsysteem (ESD-systeem, Emergency Shut Down) of -inrichting in geval van dreigend vrijkomen of afblazen. 3.Kennis van specifieke gevaren in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen, vastlopen van het vaartuig of aanvaringen. 4.Vaardigheid om noodmaatregelen en noodmaatregelen voor monitoring op afstand te nemen, zoals voor de beheersing van een LNG-brand en een plas-, fakkel- en wolkbrand met LNG.

Gezien om gevoegd te worden bij het Besluit van de Vlaamse Regering van DATUM met betrekking tot de beroepscompetenties voor binnenvaartpersoneel.

Brussel, ... (datum).

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Getekend door:Lydia Peeters (Signature)
Getekend op:2022-02-01 14:26:53 +01:0
Reden:Ik keur dit document goed

Lydia PEETERS

Bijlage B2. STANDAARD VOOR PRAKTIJKEXAMENS

I. Standaarden voor het praktijkexamen ter verkrijging van een specifieke vergunning voor het varen met behulp van een radar

1. Specifieke vaardigheden en beoordelingssituaties

Het staat de examinatoren vrij zelf de inhoud van de individuele examenonderdelen te bepalen.

De examinatoren moeten onderdelen 1-16 en ten minste één van de onderdelen 17 tot en met 19 testen. Kandidaten moeten voor elk onderdeel minimaal 7 van de 10 punten behalen.

Nr.	Competenties	Examenonderdelen
1	1.1	navigatieradarinstallaties inschakelen en instellen, en de werking ervan controleren;
2	1.1	bochtaanwijzers inschakelen en instellen, en de werking ervan controleren;
3	1.1	het radarbeeld correct interpreteren door bereik, resolutie, helderheid, versterking, contrast, andere aangesloten apparatuur, centrering en afstemming in te stellen;
4	1.1	gebruik van bochtaanwijzers, bijvoorbeeld door de draaisnelheid overeenkomstig de maximale draaisnelheid van het vaartuig in te stellen;
5	2.1	de plaats van de antenne op het beeldscherm en de koerslijn, de instelling van de positie, koers en draaiing van het eigen vaartuig identificeren en de bepaling van de afstanden en het bereik identificeren;
6	2.1	het gedrag van andere verkeersdeelnemers (stilliggende, tegemoetkomende en in dezelfde richting varende vaartuigen) interpreteren;
7	2.2	de door de radar geboden informatie zoals koerslijn, elektronische peillijn, afstandsringen en variabele afstandsmeetring, nalichtspoor, decentrering en evenwijdige lijnen analyseren en het radarbeeld verklaren;
8	3.1	storingen die uitgaan van het eigen vaartuig verminderen door de antenne te controleren en door meervoudige reflecties, bijvoorbeeld in het gebied van de laadruimte, te verminderen;
9	3.2	maatregelen nemen ter vermindering van omgevingsstoringen door de invloed van regen of golfslag te reduceren, door correct om te gaan met strooivelden (bijvoorbeeld bij bruggen), valse echo's of spookecho's (schijndoelen) van hoogspanningsleidingen, radarschaduw (schaduwvorming) en effecten van meerwegpropagatie;
10	3.3	storingen opheffen die het gevolg zijn van andere navigatieradarinstallaties door gebruik te maken van interferentie-onderdrukking;
11	4.1	adequaat taken toewijzen aan dekbemanningsleden;
12	4.1	zorg dragen voor samenwerking tussen de roerganger en de persoon die de navigatieradarinstallaties gebruikt overeenkomstig het gezichtsveld en de kenmerken van het stuurhuis;
13	4.1	gebruik van bochtaanwijzers en Inland ECDIS of daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen gecombineerd met radar;
14	4.1	handelen volgens de politievoorschriften in omstandigheden met beperkt zicht en in omstandigheden met goed zicht;
15	4.1	gebruik van radio, geluidsseinen en koersafspraken maken met behulp van de door middel van de radar verkregen informatie;
16	4.1	bevelen geven aan de roerganger, met inbegrip van het controleren van de vereiste kennis en vaardigheden van deze persoon;
17	5.1	passende maatregelen nemen bij een hoge verkeersdichtheid;
18	5.1	passende maatregelen nemen bij uitval van apparaten;
19	5.1	adequaat reageren in onduidelijke of gevaarlijke verkeerssituaties.

2. Technische vereisten inzake vaartuigen die tijdens het praktijkexamen worden gebruikt

Een vaartuig dat voor een praktijkexamen wordt gebruikt, valt onder artikel 2 van Richtlijn (EU) 2017/2397.

Vaartuigen die voor praktijkexamens worden gebruikt om de competenties van een schipper die vaart met behulp van een radar te beoordelen, voldoen aan de technische eisen als bedoeld in artikel 7.06 van standaard ES-TRIN 2019/1. De vaartuigen moeten zijn uitgerust met een bedienbaar Inland ECDIS-apparaat of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem.

II. Standaarden voor het praktijkexamen ter verkrijging van het kwalificatiecertificaat van deskundige voor de passagiersvaart

1. Specifieke vaardigheden en beoordelingssituaties

Het staat de examinatoren vrij zelf de inhoud van de individuele examenonderdelen te bepalen.

De examinatoren moeten 11 van de 14 onderdelen van categorie I testen, op voorwaarde dat de onderdelen 16 en 20 worden beoordeeld.

De examinatoren moeten 7 van de 8 onderdelen van categorie II testen.

Kandidaten kunnen maximaal 10 punten behalen voor elk afzonderlijk onderdeel.

Voor categorie I moeten de kandidaten voor elk onderdeel minimaal 7 van de 10 punten behalen. Voor categorie II moeten de kandidaten in totaal ten minste 45 punten behalen.

Nr.	Competenties	Examenonderdelen	Categorie I-II
1	1.1	Het gebruik demonstreren van reddingsboeien voor passagiers;	I
2	1.1	het gebruik demonstreren van reddingsvesten voor passagiers, dekbemanningsleden en het boordpersoneel, met inbegrip van specifieke individuele reddingsmiddelen voor personen die volgens de veiligheidsrol geen taak hebben;	I
3	1.1	het gebruik demonstreren van geschikte middelen voor evacuatie naar ondiep water, de oever of een ander vaartuig;	I
4	1.1	het gebruik demonstreren van bijboten, met inbegrip van de motor en verstelbare schijnwerper, of van het in artikel 19.15 van ES-TRIN 2019/1 bedoelde platform ter vervanging van de in artikel 19.09, lid 5 t.e.m. 7, van ES-TRIN 2019/1 bedoelde bijboten of collectieve reddingsmiddelen;	I
5	1.1	het gebruik van een geschikte draagbaar demonstreren;	I
6	1.1	het gebruik van verbandtrommels demonstreren;	I
7	1.1	het gebruik demonstreren van de in artikel 19.12, lid 10, van ES-TRIN 2019/1 bedoelde ademhalingsapparaten die onafhankelijk van de omgevingslucht werken, uitrustingspakketten en vluchtmaskers, of een combinatie daarvan;	I
8	2.1	de inspectiefrequentie van de onder nr. 1 t.e.m. 7 van deze tabel bedoelde middelen verifiëren en controleren;	II
9	2.1	controleren of de personen die gebruikmaken van verbandtrommels, ademhalingsapparaten die onafhankelijk van de omgevingslucht werken, uitrustingspakketten of vluchtmaskers, over de noodzakelijke kwalificatie beschikken;	II
10	2.1	reddingsmiddelen correct opbergen en verdelen;	I

11	2.3	zones identificeren die toegankelijk zijn voor passagiers met beperkte mobiliteit;	II
12	1.1	het gebruik demonstreren van reddingsmiddelen voor passagiers met beperkte mobiliteit;	I
13	2.1	onderdelen van de veiligheidsrol en het veiligheidsplan uitleggen;	II
14	2.1	taken toewijzen aan het boordpersoneel overeenkomstig de veiligheidsrol en het veiligheidsplan;	II
15	2.3	taken toewijzen aan het boordpersoneel met betrekking tot niet-discriminerende toegang en de planning van de veiligheidsrol voor passagiers met beperkte mobiliteit;	II
16	2.3	opleiding en instructies organiseren met betrekking tot personen met beperkte mobiliteit overeenkomstig bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 1177/2010;	I
17	2.2	de evacuatie van een passagiersruimte organiseren en uitleggen welke specifieke maatregelen er moeten worden genomen in geval van aanvaring, aan de grond lopen, rook en brand;	I
18	2.2	een beginnende brand bestrijden en omgaan met waterdichte en brandvertragende deuren;	I
19	2.2	noodzakelijke informatie verstrekken aan de schipper, passagiers en externe reddingsdiensten tijdens de simulatie van een noodsituatie;	II
20	3.1	Engelse basiswoordenschat en passende zinswendingen gebruiken voor het begeleiden van passagiers en boordpersoneel onder normale omstandigheden en om hen te waarschuwen en te begeleiden in noodgevallen;	I
21	4.1	uitleggen welke passagiersrechten van toepassing zijn;	I
22	4.1	toepasselijke procedures toepassen om toegang en professionele bijstand te verlenen aan passagiers overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1177/2010.	II

2. Technische vereisten voor het vaartuig en de walinstallatie die tijdens het praktijkexamen worden gebruikt

De plaats van het examen moet zijn uitgerust met de reddingsmiddelen voor passagiersschepen die noodzakelijk zijn om de in element nr. 2 genoemde vaardigheden aan te tonen, met inbegrip van de specifieke reddingsmiddelen voor hotelschepen overeenkomstig de toepasselijke bepalingen van ES-TRIN 2019/1. Deze plaats moet ook beschikken over een veiligheidsrol en veiligheidsplan die aan ES-TRIN 2019/1 voldoen, en over geschikte ruimten en voorzieningen om te evalueren of de kandidaat in staat is een evacuatie te organiseren en in geval van brand deze te bestrijden en correct te reageren.

Een vaartuig dat voor een praktijkexamen wordt gebruikt, valt onder artikel 2 van Richtlijn (EU) 2017/2397.

III. Standaarden voor het praktijkexamen ter verkrijging van het kwalificatiecertificaat van deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG)

1. Specifieke vaardigheden en beoordelingssituaties

Het staat de examinatoren vrij zelf de inhoud van de individuele examenonderdelen te bepalen. De examinatoren moeten 9 van de 11 onderdelen van categorie I testen.

De examinatoren moeten 5 van de 7 onderdelen van categorie II testen.

Kandidaten kunnen maximaal 10 punten behalen voor elk afzonderlijk onderdeel.

Voor categorie I moeten de kandidaten voor elk getest onderdeel minimaal 7 van 10 punten behalen. Voor categorie II moeten de kandidaten in totaal ten minste 30 punten behalen.

Nr.	Competenties	Examenonderdelen	Categorie I-II
1	1.1	Instrueren en toezien op handelingen van bemanningsleden aan boord om te zorgen voor de naleving van de toepasselijke wetgeving en standaarden inzake vaartuigen die LNG als brandstof gebruiken, met name ten aanzien van de bunkerprocedure;	II
2	1.2	instrueren en toezien op handelingen van bemanningsleden om te zorgen voor de naleving van andere relevante wetgeving op het gebied van de gezondheid en veiligheid;	II
3	2.2	risicomanagement uitvoeren, de veiligheid aan boord documenteren (met inbegrip van een veiligheidsplan en veiligheidsinstructies), gevaarlijke plaatsen en brandveiligheid beoordelen en controleren en persoonlijke beschermingsmiddelen gebruiken;	II
4	3.1	de werking van LNG verduidelijken;	II
5	3.1	druk en temperaturen uitlezen, lens-, opslag-, gastoevoer-, ventilatie-, leiding- en veiligheidssystemen en afsluiters bedienen en de boil-off van LNG uitvoeren;	I
6	4.1	dagelijks, wekelijks en regelmatig onderhoud uitvoeren;	I
7	4.1	fouten en storingen die tijdens het onderhoud zijn vastgesteld, verhelpen;	I
8	4.1	onderhoudswerkzaamheden documenteren;	II
9	5.1	bunkerprocedures starten en monitoren, met inbegrip van maatregelen om veilig afmeren en de correcte positie van kabels en leidingen te waarborgen om lekkage te voorkomen, en in staat zijn om maatregelen te treffen om indien nodig de LNG- en bunkeraansluitingen op elk moment veilig te ontkoppelen;	I
10	5.1	zorgen voor de naleving van de relevante voorschriften inzake veiligheidszones;	II
11	5.1	de start van de bunkerprocedure melden;	II
12	5.1	veilig bunkeren in overeenstemming met het handboek, met inbegrip van de vaardigheid om de druk, de temperatuur en het LNG-peil in tanks te monitoren;	I
13	5.1	leidingsystemen purgeren, afsluiters sluiten en het vaartuig loskoppelen van de bunkerinstallatie en het einde van de procedure na het bunkeren melden;	I
14	6.1	vaardigheid om: • het LNG-systeem inert te maken, •de procedure voor het legen van de opslagtank voor LNG uit te voeren, •de eerste vulling van de opslagtank voor LNG (droging en koeling) te verrichten en •de inbedrijfstelling na onderhoud of reparaties op de scheepswerf te verzorgen;	I
15	7.1	adequaat reageren in noodsituaties, zoals: ☐ verspreiding van LNG aan dek, ☐ huidcontact met LNG, ☐vrijkomen van LNG in gesloten ruimten (bijvoorbeeld in machinekamers), ☐verspreiding van LNG of aardgas in tussenruimten (bijvoorbeeld dubbelwandige tank, dubbelwandige leiding);	I

16	7.1	adequaat reageren in geval van brand in de nabijheid van de opslagtanks voor LNG of in de machinekamers;	I
17	7.1	adequaat reageren in geval van drukopbouw in de leidingsystemen na een inschakeling van het noodstopsysteem (ESD-systeem, Emergency Shut Down) of -inrichting in geval van dreigend vrijkomen of afblazen;	I
18	7.1	noodmaatregelen treffen en noodmaatregelen voor monitoring op afstand nemen, zoals voor de beheersing van een LNG-brand en een plas-, fakkel- of wolkbrand met LNG.	I

2. Technische eisen inzake vaartuigen en faciliteiten aan wal die voor praktijkexamens worden gebruikt

Vaartuigen en faciliteiten aan wal moeten beschikken over:

1.	documentatie waarvan gebruik wordt gemaakt voor de beoordeling, zoals: 1.1.een veiligheidsrol (met inbegrip van het veiligheidsplan en veiligheidsinstructies) overeenkomstig artikel 30.03 van ES-TRIN 2019/1, 1.2. een risicobeoordeling overeenkomstig bijlage 8, onderdeel I 1.3. van ES-TRIN 2019/1, 1.3.alle andere overeenkomstig artikel 30.01, lid 5, van ES-TRIN 2019/1, vereiste documenten, met inbegrip van een gedetailleerde gebruiksaanwijzing volgens bijlage 8, onderdeel I 1.4.9 van ES-TRIN 2019/1;
2.	bijzondere inrichtingen voor het gebruik van LNG: 2.1. een bunkersysteem voor LNG, met inbegrip van een bunkerstation, 2.2. een opslagsysteem voor LNG, 2.3. een leidingsysteem voor LNG, 2.4. een gastoevoersysteem, 2.5. een gasverwerkingsysteem;
3.	een geschikte machinekamer: 3.1. een ventilatiesysteem, 3.2. een systeem voor het voorkomen van en controleren op lekkage, 3.3. een bewakings- en beveiligingssysteem en 3.4. de extra brandblusinstallaties.

Een vaartuig dat voor een praktijkexamen wordt gebruikt, valt onder artikel 2 van Richtlijn (EU) 2017/2397.

IV. Standaarden voor het praktijkexamen ter verkrijging van het kwalificatiecertificaat van schipper

1. Specifieke vaardigheden en beoordelingssituaties

Het examen bestaat uit twee delen: een deel betreffende de planning van de reis en een tweede deel betreffende de uitvoering van de reis. Het gedeelte uitvoering van de reis moet in een ononderbroken zitting worden beoordeeld. Elk gedeelte bestaat uit meerdere onderdelen.

Voor schippers die noch een goedgekeurd opleidingsprogramma hebben afgerond dat is gebaseerd op de competentiestandaarden voor het operationeel niveau, noch zijn geslaagd voor een competentiebeoordeling door een administratieve autoriteit waarbij wordt geverifieerd dat is voldaan aan de competentiestandaarden voor het operationeel niveau, worden de eisen aangevuld met de specifieke onderdelen die zijn vastgelegd in de in hoofdstuk 5 vermelde standaarden (extra module "toezicht" in het kader van het praktijkexamen ter verkrijging van het kwalificatiecertificaat van schipper).

Met betrekking tot de inhoud moet het examen aan de volgende eisen voldoen:

Planning van de reis

Het examengedeelte planning van de reis omvat de onderdelen die in de tabel in aanhangsel 1 zijn opgenomen. De onderdelen worden samengebracht in de categorieën I en II, afhankelijk van hun belang. Uit deze lijst moeten 10 onderdelen uit elke categorie worden geselecteerd en tijdens het examen worden getoetst.

Uitvoering van de reis

De kandidaten dienen aan te tonen dat zij in staat zijn een reis uit te voeren. Een onontbeerlijke voorwaarde daarvoor is dat de kandidaten het vaartuig zelf besturen. De individuele onderdelen die getoetst moeten worden, staan in de tabel in aanhangsel 2 en – in tegenstelling tot het gedeelte planning van de reis – moeten zij altijd allemaal worden getoetst.

Het staat de examinatoren vrij zelf de inhoud van de individuele examenonderdelen te bepalen.

Aanhangsel 1

Inhoud van het examengedeelte "planning van de reis"

In elke categorie moeten 10 onderdelen worden getest. De kandidaat kan maximaal 10 punten behalen voor elk afzonderlijk onderdeel.

Voor categorie I moeten de kandidaten voor elk getest onderdeel minimaal 7 van 10 punten behalen. Voor categorie II moeten de kandidaten in totaal ten minste 60 punten behalen.

Nr.	Competenties	Examenonderdelen	Categorie I-II
1	1.1.1	In overeenstemming met vervoersovereenkomsten navigeren op Europese binnenwateren, met inbegrip van sluizen en scheepsliften;	I
2	1.1.3	rekening houden met economische en ecologische aspecten van het gebruik van het vaartuig voor een efficiënt en milieuvriendelijk gebruik;	II
3	1.1.4	rekening houden met technische structuren en profielen van waterwegen en overeenkomstige voorzorgsmaatregelen treffen;	I
4	1.2.1	zorgen voor een toereikende bemanning van het vaartuig overeenkomstig de toepasselijke voorschriften;	I
5	1.3.3	veilige toegang tot het vaartuig verlenen;	II
6	2.1.1	de beginselen van scheepsbouw en constructiemethoden in de binnenvaart in acht nemen;	II
7	2.1.2	constructiemethoden van vaartuigen en hun vaareigenschappen onderscheiden, met name in termen van stabiliteit en sterkte;	II
8	2.1.3	structurele delen van vaartuigen en schadebeheersing en -beoordeling begrijpen;	II
9	2.1.4	actie ondernemen om de waterdichtheid van het vaartuig te beschermen;	I
10	2.2.1	de functionaliteiten van uitrustingen van vaartuigen begrijpen;	II
11	2.2.2	specifieke voorschriften inzake het vervoer van lading en passagiers in acht nemen;	I
12	3.1.1	relevante nationale, Europese en internationale regelgeving, codes en standaarden inzake het vervoer van lading begrijpen;	II
13	3.1.2	stuwplannen opstellen en daarbij rekening houden met de kennis over beladings- en ballastsystemen om de belasting van de scheepsromp binnen aanvaardbare grenzen te houden;	I
14	3.1.3	laad- en losprocedures controleren met het oog op een veilig vervoer;	I
15	3.1.4	onderscheid te maken tussen verschillende goederen en hun eigenschappen om toezicht te houden op het veilig en verantwoord	II

		laden van goederen in overeenstemming met het stuwplan, en dit te waarborgen;	
16	3.2.1	het effect van lading en ladingoperaties op trim en stabiliteit in acht nemen;	I
17	3.2.2	de effectieve tonnage van het vaartuig beoordelen, stabiliteitsdiagrammen en trimtabellen alsook toestellen voor de berekening van de beladingstoestanden, met inbegrip van ADB (Automatic Data-Base), gebruiken om een stuwplan te beoordelen;	I
18	3.3.1	relevante nationale, Europese en internationale regelgeving, codes en standaarden inzake het vervoer van passagiers begrijpen;	II
19	3.3.2	veiligheidsoefeningen in overeenstemming met de (veiligheids)controlelijst en veiligheidsrol organiseren en toezicht hierop houden om in potentieel gevaarlijke situaties een veilig gedrag te waarborgen;	II
20	3.3.3	communiceren met passagiers in noodsituaties;	I
21	3.3.4	een risicoanalyse aan boord definiëren en daarop toezicht houden om de toegang van passagiers aan boord te beperken en een doeltreffend veiligheidssysteem aan boord tot stand te brengen om onbevoegden de toegang te verhinderen;	II
22	3.3.5	meldingen van passagiers (bijvoorbeeld over onvoorziene gebeurtenissen, beledigingen, vandalisme) analyseren om op gepaste wijze daarop te reageren;	II
23	4.4.1	mogelijke schade aan elektrische en elektronische apparaten aan boord voorkomen;	II
24	4.5.3	technische en interne documentatie evalueren;	II
25	5.1.1	veilige gedragingen van bemanningsleden met betrekking tot het gebruik van grond- en hulpstoffen waarborgen;	II
26	5.1.2	werkopdrachten zodanig definiëren, superviseren en waarborgen dat bemanningsleden in staat zijn zelfstandig onderhouds- en reparatiewerk uit te voeren;	II
27	5.1.3	materialen en werktuigen kopen en controleren met het oog op de bescherming van de gezondheid en het milieu;	II
28	5.1.4	zorgen dat touwen en draden overeenkomstig de specificaties van de fabrikant en het beoogde gebruik worden gebruikt;	II
29	6.3.2	nationale, Europese en internationale sociale wetgeving toepassen;	II
30	6.3.3	een strikt alcohol- en drugsverbod opleggen en adequaat reageren bij overtredingen, verantwoordelijkheid op zich nemen en de gevolgen van wangedrag uitleggen;	II
31	6.3.4	de inkopen voor en toebereiding van maaltijden aan boord organiseren;	II
32	7.1.1	nationale en internationale wetgeving toepassen en passende maatregelen nemen om de gezondheid te beschermen en ongevallen te voorkomen;	II
33	7.1.2	controle en toezicht uitoefenen op de geldigheid van het certificaat voor het vaartuig en andere relevante documenten voor het vaartuig en zijn gebruik;	I
34	7.1.3	de veiligheidsvoorschriften nakomen bij alle arbeidsprocessen door gebruik te maken van relevante veiligheidsmaatregelen om ongevallen te voorkomen;	I
35	7.1.4	controle en toezicht uitoefenen op alle veiligheidsmaatregelen die nodig zijn voor de reiniging van besloten ruimten alvorens iemand deze opent, betreedt en reinigt;	II
36	7.2.5	reddingsmiddelen en -voorzieningen en de correcte toepassing van persoonlijke beschermingsmiddelen controleren;	II
37	7.3.1	voorbereidingen voor reddingsplannen in verschillende soorten noodgevallen inleiden;	II

38	7.4.1	voorzorgsmaatregelen nemen ter voorkoming van milieuvervuiling en relevante uitrusting gebruiken;	II
39	7.4.2	milieuwetgeving toepassen;	II
40	7.4.3	uitrusting en materiaal op een spaarzame en milieuvriendelijke manier gebruiken.	II

Aanhangsel 2

Inhoud van het examengedeelte uitvoering van de reis

Alle in dit gedeelte van het examen opgenomen onderdelen moeten worden getest. Voor elk onderdeel moet de kandidaat minimaal 7 van het maximum van 10 punten behalen.

Nr.	Competenties	Examenonderdelen
1	1.1.1	Het vaartuig besturen en manoeuvres uitvoeren op een wijze die aan de situatie is aangepast en in overeenstemming is met de wettelijke navigatievoorschriften (in functie van de snelheid en de richting van de stroming, de controle van de waterdiepte en de diepgang in beladen toestand, de kielvrijheid, de verkeersdichtheid, de interacties met andere vaartuigen enz.);
2	1.1.4	binnenvaartuigen op een juiste en correcte wijze en in overeenstemming met de wettelijke en/of veiligheidsgerelateerde voorschriften afmeren en ontmeren;
3	1.1.5	de navigatiehulpmiddelen indien nodig corrigeren of opnieuw afstellen;
4	1.1.5	de voor de navigatie benodigde informatie verzamelen door gebruik te maken van de navigatiehulpmiddelen en op basis daarvan de besturing van het vaartuig aanpassen;
5	1.1.6	de vereiste apparatuur in het stuurhuis (navigatiehulpmiddelen zoals Inland AIS en Inland ECDIS) inschakelen en goed afstellen;
6	2.2.2	nagaan of het vaartuig klaar is voor vertrek in overeenstemming met de voorschriften en of de lading en andere voorwerpen in overeenstemming met de voorschriften en op een veilige manier zijn gestuwd;
7	4.2.2	op gepaste wijze reageren op problemen (waar nodig simuleren) tijdens de navigatie (zoals de stijging van de temperatuur van het koelwater, de daling van de oliedruk in de motor, het uitvallen van de hoofdmotor(en), het uitvallen van het roer, verstoorde radiocommunicatie, het uitvallen van de marifooninstallatie of onduidelijke koersen van andere vaartuigen), beslissen over de volgende stappen en de nodige maatregelen voor onderhoudswerkzaamheden (laten) treffen om een veilige navigatie te garanderen;
8	5.1.2	zodanig met het vaartuig omgaan dat geanticipeerd kan worden op mogelijke ongevallen en onnodige slijtage vermeden kan worden; een frequente controle uitvoeren van de beschikbare indicatoren;
9	6.1.1	gericht communiceren met bemanningsleden (communicatie aan boord) met betrekking tot diverse manoeuvres en in het kader van werkoverleg (zoals briefings), of met personen met wie samenwerking nodig is (met gebruik van alle netwerken voor radiocommunicatie);
10	6.2.2	tijdens deze activiteiten communiceren met betrokkenen (aan boord) en met anderen (verkeerscentrales, andere vaartuigen enz.) in overeenstemming met de voorschriften (kanalen, waterwegen op het afgelegde traject); gebruik van de marifoon, telefoon;
11	7.3.3	omgaan met een noodsituatie (indien nodig simuleren – bijvoorbeeld man overboord, averij, brand aan boord, vrijkomen van gevaarlijke stoffen, lekken) door middel van snelle en voorzichtige reddings- en/of schadebeperkingsmanoeuvres of –maatregelen. Kennisgeving en informatieverstrekking aan de betrokken personen en bevoegde autoriteiten verzorgen in noodsituaties;

12	7.3.4	communiceren met betrokkenen (aan boord) en met anderen (gebruik van de marifoon, telefoon) in geval van een defect om tot een oplossing voor het probleem te komen.

2. Technische vereisten inzake vaartuigen die tijdens het praktijkexamen worden gebruikt

Een vaartuig dat voor een praktijkexamen wordt gebruikt, valt onder artikel 2 van Richtlijn (EU) 2017/2397.

V. Standaarden voor de extra module "toezicht" in het kader van het praktijkexamen ter verkrijging van het kwalificatiecertificaat van schipper

Kandidaten die noch een goedgekeurd opleidingsprogramma op basis van de competentiestandaarden voor het operationeel niveau hebben afgerond, noch zijn geslaagd voor een competentiebeoordeling door een administratieve autoriteit waarbij wordt geverifieerd dat is voldaan aan de competentiestandaarden voor het operationeel niveau, moeten voor deze module slagen.

Behalve aan de vereisten van de standaarden voor het praktijkexamen voor het verkrijgen van een vaarbewijs voor schippers moet ook worden voldaan aan de onderstaande vereisten.

1. Specifieke vaardigheden en beoordelingssituaties

Het staat de examinatoren vrij zelf de inhoud van de individuele examenonderdelen te bepalen. De examinatoren moeten 20 van de 25 onderdelen van categorie I testen.

De examinatoren moeten 8 van de 12 onderdelen van categorie II testen.

Kandidaten kunnen maximaal 10 punten behalen voor elk afzonderlijk onderdeel.

Voor categorie I moeten de kandidaten voor elk onderdeel minimaal 7 van de 10 punten behalen. Voor categorie II moeten de kandidaten in totaal ten minste 40 punten behalen.

Nr.	Competenties	Examenonderdelen	Categorie I-II
1	0.1.1	Beschikbare materialen aan boord, zoals lieren, bolders, touwen en draden, gebruiken en daarbij rekening houden met relevante veiligheidsmaatregelen, met inbegrip van het gebruik van persoonlijke beschermings- en reddingsmiddelen;	I
2	0.1.2	duwstellen/gekoppelde samenstellen koppelen en ontkoppelen met gebruik van de vereiste uitrusting en materialen;	I
3	0.1.2	uitrusting en materialen die aan boord beschikbaar zijn voor koppeloperaties gebruiken en daarbij rekening houden met relevante veiligheidsmaatregelen, met inbegrip van het gebruik van persoonlijke beschermings- en reddingsmiddelen;	I
4	0.1.3	ankermanoeuvres demonstreren;	I
5	0.1.3	uitrusting en materialen die beschikbaar zijn aan boord voor ankeroperaties gebruiken en daarbij rekening houden met relevante veiligheidsmaatregelen, met inbegrip van het gebruik van persoonlijke beschermings- en reddingsmiddelen;	I
6	0.1.4	zorgen voor de waterdichtheid van het vaartuig;	I
7	0.1.4	werk uitvoeren in overeenstemming met de controlelijst aan dek en in verblijfsruimten, zoals het waterdicht maken en het beveiligen van luiken en laadruimen;	I

8	0.1.5	aan dekbemanningsleden uitleggen welke procedures van toepassing zijn bij het passeren van sluizen, stuwen en bruggen en deze demonstreren;	II
9	0.1.6	met de dag- en nachttekens en de overige tekens en geluidsseinen van het vaartuig omgaan en deze onderhouden;	I
10	0.3.3	methoden gebruiken om de hoeveelheid geladen of geloste lading te bepalen;	II
11	0.3.3	de hoeveelheid vloeibare lading berekenen door gebruik te maken van peilingen en/of tanktabellen;	II
12	0.4.1	machines in de machinekamer bedienen en controleren overeenkomstig de procedures;	I
13	0.4.1	de veilige werking en bediening en het veilige onderhoud van het bilge- en ballastsysteem uitleggen, met inbegrip van de melding van incidenten bij overslagoperaties, en het correct aflezen en melden van het niveau in de tank;	II
14	0.4.1	na het gebruik van de motoren de uitschakeling van de motoren voorbereiden en uitvoeren;	I
15	0.4.1	de bilgepomp en pompsystemen voor ballast en lading bedienen;	I
16	0.4.1	hydraulische en pneumatische systemen gebruiken;	I
17	0.4.2	het schakelbord gebruiken;	I
18	0.4.2	de walaansluiting gebruiken;	I
19	0.4.3	veilige werkmethoden toepassen bij onderhoud en reparatie van motoren en uitrusting;	I
20	0.4.5	pompen, leidingsystemen en bilge- en ballastsystemen onderhouden en in goede staat houden;	II
21	0.5.1	alle verblijfsruimten en het stuurhuis reinigen en goed het huishouden doen in overeenstemming met de hygiënevoorschriften, met inbegrip van de verantwoordelijkheid voor de eigen verblijfsruimte;	II
22	0.5.1	de machinekamers en motoren reinigen met gebruik van de vereiste reinigingsmiddelen;	I
23	0.5.1	de buitendelen, romp en dekken van het vaartuig reinigen en in stand houden in de juiste volgorde en met gebruik van de vereiste materialen in overeenstemming met de milieuvoorschriften;	II
24	0.5.1	scheepsbedrijfsafval en huishoudelijk afval verwijderen in overeenstemming met de milieuvoorschriften;	II
25	0.5.2	alle technische uitrusting in overeenstemming met de technische instructies onderhouden en in goede staat houden en onderhoudsprogramma's (ook digitale) gebruiken;	I
26	0.5.3	touwen en draden gebruiken en opbergen in overeenstemming met veilige werkmethoden en regels;	II
27	0.5.4	draden en touwen splitsen, knopen toepassen in overeenstemming met hun gebruik en draden en touwen in goede toestand houden;	I
28	0.6.1	vereiste technische en nautische termen en termen die verband houden met sociale aspecten, gebruiken in standaardzinnen;	I
29	0.7.1	risico's in verband met de gevaren aan boord voorkomen;	I
30	0.7.1	activiteiten voorkomen die mogelijk gevaar opleveren voor het personeel of het vaartuig;	I
31	0.7.2	persoonlijke beschermingsmiddelen gebruiken;	I
32	0.7.3	zwemvaardigheden gebruiken voor reddingsoperaties;	II
33	0.7.3	in geval van een reddingsoperatie reddingsmiddelen gebruiken en een slachtoffer redden en transporteren;	II
34	0.7.4	vluchtwegen vrijhouden;	II
35	0.7.5	communicatie- en alarmsystemen en -uitrusting voor noodsituaties gebruiken;	I

36	0.7.6, 0.7.7	verschillende methoden voor brandbestrijding toepassen en verschillende soorten brandblustoestellen en vaste installaties gebruiken;	I
37	0.7.8	eerste medische hulp toedienen.	I

2. Minimumvereisten voor het vaartuig waarop het praktijkexamen zal plaatsvinden

Een vaartuig dat voor een praktijkexamen wordt gebruikt, valt onder artikel 2 van Richtlijn (EU) 2017/2397.

Gezien om gevoegd te worden bij het Besluit van de Vlaamse Regering van DATUM met betrekking tot de beroepscompetenties voor binnenvaartpersoneel.

Brussel, ... (datum).

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Getekend door:Lydia Peeters (Signature)
Getekend op:2022-02-01 14:27:02 +01:0
Reden:Ik keur dit document goed

Lydia PEETERS

Bijlage B3. STANDAARDEN VOOR DE GOEDKEURING VAN SIMULATOREN

I. Technische en functionele vereisten die van toepassing zijn op binnenvaartsimulatoren en radarsimulatoren

Nr.	Onderwerp	Kwaliteitsniveau van de technische vereisten	Evaluatieprocedure	Binnen-vaart-simulator	Radar-simulator
1	Navigatieradar-installatie	De simulator is uitgerust met ten minste één navigatieradarinstallatie voor de binnenvaart die over dezelfde functionaliteiten beschikt als een navigatieradarinstallatie met typegoedkeuring overeenkomstig ES-TRIN.	Controleren of de installatie dezelfde functionaliteiten biedt als een navigatieradarinstallatie met typegoedkeuring.	x	x
2	Communicatie-systeem	De simulator is uitgerust met een communicatiesysteem dat uit de volgende componenten bestaat: —een alternatieve interne telefoonverbinding en —twee onafhankelijke radiocommunicatiesystemen voor de binnenvaart.	Controleren of de simulator is voorzien van de vereiste communicatiesystemen.	x	x
3	Inland ECDIS	De simulator is uitgerust met ten minste één Inland ECDIS-apparaat.	Controleren of de installatie dezelfde functionaliteiten biedt als een Inland ECDIS-systeem.	x	
4	Oefengebied	Het oefengebied bevat ten minste één representatieve rivier met zijarmen of kanalen en havens.	Zichtcontrole van het gebied.	x	x
5	Geluidsseinen	De geluidsseinen kunnen worden bediend met voetpedalen of knoppen.	Controleren of de voetpedalen of knoppen naar behoren functioneren.	x	x
6	Paneel met nachtnavigatielichten	De simulator is uitgerust met een paneel met nachtnavigatielichten.	Controleren of het paneel met nachtnavigatielichten naar behoren functioneert.	x	x
7	Wiskundige modellen voor vaartuigen	De simulator is uitgerust met ten minste drie wiskundige modellen van representatieve soorten vaartuigen met verschillende voortstuwingssystemen en beladingstoestanden, waaronder een klein vaartuig (dit kan een sleepboot zijn), een middelgroot vaartuig (bijvoorbeeld met een lengte van 86 m) en een groot vaartuig (bijvoorbeeld met een lengte van 110 of 135 m).	Controleren of de drie verplichte modellen beschikbaar zijn.	x	

8	Wiskundige modellen voor vaartuigen	De simulator is uitgerust met ten minste één wiskundig model van representatieve soorten vaartuigen (bijvoorbeeld met een lengte van 86 m).	Controleren of het verplichte model beschikbaar is.		x
9	Aantal beschikbare doelvaartuigen (1)	De simulator beschikt over doelvaartuigen uit ten minste 5 CEMT-klassen (Conférence européenne des ministres des transports).	Controleren of het aantal en de verscheidenheid van de beschikbare doelvaartuigen overeenkomen met de vereisten.	x	x
10	Station van de operator	De operator kan op alle VHF-kanalen (very high frequency) communiceren. De operator kan toezicht houden op het gebruik van de kanalen.	Controleren of de operator op alle VHF-kanalen kan communiceren en toezicht kan houden op het gebruik van alle kanalen.	x	x
11	Diverse oefeningen	Het moet mogelijk zijn om meerdere oefeningen in te voeren, op te slaan en te laten lopen, terwijl tijdens de oefening manipulaties mogelijk zijn.	Er worden verschillende handelingen verricht.	x	x
12	Gescheiden oefeningen	Indien meer dan één kandidaat geëxamineerd wordt, mag de oefening van de ene kandidaat niet met die van de andere kandidaat interfereren.	De oefening moet voor elke kandidaat teruggespeeld kunnen worden.	x	x
13	Functies en inrichting van de brug van het vaartuig	Het stuurhuisgedeelte moet ingericht zijn voor de radarvaart door één persoon als bedoeld in ES-TRIN 2019/1.	Controleren of de inrichting en uitrustingsfuncties van de brug in overeenstemming zijn met de toepasselijke technische voorschriften voor binnenschepen. Controleren of het stuurhuis is ontworpen voor de besturing door één persoon.	x	x
14	Stuurstelling (brug/cabine)	De stuurstellingen lijken qua vorm en afmetingen op de stuurstellingen van binnenschepen.	Visueel inspecteren.	x	x
15	Operatorruimte	1.Er is een afzonderlijke ruimte waarin de operator(s) en examinator(en) kunnen plaatsnemen, waarbij de examinator het radarbeeld van de kandidaat kan waarnemen. 2.Het stuurhuis en de operatorruimte zijn gescheiden van elkaar. Zij zijn zoveel mogelijk geluiddicht. 3.De operator kan ten minste twee VHF-kanalen tegelijk bedienen. 4.De operator kan duidelijk zien op welk radiocommunicatiekanaal de kandidaat werkt.	Het station van de operator visueel inspecteren en de functionaliteiten controleren.	x	x

16	Briefing-/debriefing-ruimte	Mogelijkheid voor een replay in de operatorruimte of een aparte ruimte voor de debriefing.	Controleren van de evaluatiemogelijkheden.	x	x
Eigen vaartuig (2)					
17	Vrijheidsgraden	De simulator biedt de mogelijkheid om de bewegingen in zes vrijheidsgraden weer te geven.	De vrijheidsgraden die in de simulator zijn geïmplementeerd, kunnen worden beoordeeld met behulp van het visualisatiesysteem of de indicaties op de instrumenten. Voor deze evaluatie worden de volgende manoeuvres uitgevoerd met een klein vaartuig, dat in de regel wendbaarder en sneller is dan grotere eenheden: –als de horizon schommelt bij het vooruit kijken tijdens het varen in bochten, is de slingerbeweging geïmplementeerd; –als de boeg van het vaartuig stijgt en daalt met sterke longitudinale versnellingen, is de stampbeweging geïmplementeerd; –als de weergave van het echolood verandert bij het varen met hogere snelheden en een gelijkblijvende waterdiepte, is de beweging naar boven en beneden geïmplementeerd. Deze evaluatie omvat de modellering van het squat-effect.	x	
18	Vrijheidsgraden	De simulator biedt de mogelijkheid om de bewegingen in drie vrijheidsgraden weer te geven.	De vrijheidsgraden die in de simulator zijn geïmplementeerd, moeten worden beoordeeld.		x
19	Voortstuwingssysteem	De simulatie van alle onderdelen van het voortstuwingssysteem wordt realistisch uitgevoerd en houdt rekening met alle relevante invloeden.	Het voortstuwingssysteem evalueren door versnellings- en stopmanoeuvres uit te voeren waarbij de reacties van de motor (reactie op de versnellingshendel) en het vaartuig (maximumsnelheid en reactie in de tijd) kunnen worden waargenomen.	x	x

20	Besturing	De besturing reageert realistisch op de roeruitslag en houdt rekening met de belangrijkste invloeden.	De kwaliteit van de simulatie van de besturing kan worden beoordeeld door verschillende tests uit te voeren. Indien het gedrag niet kan worden beoordeeld zonder protocollen voor toestandsvariabelen, zijn de mogelijkheden hiervoor beperkt. –Reactie: de besturing wordt gebruikt voor een voorwaartse en achterwaartse beweging. Er wordt waargenomen of het vaartuig van richting verandert. –Roeruitslag: de besturing wordt gebruikt en de draaisnelheid wordt op het beeldscherm weergegeven. Er kan worden gemeten of de draaisnelheid realistisch is.	x	x
21	Ondiepwatereffecten	Het effect van een beperkte waterdiepte op het gewenste vermogen en het manoeuvreergedrag wordt kwalitatief gezien adequaat door het model weergegeven.	De kwaliteit van de implementatie van de invloed van ondiep water kan worden beoordeeld aan de hand van twee soorten tests. In rechte lijn vooruit varen: bij verschillende waterdiepten de bereikte maximumsnelheid meten, met de snelheid in diep water als uitgangspunt en afgezet tegen de parameter diepgang voor verschillende waterdieptes (T/h). De vergelijking met bestaande gegevens uit modelproeven geeft aanwijzingen over de kwaliteit van de invloed van ondiep water in de simulatie. Draaicirkel: door een vaartuig met constant vermogen en een roerhoek van 20° op lateraal onbegrensd water te laten varen, kunnen de waarden van de snelheid, drifthoek,	x	

			draaisnelheid en draaicirkeldiameter van een stationair draaiend vaartuig worden geregistreerd op waterdiepten die trapsgewijs verminderd worden. De variatie van de drifthoek, draaisnelheid, snelheid en diameter in functie van de waterdiepte kan worden bepaald door deze waarden uit te zetten tegen T/h.		
22	Invloed van stroming	Het vaartuig heeft ten minste twee meetpunten voor stroming om het giermoment ten gevolge van stroming te kunnen berekenen.	De prestatiekenmerken en hun verwerking in de simulatie kunnen worden beoordeeld aan de hand van tests: –het eigen vaartuig zonder voortstuwing in een waterweg met stroming plaatsen. Waarnemen of het vaartuig door de stroming wordt meegevoerd. Aanvullend controleren of het vaartuig versnelt tot de snelheid van de stroming. Bovendien controleren of het vaartuig licht draait wanneer de stroming de richting van de waterweg volgt; –een test door een haven in te varen vanaf een waterweg met stroming laat zien in hoeverre de simulator op realistische wijze een giermoment berekent ten gevolge van inhomogene stroming.	x	x
23	Invloed van wind	De invloed van de wind genereert krachten in het horizontale vlak in functie van de actuele windsnelheid en -richting. De wind genereert tevens gier- en slingermomenten.	Het kwaliteitsniveau van de invloed van wind kan worden beoordeeld aan de hand van verschillende tests. Relatief hoge windsnelheden selecteren om deze effecten eenvoudig te kunnen waarnemen. De test als volgt uitvoeren: een test uitvoeren voor zowel	x	

			tegenwind als zijwind bij twee verschillende windsnelheden in een zone waar geen andere invloed dan de wind bestaat. De windsimulatie aanzetten en het gedrag waarnemen. De windsimulatie stopzetten en het gedrag waarnemen. Met een stilliggend vaartuig beginnen.		
24	Invloed van de oever	De dwarskracht en het giermoment vertonen een variatie onder invloed van de afstand tot de oever en de snelheid.	De controle van de invloed van de oever in de simulator vereist een oefenzone met een wal of een muur aan één zijde. De volgende tests uitvoeren: –het vaartuig vaart evenwijdig aan de muur. Controleren of de beweging in rechte lijn wordt beïnvloed, of het vaartuig wordt aangetrokken door de muur en of de boeg van de muur wegdraait; –de afstand tot de oever of de muur en de snelheid van het vaartuig variëren en de wijziging van de effecten waarnemen.	x	
25	Vaartuig-vaartuig-interactie	De vaartuigen beïnvloeden elkaar en de simulator berekent realistische effecten.	Een volledige evaluatie van de wisselwerking tussen vaartuigen vereist een simulatoroefening met twee eigen vaartuigen in lateraal onbegrensd water. Indien dit niet mogelijk is, kan de proef ook worden uitgevoerd met een verkeersvaartuig als ander vaartuig. De vaartuigen parallelle koersen laten lopen met een relatief kleine zijdelingse afstand voor een goede beoordeling van de resultaten. –Bij zowel voorbijlopen als ontmoeten nagaan in hoeverre het eigen vaartuig een aantrekking en draaiing ondergaat. –De waterdiepte terugbrengen. Controleren of de	x	

			interactie-effecten toenemen. –De afstand tussen de vaartuigen verhogen om te controleren of de effecten afnemen. –De snelheid van het andere vaartuig vergroten. De relatie tussen het effect van het voorbijlopen en de snelheid van het ontmoeten controleren.		
26	Squat	Zowel de dynamische inzinking als de trim zijn gemodelleerd in functie van de snelheid, waterdiepte en diepgang.	Deze functie bij voorkeur evalueren in een zone met lateraal onbegrensd water en bij een constante waterdiepte. –Een testrun moet uitwijzen of de squat-functie kan worden gecontroleerd met echoloden. –Variërende waarden voor de ruimte onder de kiel ter hoogte van het voor- en achterschip geven aan of het vaartuig wordt getrimd. –De functionele relatie tussen squat (verschil van de ruimte onder de kiel tussen stilliggen en bewegen) en snelheid van het vaartuig controleren bij een toenemende snelheid. –Controleren of de squat toeneemt bij een constante snelheid, indien de waterdiepte verminderd wordt.	x	
27	Kanaaleffect	De retourstroom wordt in overweging genomen. De retourstroom is niet lineair aan de snelheid van het vaartuig.	De retourstroom is een fysiek effect dat in de simulator wordt ingebracht als een weerstand die op het vaartuig wordt uitgeoefend. Dit effect evalueren door een vaartuig in een smal kanaal te brengen en regelmatig op constant vermogen te laten varen. De snelheid meten. Het vermogen verhogen en de snelheid meten. De test in open water herhalen met hetzelfde constante vermogen	x	

			(twee niveaus). Het verwachte effect: –de snelheid in het smalle kanaal is lager dan die in open water met eenzelfde vermogensinstelling; –het snelheidsverschil is groter bij een hogere dan bij een lagere vermogensinstelling.		
28	Sluiseffect	Het vaartuig ondergaat dezelfde effecten in een sluis als in een kanaal. De sluis veroorzaakt een aanvullend effect ten gevolge van een waterverplaatsing die wordt veroorzaakt door het vaartuig, met een brede blokfactor bij het invaren van de sluis (het piston-effect).	De proef voor het kanaaleffect toont de retourstroom aan. Deze proef hoeft niet te worden herhaald. Het piston-effect kan als volgt worden aangetoond: –laat het vaartuig met relatief hoge snelheid de sluis invaren. Het vaartuig ondervindt na het binnenvaren van de sluis extra weerstand (vertraging). Met een uitgeschakelde voortstuwing moeten de tegengestelde krachten aanhouden en moet het vaartuig licht achteruitlopen; –in de sluis starten en de voortstuwing in een vaste stand zetten. Het vaartuig verlaat de sluis en ondergaat een weerstandskracht ten gevolge van het piston-effect. Na het verlaten van de sluis (het vaartuig is volledig uit de sluis gevaren) moet de weerstandskracht stoppen, wat blijkt uit een plotselinge en waarneembare toename van de snelheid.	x	
29	Aan de grond lopen	Het aan de grond lopen vertraagt het vaartuig en is hoorbaar, maar leidt niet in alle gevallen tot stilstand van het vaartuig. De operator wordt in kennis gesteld van het aan de grond lopen.	De controle van het aan de grond lopen vereist een oefenzone met zowel een vlakke als een licht stijgende bodem. Deze proef betreft de beschikbaarheid van gepaste diepte-informatie in de simulator als zodanig en heeft geen betrekking op de	x	

			weergave in het visualiseringssysteem. Controleren of het vaartuig werkelijk stopt en, zo ja, of het abrupt stopt of vertraagt wanneer het aan de grond loopt. De wijziging van het horizontale vlak van het vaartuig controleren aan de hand van het visualisatiesysteem tijdens het aan de grond lopen. Bij een vlakke bodem en extreem ondiep water controleren of het vaartuig aan de grond loopt ten gevolge van squat terwijl de snelheid continu toeneemt. In alle situaties van aan de grond lopen controleren of dit wordt aangegeven door geluid.		
30	Aan de grond lopen Vaartuig-wal-aanvaring, vaartuig-vaartuig-aanvaring, vaartuig-brug-aanvaring	Het aan de grond lopen, de vaartuig-wal-aanvaring, de vaartuig-vaartuig-aanvaring en de vaartuig-brug-aanvaring worden tijdens de simulatie aan de kandidaat en de operator gemeld.	Visuele controle		x
31	Vaartuig-wal-aanvaring	De aanvaringen tussen het vaartuig en de wal worden in de simulatie ten minste met geluid gemeld. De simulatie vertraagt het vaartuig. De berekening van de aanvaring wordt uitgevoerd met een tweedimensionale vorm van het vaartuig.	De simulatie van de vaartuig-wal-aanvaring kan alleen worden beoordeeld voor oefenzones met verschillende objecten aan wal. De aanvaring met verschillende objecten maakt het mogelijk vast te stellen of de simulator deze detecteert en erop reageert. Voor verschillende objecten nagaan of voor bepaalde typen objecten geen reactie op de aanvaring plaatsvindt. Het geluid voor de aanvaring kan worden getest met het geluidssysteem van de	x	

			simulator, indien beschikbaar. De waarneming van de aanvaring in het visualisatiesysteem laat zien of de aanvaring abrupt plaatsvindt of dat een schrapend effect wordt gesimuleerd. Een aanvaring met een vlakke hoek bij lage snelheid kan aantonen of een elastisch effect wordt berekend.		
32	Vaartuig-vaartuig-aanvaring	De aanvaringen tussen vaartuigen worden in de simulatie ten minste met geluid gemeld. De simulatie vertraagt het vaartuig. De berekening van de aanvaring wordt uitgevoerd met een tweedimensionale vorm van het vaartuig.	Het is mogelijk verschillende aanvaringen uit te voeren op voorwaarde dat het voor het eigen vaartuig niet uitmaakt of het andere vaartuig waarmee het in aanvaring komt een ander eigen vaartuig of een verkeersvaartuig is. Nagaan welke reactie voor het eigen vaartuig in de simulator plaatsvindt tijdens een vaartuig-vaartuig-aanvaring en of een geluid wordt waargenomen. In het station voor de instructeur met voldoende vergroting controleren of de contouren van het vaartuig worden gebruikt voor de detectie van de aanvaring. Controleren of de aanvaring plaatsvindt precies op het moment dat de contouren elkaar raken. Controleren of een nauwkeurige detectie van de aanvaring plaatsvindt voor verschillende vaartuigen met verschillende vormen.	x	
33	Vaartuig-brug-aanvaring	De vaartuig-brug-aanvaringen worden gedetecteerd met behulp van een statische hoogtewaarde (die	Deze prestatie kan alleen worden beoordeeld als er een brug aanwezig is in de oefenzone en	x	

		overeenkomt met een verlaagd stuurhuis en verlaagde mast). Aanvaringen worden in de simulatie ten minste met geluid gemeld. De simulatie vertraagt het vaartuig.	elektronische binnenvaartkaarten (Inland ENC) worden gebruikt. Controleren of tijdens het passeren van een brug met onvoldoende doorvaarthoogte een aanvaring plaatsvindt en de gevolgen voor de verdere simulatie nagaan. Controleren of een veilige passage mogelijk is met voldoende vermindering van de waterstand of voldoende verhoging van de diepgang. Dit aspect tevens controleren in het visualisatiesysteem. De bepaling van het aanvaringspunt, indien slechts één punt bestaat, vereist meerdere runs. In dit geval kan worden nagegaan of de brug een aanvaring veroorzaakt in de middenlijn of ter hoogte van de buitenste begrenzingswanden.		
34	In hoogte verstelbaar stuurhuis	De aanvaringshoogte en het gezichtsveld kunnen worden aangepast aan de positie van de brug. Een continue beweging van het in hoogte verstelbaar stuurhuis is voorhanden.	Een voorwaarde voor de evaluatie van dit prestatiekenmerk is de beschikbaarheid van een typisch binnenschip, bijvoorbeeld een vaartuig met een lengte van 110 m. De algemene beschikbaarheid van deze functionaliteit kan worden nagegaan door de aanwezigheid van een bedieningsapparaat om de positie van de brug te wijzigen. De functie kan op de brug worden getest en de controle moet aantonen of willekeurige posities kunnen worden gekozen en of de beweging abrupt of met realistische snelheid verloopt. Door een ander eigen vaartuig in de nabijheid te plaatsen kan worden beoordeeld of deze	x	

			functionaliteit ook voor andere vaartuigen in het visualisatiesysteem beschikbaar is. Tevens kan worden nagegaan of ook de navigatielichten en dagtekens synchroon meebewegen met het in hoogte verstelbaar stuurhuis van het tweede eigen vaartuig in het visualisatiesysteem.		
35	Touwen	Het visualisatiesysteem geeft de dynamiek weer van zowel het vaartuig als de touwen (zoals doorhangen, elasticiteit, gewicht, breuk en verbindingen met de afmeerpunten).	Het afmeren met een touw beoordelen in een oefenzone met een kaaimuur. Bij gebruik van het touw controleren of het touw verbonden wordt met bepaalde afmeerpunten. De breuk van een touw controleren door te proberen het vaartuig op volle snelheid tot stilstand te brengen met het touw. Het doorhangen van een touw controleren door de kracht en de afstand te verminderen.	x	
36	Ankers	De ankers kunnen worden neergelaten of opgehaald. De waterdiepte en de dynamica van de ketting worden in overweging genomen.	De ankerfunctie kan worden beoordeeld met een eigen vaartuig dat over één of meer ankers beschikt in een oefenzone met een beperkte waterdiepte. Het is aanvaardbaar indien bij een constante stroming de snelheid kan worden gevarieerd. Het anker kan alleen worden neergelaten en opgehaald indien geschikte bedieningselementen aanwezig zijn. Tevens controleren of instrumenten aanwezig zijn die de kettinglengte aangeven. Controleren of de snelheid verschilt bij het neerlaten en ophalen van het anker. Bovendien	x	

			nagaan of een passend geluid wordt gegenereerd. Controleren of de waterdiepte van invloed is op de ankerfunctie door de waterdiepte te variëren. Controleren of het vaartuig schommelt en na het ankeren tot stilstand komt bij een lage stroomsnelheid. Controleren of het anker het vaartuig verankerd houdt terwijl de stroming continu toeneemt. Controleren of het vaartuig stopt met twee ankers wanneer twee ankers worden gebruikt omdat één enkel anker onvoldoende is.		
37	Slepen (operatie tussen twee vaartuigen)	Tijdens het slepen wordt rekening gehouden met de dynamica van beide vaartuigen en de sleeplijn.	De oefenzone om de sleepfunctie te controleren kan een open zeegebied zijn. Naast het slepende of gesleepte eigen vaartuig is een ander vaartuig (een eigen vaartuig of verkeersvaartuig) noodzakelijk. De algemene voorwaarde voor het slepen beoordelen door een sleeplijn tussen een eigen vaartuig en het andere vaartuig aan te brengen. Indien dit niet mogelijk is, nagaan of ten minste één alternatieve methode beschikbaar is om een kracht te definiëren die van een virtuele sleepboot afkomstig is. Controleren of het slepende andere vaartuig het gesleepte eigen vaartuig kan versnellen en tevens een gierbeweging kan initiëren door een zijdelingse trekkracht.	x	

			Controleren of het slepende eigen vaartuig het andere vaartuig door adequate manoeuvres kan verplaatsen en stoppen en of het andere vaartuig tevens in een draaiende beweging gebracht kan worden door een zijdelingse trekkracht.		
Aan het verkeer deelnemende vaartuigen					
38	Aantal verkeersvaar-tuigen	De simulator beschikt over ten minste tien verkeersvaartuigen.	Controleren of het vereiste aantal in een oefening kan worden ingebracht.	x	x
39	Aansturing van aan het verkeer deelnemende vaartuigen	De aan het verkeer deelnemende vaartuigen kunnen routes volgen met realistische wijzigingen van koers en snelheid.	De beschikbaarheid van functionele aansturing controleren door een nieuwe oefening te starten met aan het verkeer deelnemende vaartuigen.	x	x
40	Bewegingsgedrag	De simulator vertoont een redelijk vloeiend bewegingsgedrag.	De procedure voor de aansturing van aan het verkeer deelnemende vaartuigen toepassen.	x	x
41	Invloed van wind	De aan het verkeer deelnemende vaartuigen reageren op een gegeven wind door een afdrijvingshoek te vertonen.	De toevoeging van wind bij een oefening moet bij de aan het verkeer deelnemende vaartuigen een drifthoek tot gevolg hebben die wisselt met de snelheid en de richting van de wind.	x	
42	Invloed van stroming	De aan het verkeer deelnemende vaartuigen reageren op een gegeven stroming door een afdrijvingshoek te vertonen.	De toevoeging van stroming bij een oefening moet bij de aan het verkeer deelnemende vaartuigen een drifthoek tot gevolg hebben die wisselt met de snelheid en de richting van de stroming.	x	x
43	Beeldformaat en -grootte	Het visualisatiesysteem maakt zicht rond de horizon mogelijk (360 graden). Het horizontale gezichtsveld kan worden verkregen door een vast uitzicht van ten minste 210 graden en één of meer schakelbare aanvullende uitzicht(en) voor de rest van de horizon. Het verticale gezichtsveld biedt zicht naar beneden tot aan het water en naar boven tot aan de lucht zoals vanuit een echte stuurstand in het stuurhuis.	De simulator visueel inspecteren wanneer deze in werking is.	x	
44	Resolutie per frame	De resolutie bereikt deze van het menselijk oog. De rasterfrequentie (idealiter > 50 fps, in ieder geval met een realistisch vloeiende weergave)	De resolutie controleren door een visuele inspectie.	x	

		veroorzaakt geen schokkerig beeld.			
45	Verdere detaillering en beeldkwaliteit	Het detailniveau van het visualisatiesysteem is beter dan een vereenvoudigde weergave. Het toont onder alle omstandigheden een goed zicht op de navigatiezone.	Het visuele model controleren door een visuele inspectie.	x	
46	Wateroppervlakte	De golven die door het vaartuig worden veroorzaakt variëren met de snelheid van het vaartuig. De waterdiepte wordt in overweging genomen. De golven die door de wind worden veroorzaakt komen overeen met de richting en de snelheid van de wind.	De visuele inspectie moet uitwijzen of de door het vaartuig veroorzaakte golven veranderen met de snelheid van het vaartuig en of de door de wind veroorzaakte golven veranderen met de richting en de snelheid van de wind.	x	
47	Zon, maan, hemellichamen	De zon en de maan volgen een cyclus van 24 uur. De posities stemmen niet exact overeen met de locatie en de datum van de simulatie. Er kunnen willekeurige sterren zichtbaar zijn.	De visuele inspectie moet uitwijzen of de zon, maan en hemellichamen gevarieerd kunnen worden in dag-, nacht- en schemersituaties.	x	
48	Weersomstandig-heden	De stationaire hoge wolkenlagen worden afgebeeld. Verder kunnen ook regenbuien, sluierbewolking en mist worden weergegeven.	Het vereiste detailniveau aantonen door een visuele inspectie.	x	
49	Omgevingsgeluiden	De motorgeluiden worden op een realistische manier weergegeven.	De motorgeluiden beoordelen bij rustig weer en kalm water door de geluiden voor alle toerentallen te evalueren. Vaststellen of het motorgeluid hoorbaar is en of het volume- en geluidsniveau adequaat zijn.	x	x
50	Externe geluidsbronnen (zoals motorgeluid, hoorbare alarmsignalen en anker).	De afzonderlijke geluidsseinen worden realistisch weergegeven, maar kunnen niet akoestisch gelokaliseerd worden.	In eerste instantie in het stuurhuis van het stilliggende eigen vaartuig alle beschikbare geluidsseinen na elkaar activeren. Beoordelen of de geluidsseinen realistisch zijn qua geluid en volume. In tweede instantie dezelfde geluidsseinen activeren op een ander vaartuig, waarbij de afstand tot dit vaartuig wordt gewijzigd. Controleren of de akoestische signalen adequaat worden weergegeven op het juiste volume. Alle hulpaggregaten (zoals ankers) die ingeschakeld kunnen worden op het stuurhuis	x	

			afzonderlijk activeren. Controleren of de bedrijfsstatus akoestisch waargenomen kan worden.		
51	Extern geluid (akoestische signalen)	De akoestische signalen van aan het verkeer deelnemende vaartuigen zijn te horen.	In het kader van een oefening wordt een akoestisch signaal van een aan het verkeer deelnemende vaartuig gegeven.		x
52	Interne akoestische informatie	De akoestische signalen van bruginstrumenten worden realistisch gereproduceerd, maar komen uit luidsprekers op de simulatorconsole.	Alle akoestische signalen van alle beschikbare apparaten in het stuurhuis na elkaar activeren. Controleren of de signalen uit de apparaten zelf of uit de luidsprekers van de simulator komen en beoordelen in hoeverre deze signalen realistisch zijn.	x	
53	Luisteren	De operator kan naar alle geluiden luisteren die afkomstig zijn uit het stuurhuis van het vaartuig.	In het kader van een simulatie controleren of de geluiden uit het stuurhuis van het vaartuig duidelijk en begrijpelijk worden overgedragen en of het geluidsvolume kan worden ingesteld.	x	
54	Opname	De geluiden uit het stuurhuis van het vaartuig worden synchroon met de simulatie opgenomen.	Een oefening uitvoeren met radiocommunicatie en geluiden. Tijdens de replay moet de opname goed hoorbaar zijn en synchroon verlopen met de replay van de simulatie.	x	
55	Conformiteit van de radar	De hoeknauwkeurigheid voor de horizontale peiling voldoet aan de vereisten van Europese technische specificatie (ETSI) EN 302 194 . De effecten door de verticaal beperkte openingshoek zijn herkenbaar, bijvoorbeeld bij het passeren van bruggen.	"Verticale " overeenstemming: simulatie van de passage van een brug met inachtneming van het volgende: –de hoogte van de antenne boven het wateroppervlak bij de huidige diepgang, –de stralingshoek in overeenstemming met de radarlob en de trim van het vaartuig, –de hoogte van de brug tussen de onderste rand van de brug en het wateroppervlak.	x	x
56	Resolutie	Het radarbeeld wordt in de simulatie realistisch gereproduceerd.	De adequate resolutie aantonen op een afstand van 1 200 m: twee objecten met een onderlinge azimutale	x	x

		De radarsimulatie voldoet aan de eisen van ETSI EN 302194.	afstand van 30 m moeten worden waargenomen als twee afzonderlijke objecten. Twee objecten op een afstand van 1 200 m in dezelfde richting met een onderlinge afstand van 15 m moeten worden waargenomen als twee verschillende objecten.		
57	Schaduwvorming door eigen of ander vaartuig	De schaduweffecten komen overeen met de trigonometrische relaties, maar houden geen rekening met wijzigingen in de dynamische positie van het vaartuig.	De schaduweffecten veroorzaakt door het eigen vaartuig moeten worden getest door een boei te naderen en de afstand te bepalen als de boei achter de boeg van het schip verscholen is. Deze afstand moet realistisch zijn. De schaduweffecten veroorzaakt door andere vaartuigen beoordelen door twee vaartuigen in dezelfde richting te plaatsen. Wanneer een kleiner vaartuig achter een groter vaartuig wordt geplaatst, mag het kleinere niet op het radarbeeld verschijnen.	x	x
58	Zee- en regenclutter	De instellingen van de filters en de bijbehorende effecten komen overeen met de amplitude van werkelijk goedgekeurde apparatuur.	Beoordelen door de filters in te schakelen en aan te passen.	x	x
59	Valse echo's	De simulator genereert valse echo's. De frequentie van meervoudige echo's verandert bovendien op realistische wijze met de afstand.	In een oefening met meerdere doelvaartuigen moeten valse echo's zichtbaar zijn. Tijdens de test moet de waarnemer attent zijn op interferentie en meervoudige echo's.	x	x
60	Waterdiepte	De topografie van de bodem wordt gedetailleerd weergegeven door bathymetrische contouren en peilingen of op een andere wijze, maar met een hoge resolutie, voor zover gegevens beschikbaar zijn.	Controleren of het echolood realistische waarden aangeeft terwijl door de zone wordt gevaren die gecontroleerd moet worden.	x	
61	Stroming	De stroming kan willekeurig worden gedefinieerd door ten minste tweedimensionale vectorvelden met een hoge resolutie die is afgestemd op de afmetingen van het vaartuig en de zone.	Het effect van stroming moet worden getest door een eigen schip op de rivier te laten drijven. Het schip moet op een realistische manier door de stroming worden verplaatst.	x	x

62	Getijden	De getijdentabellen worden ruimtelijk en in de tijd in een lage resolutie weergegeven.	Het effect van getijden op drijvende objecten kan worden beoordeeld door een – bij voorkeur klein – drijvend object zonder voortstuwing of andere krachten (zoals van wind of touwen) te simuleren. Door het tijdstip van de dag te veranderen, kan worden gecontroleerd of de getijdenstroming en het waterpeil tijdafhankelijk en realistisch zijn. Het waterpeil kan direct worden afgelezen op het echolood en voor een volledige dag worden geregistreerd om te worden vergeleken met gemeten of berekende gegevens.	x	
63	Wind	De variaties en windvectorvelden kunnen worden gedefinieerd en plaatselijk worden gewijzigd.	Wanneer een anemometer is "geïnstalleerd" aan boord moet het instrument op de brug de relatieve snelheid en richting van de wind geven. De invloed van verschillende windvelden op de dynamiek van het vaartuig moet worden beoordeeld.	x	
64	2D-/3D-modellen van stationaire objecten	De 2D-alternatieven voor objecten worden alleen gebruikt voor objecten die ver weg zijn en worden niet herkend.	De vaste objecten waarnemen met een vaartuig dat door de hele simulatiezone beweegt die onderzocht moet worden. Er kan worden vastgesteld op welke afstand en op welke manier het detailniveau afneemt en of 2D-modellen worden gebruikt.	x	
65	Detailniveau van stationaire objecten	Het detailniveau voor een realistische weergave van objecten is goed, ook al zijn versimpelde vormen en oppervlakken herkenbaar.	De te beoordelen oefenzone laden en een eigen vaartuig instellen. In eerste instantie nagaan of alle belangrijke objecten voor de navigatie worden geïdentificeerd. De omgeving moet op het eerste gezicht realistisch lijken.	x	
66	Dag-/nachtmodellen van beweegbare objecten	In het donker kan elk object worden verlicht. De lichtbronnen die belangrijk zijn voor de navigatie kunnen licht uitstralen met vooraf vastgestelde kenmerken.	De te beoordelen oefenzone laden en een eigen vaartuig instellen. De simulatietijd instellen op middernacht. Controleren of alle	x	

			objecten die van belang zijn voor de navigatie in de simulatie worden verlicht zoals in de werkelijkheid. In aanvulling hierop controleren of ook andere objecten worden verlicht. Indien de simulatorsoftware over deze functie beschikt, schakelt de instructeur de verlichting van deze objecten in en uit.		
67	2D-/3D-modellen van beweegbare objecten	De tweedimensionale objecten worden alleen gebruikt voor de achtergrond (op grote afstand), zodat deze nauwelijks zichtbaar zijn. In alle andere gevallen worden 3D-modellen ingezet.	De te beoordelen oefenzone laden en een eigen vaartuig selecteren. De oefenzone volledig bevaren; tegelijk de beschikbare beweegbare objecten gebruiken, waarnemen en beoordelen om te bepalen of deze vlakke oppervlakken vertonen die naar de waarnemer draaien.	x	
68	Detailniveau	De objecten worden realistisch weergegeven als het detailniveau wordt verbeterd, ook al worden vormen en oppervlakten vereenvoudigd afgebeeld.	Een eigen vaartuig gebruiken in een willekeurig gekozen vaarzone. Bewegende objecten gebruiken die kunnen worden beoordeeld. Deze moeten op een realistische manier worden weergegeven.	x	
69	Instelling van navigatielichten en dagtekens	De getoonde lichten en tekens kunnen afzonderlijk worden geschakeld, dat wil zeggen alle lichten en tekens worden afzonderlijk in de database opgeslagen en geplaatst volgens de eisen voor echte vaartuigen en de geldende voorschriften voor de gebruikte vaartuigen.	In de onmiddellijke nabijheid van een verkeersvaartuig een eigen vaartuig gebruiken in een willekeurige oefenzone. De operator activeert voor zover mogelijk de uiteenlopende dagtekens en navigatielichten aan boord van het verkeersvaartuig. Indien de simulator dit toelaat, een tweede eigen vaartuig gebruiken in plaats van het verkeersvaartuig. Ook op het tweede eigen vaartuig de uiteenlopende navigatielichten en dagtekens activeren. Bij de stuurstand van het eerste eigen vaartuig controleren welke navigatielichten en	x	

			dagtekens zichtbaar zijn op beide andere vaartuigen.		
70	Modellen voor overdag en 's nachts	Lichtbronnen kunnen volgens bepaalde kenmerken knipperen.	Een eigen vaartuig gebruiken in een vaarzone. De simulatietijd instellen op 24.00 uur. Alle bewegende objecten gebruiken die beoordeeld kunnen worden. De operator activeert voor zover mogelijk alle beschikbare lichtbronnen die op de objecten zijn geïnstalleerd voor een visuele inspectie.	x	
71	Radarreflectiviteit	De radarecho op het radarbeeld moet realistisch en afhankelijk van de kijkhoek zijn.	Er moet worden gecontroleerd of reflecterende objecten een realistische echo veroorzaken.	x	x
72	Echo's veroorzaakt door golven en neerslag	De echo's van de zeegang zijn opgeslagen voor typische golfpatronen met inbegrip van verschillende golfhoogtes. De echo's van neerslag worden op realistische wijze weergegeven.	De echo's van de zeegang beoordelen door verschillende golfhoogten en -richtingen te activeren. De echo's van neerslag worden beoordeeld.	x	x
73	Golven	De zeegang en golfrichting kunnen worden aangepast; het vaartuig beweegt realistisch.	Controleren of de beweging van het vaartuig varieert afhankelijk van de zeegang. De richting en de hoogte van de golven moeten zichtbaar zijn.	x	
74	Neerslag	Alle weersomstandigheden (beperkt zicht, neerslag, maar met uitzondering van bliksem en wolkenformaties) zijn beschikbaar en leiden tot een coherent beeld.	Visueel inspecteren om vast te stellen of het zicht kan worden beperkt.	x	
75	Weergave van kaarten	Het Inland ECDIS in de informatiemodus moet voldoen aan de eisen van recentste door de Europese Unie of de Centrale Commissie voor de Rijnvaart gepubliceerde standaard	Controleren of de ECDIS-software is gecertificeerd en of elektronische binnenvaartkaarten (Inland ENC) worden gebruikt.	x	
76	Meeteenheden	De simulator gebruikt de eenheden voor de Europese binnenvaart (km, km/h).	De weergegeven eenheden beoordelen.	x	x
77	Taalopties	De gebruikte talen zijn de taal van het examen en/of het Engels.	De taal van de instrumenten controleren.	x	x
78	Aantal oefeningen	Het moet mogelijk zijn om meerdere oefeningen in te voeren, op te slaan en te laten lopen, terwijl tijdens de oefening manipulaties mogelijk moeten zijn.	Er worden verschillende handelingen verricht.	x	x
79	Aantal eigen vaartuigen	Voor elke brug kan een verschillend eigen vaartuig worden geladen.	Gescheiden oefeningen op meerdere bruggen	x	

			(indien van toepassing) aantonen.		
80	Gegevensopslag	Alle simulatiewaarden die nodig zijn voor de replay van de simulatie, met inbegrip van het beeld en het geluid van de prestaties van de kandidaat, moeten worden opgeslagen.	Een simulatie starten en zorgen voor de opname. De simulatie opnieuw laden en bekijken om te bepalen of alle relevante gegevens van de opgenomen simulatie beschikbaar zijn.	x	x
81	Opname van het examen aan de simulator	In de operatorruimte of ruimte voor de debriefing moet een replay mogelijk zijn. Radiocommunicatie moet opgenomen kunnen worden.	Replay van de oefening.	x	x

(1) Een doelvaartuig moet volledig door de simulator aangestuurd kunnen worden, maar kan een eenvoudiger vaargedrag tonen dan het eigen vaartuig.

(2) Een eigen vaartuig is een object in de simulator dat volledig door een persoon kan worden gecontroleerd en dat een visuele representatie van het scenario levert.

Gezien om gevoegd te worden bij het Besluit van de Vlaamse Regering van DATUM met betrekking tot de beroepscompetenties voor binnenvaartpersoneel.

Brussel, ... (datum).

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Getekend door:Lydia Peeters (Signature)
Getekend op:2022-02-01 14:27:06 +01:0
Reden:Ik keur dit document goed

Lydia PEETERS

Bijlage B.4. STANDAARDEN INZAKE DE MEDISCHE GESCHIKTHEID

VEREISTEN INZAKE DE MEDISCHE GESCHIKTHEID VOOR MEDISCHE AANDOENINGEN (ALGEMENE CONDITIE, GEZICHTSVERMOGEN EN GEHOOR)

Inleiding

De keuringsarts moet zich realiseren dat het onmogelijk is om een allesomvattende lijst van geschiktheidscriteria op te stellen die alle mogelijke aandoeningen en hun variaties in voorkomen en prognose dekt. De beginselen die ten grondslag liggen aan de aanpak in de tabel kunnen vaak worden geëxtrapoleerd naar aandoeningen die niet worden gedekt. De beslissing over de geschiktheid van een individu met een medische aandoening is afhankelijk van een zorgvuldige klinische afweging en analyse, waarbij de volgende punten in overweging moeten worden genomen om tot een oordeel over de geschiktheid te komen:

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

De tabel is als volgt ingedeeld:

Kolom 1: internationale classificatie van ziekten van de WHO, 10e herziening (ICD-10). De codes zijn bedoeld als hulpmiddel voor de keuring en zijn met name gestoeld op een internationale compilatie van gegevens.

Kolom 2: gangbare naam van de aandoening of groep van aandoeningen, met een korte toelichting op de relevantie voor het werk op de binnenwateren.

Kolom 3: criteria inzake de medische geschiktheid die leiden tot de volgende beslissing: ongeschikt.

Kolom 4: criteria inzake de medische geschiktheid die leiden tot de volgende beslissing: geschikt om op elk moment toegewezen taken uit te voeren.

Het document heeft twee aanhangsels:

Aanhangsel 1: relevante eisen inzake het gezichtsvermogen (diagnosecodes H 00 - H 59);

Aanhangsel 2: relevante eisen inzake het gehoor (diagnosecodes H 68 - H 95).

ICD 10 Diagnose-codes	Aandoening Rechtvaardiging van de criteria	Onverenigbaarheid met het op enig moment uitvoeren van toegewezen taken –naar verwachting tijdelijk (T) –naar verwachting permanent (P)	Geschikt om op elk moment toegewezen taken uit te voeren
A 00 – B 99	INFECTIEZIEKTEN		
A 00 – 09	Gastro-intestinale infecties Overdracht op anderen, recidief	T – Bij detectie aan wal (manifeste symptomen of in afwachting van testresultaten met betrekking tot het dragerschap) of bevestigde dragerschapstatus tot aangetoonde genezing	Geen symptomen die de veilige uitvoering van taken beïnvloeden
A 15 – 16	Tuberculose van ademhalingsstelsel Overdracht op anderen, recidief	T – Bij positieve test of klinische anamnese, tot onderzocht. Bij infectie, tot gestabiliseerd door behandeling en bevestigde afwezigheid van infectiviteit. P – Bij terugval of ernstig restletsel	Succesvolle voltooide behandeling
A 50 – 64	Infecties met seksuele overdracht Acute beperking, recidief	T – Bij detectie aan wal: tot bevestigde diagnose, gestarte behandeling en met goed gevolg doorlopen behandeltraject P – Bij onbehandelbare beperkende late complicaties	Geen symptomen die de veilige uitvoering van taken beïnvloeden
B 15	Hepatitis A Overdraagbaar door besmet voedsel of water	T – Tot verdwenen geelzucht of herstelde inspanningstolerantie	Geen symptomen die de veilige uitvoering van taken beïnvloeden
B 16 – 19	Hepatitis B Overdraagbaar door contact met bloed of andere lichaamsvloeistoffen. Mogelijke blijvende leverstoornis en leverkanker.	T – Tot verdwenen geelzucht of herstelde inspanningstolerantie P – Bij blijvende leverstoornis met symptomen die veilig werken beïnvloeden of met waarschijnlijke complicaties	Geen symptomen die de veilige uitvoering van taken beïnvloeden.Geschikt met een beperking van de geldigheidsduur van maximaal twee jaar.

	Hepatitis C Overdraagbaar door contact met bloed of andere lichaamsvloeistoffen. Mogelijke blijvende leverstoornis	T – Tot verdwenen geelzucht of herstelde inspanningstolerantie P – Bij blijvende leverstoornis met symptomen die veilig werken beïnvloeden of met waarschijnlijke complicaties	Geen symptomen die de veilige uitvoering van taken beïnvloeden
B 20 – 24	HIV+ Overdraagbaar door contact met bloed of andere lichaamsvloeistoffen. Progressie naar HIV-geassocieerde ziekten of aids.	T – Goed bewustzijn van de aandoening en volledige naleving van de behandeladviezen P – Bij onomkeerbare beperkende HIV-geassocieerde ziekten. Aanhoudende beperkende effecten van medicatie.	Geen symptomen die de veilige uitvoering van taken beïnvloeden. Geschikt met een beperking van de geldigheidsduur van maximaal twee jaar.
A 00 – B 99 Niet elders opgevoerd	Overige infectieziekten Persoonlijke beperking, infectie van anderen	T – Bij een ernstige infectie en een hoog risico voor overdracht P – Bij aanhoudende waarschijnlijkheid van beperkende of besmettelijke recidieven	Geen symptomen die de veilige uitvoering van taken beïnvloeden
C 00 – 48	KANKER		
C 00 – 48	Maligne neoplasmata – met inbegrip van lymfoom, leukemie en gerelateerde aandoeningen Recidief – met name acute complicaties, zoals risico voor eigen persoon door bloeden	T – Tot onderzocht, behandeld en prognose geëvalueerd P – Bij blijvende beperking met symptomen die veilig werken beïnvloeden of met een hoge waarschijnlijkheid van herhaling	Geen symptomen die de veilige uitvoering van taken beïnvloeden Moet worden bevestigd door een specialistisch rapport met een medisch onderbouwd advies
D 50 – 89	BLOEDZIEK-TEN		
D 50 – 59	Anemieën / hemoglobino-pathieën Verminderde inspanningstoleran-tie. Episodische abnormaliteiten van rode bloedcellen.	T – Tot hemoglobine weer normaal of stabiel P – Bij ernstige terugkerende of aanhoudende anemieën of beperkende symptomen door afbraak van rode bloedcellen	Geen symptomen die de veilige uitvoering van taken beïnvloeden
D 73	Splenectomie (chirurgische anamnese) Verhoogde gevoeligheid voor bepaalde infecties	T – Tot afgesloten klinische behandeling en herstelde inspanningstolerantie	Geen symptomen die de veilige uitvoering van taken beïnvloeden

D 50 – 89 Niet elders opgevoerd	Overige ziekten van bloed en bloedvormende organen Variabel – herhaalde abnormale bloeding, mogelijke beperkte inspanningstolerantie of lage weerstand tegen infecties	T – Tijdens lopend onderzoek P – Bij chronische bloedstollingsstoornissen	Beoordeling per geval
E 00 – E 90	ENDOCRIENE ZIEKTEN EN STOFWISSELING-STOORNISSEN		
E 10	Diabetes – insulineafhankelijk Acute beperking door hypoglykemie. Complicaties door ontbrekende bloedglucose-regulatie. Verhoogde waarschijnlijkheid van visuele, neurologische en cardiale problemen.	T – Bij gebrek aan: 1) goede regulatie, 2)naleving van de behandeling of 3)hypoglykemiebewustzijn P – Bij slechte regulatie of niet naleven van de behandeling. Hypoglykemie of verlies van hypoglykemiebewustzijn in de anamnese. Beperkende complicaties van diabetes.	Beoordeling per geval met een maximale beperking van de geldigheidsduur van vijf jaar. Bij een aangetoonde goede regulatie, volledige naleving van de behandeladviezen en een goed hypoglykemiebewustzijn. Beperking 04*** kan aangewezen zijn.
E 11 – E 14	Diabetes – niet-insuline-afhankelijk Behandeld met andere medicatie Progressie naar insulinegebruik, verhoogde waarschijnlijkheid van visuele, neurologische en cardiale problemen	T – Bij gebrek aan: 1) goede regulatie, 2)naleving van de behandeling of 3)hypoglykemiebewustzijn	Indien gestabiliseerd en zonder beperkende complicaties: geschikt met een beperking van de geldigheidsduur van maximaal vijf jaar
	Diabetes – niet-insuline-afhankelijk Uitsluitend behandeld door een dieet Progressie naar insulinegebruik, verhoogde waarschijnlijkheid van visuele, neurologische en cardiale problemen	T – Bij gebrek aan: 1) goede regulatie, 2)naleving van de behandeling of 3)hypoglykemiebewustzijn	Indien gestabiliseerd en zonder beperkende complicaties: geschikt met een beperking van de geldigheidsduur van maximaal vijf jaar
E 65 – 68	Obesitas / abnormale lichaamsmassa – hoog of laag Risico van ongevallen voor eigen persoon, beperkte mobiliteit en inspanningstoleran-tie voor taken onder normale omstandigheden en in noodsituaties.	T – Bij onvermogen om veiligheidskritieke taken uit te voeren, lage prestatie op de lichamelijke geschiktheidstest of inspanningstest, body mass index (BMI) ≥ 40 (obesitas van niveau 3) P – Bij onvermogen om veiligheidskritieke taken uit	Kan toegewezen veiligheidskritieke taken uitvoeren onder normale omstandigheden en in noodsituaties. Beperkingen 07*** en/of 09*** kunnen aangewezen zijn.

	Verhoogde waarschijnlijkheid van diabetes, vaatziekte en artritis.	te voeren; lage prestatie op de lichamelijke geschiktheidstest of inspanningstest met onvermogen om tot verbeteringen te komen	
E 00 – 90 Niet elders opgevoerd	Overige endocriene ziekten en stofwisselings-stoornissen (schildklier, bijnier met inbegrip van de ziekte van Addison, hypofyse, eierstokken, testes) Recidiefkans of complicaties	T – Tot onderzocht, goede controle en naleving van de behandeling. Tot één jaar na de aanvankelijke diagnose of terugval waarin een regelmatige evaluatie heeft plaatsgevonden. P – Bij blijvende beperking, noodzaak van frequente aanpassing van medicatie of verhoogde waarschijnlijkheid van ernstige complicaties	Beoordeling per geval: bij stabilisatie door medicatie en monitoring van de toestand met een lage frequentie, geen beperking en zeer lage waarschijnlijkheid van complicaties
F 00 – 99	PSYCHISCHE STOORNISSEN EN GEDRAGSSTOORNISSEN		
F 10	Alcoholmisbruik (afhankelijkheid) Recidief, ongevallen, grillig gedrag / onregelmatige veiligheidsprestaties	T – Tot onderzocht, goede controle en naleving van de behandeling. Tot één jaar na de aanvankelijke diagnose of terugval waarin een regelmatige evaluatie heeft plaatsgevonden. P – Indien blijvend of met comorbiditeit en waarschijnlijke progressie of recidief op het werk	Voor drie opeenvolgende jaren: geschikt met een beperking van de geldigheidsduur van één jaar, met beperkingen 04*** en 05***. Daarna: geschikt voor een periode van drie jaar, met beperkingen 04*** en 05***. Daarna: geschikt zonder beperkingen voor opeenvolgende perioden van twee, drie en vijf jaar, zonder terugval en comorbiditeit, op voorwaarde dat het bloedonderzoek aan het einde van elke periode de afwezigheid van problemen heeft aangetoond.
F 11 – 19	Afhankelijkheid van drugs / persistent middelenmisbruik, omvat zowel illegaal drugsgebruik als afhankelijkheid van voorgeschreven medicatie Recidief, ongevallen, grillig gedrag / onregelmatige veiligheidspres-taties	T – Tot onderzocht, goede controle en naleving van de behandeling. Tot één jaar na de aanvankelijke diagnose of terugval waarin een regelmatige evaluatie heeft plaatsgevonden. P – Indien blijvend of met comorbiditeit en	Voor drie opeenvolgende jaren: geschikt met een beperking van de geldigheidsduur van één jaar, met beperkingen 04*** en 05***. Daarna: geschikt voor een periode van drie jaar, met

		waarschijnlijke progressie of recidief op het werk	beperkingen 04*** en 05***. Daarna: geschikt zonder beperkingen voor opeenvolgende perioden van twee, drie en vijf jaar, zonder terugval en comorbiditeit, op voorwaarde dat het bloedonderzoek aan het einde van elke periode de afwezigheid van problemen heeft aangetoond.
F 20 – 31	Psychose (acute) – organische, schizofrene of onder andere categorie vermeld in de ICD. Bipolaire stoornis (manisch depressieve stoornissen). Recidief dat leidt tot wijzigingen in perceptie / cognitie, ongevallen, grillig of onveilig gedrag.	Na eenmalige episode met provocerende factoren: T – Tot onderzocht, goede controle en naleving van de behandeling. Tot drie maanden na de aanvankelijke diagnose.	Indien het dekbemanningslid inzicht heeft, de behandeling naleeft en geen bijwerkingen heeft van medicatie: geschikt met beperking 04***. Beperking 05*** kan aangewezen zijn. Geschikt zonder beperking: één jaar na episode op voorwaarde dat provocerende factoren vermeden kunnen worden en altijd zullen worden. Beperking van de geldigheidsduur: tijdens de eerste twee jaren, zes maanden. Tijdens de daaropvolgende vijf jaren, één jaar.
		Na eenmalige episode zonder provocerende factoren of meer dan één episode met of zonder provocerende factoren: T – Tot onderzocht, goede controle en naleving van de behandeling. Tot twee jaar sinds de laatste episode. P – Bij meer dan één episode of aanhoudende waarschijnlijkheid van een recidief. Aan de geschiktheidscriteria (met of zonder beperkingen) wordt niet voldaan.	Zonder terugval en zonder gebruik van medicatie gedurende een periode van twee jaar: geschikt indien een medisch specialist heeft vastgesteld dat de oorzaak ondubbelzinnig beschouwd kan worden als voorbijgaand en een terugval zeer onwaarschijnlijk is.

F 32 – 38	Stemmings-stoornissen / affectieve stoornissen Ernstige angsttoestand, depressie of andere geestelijke stoornis met waarschijnlijke beperking van de prestaties. Recidief, verminderde prestaties, met name in noodsituaties	T – Bij acute verschijnselen, tijdens onderzoek of bij aanwezigheid van beperkende symptomen of bijwerkingen van medicatie P – Bij blijvende of terugkerende beperkende symptomen	Na volledig herstel en volledig onderzoek van het individuele geval. Een geschiktheidsbeoordeling kan aangewezen zijn afhankelijk van de kenmerken en ernst van de stemmingsstoornis. Beperking van de geldigheidsduur: tijdens de eerste twee jaren, zes maanden. Beperkingen 04*** en/of 07*** kunnen aangewezen zijn. Tijdens de daaropvolgende vijf jaren, één jaar.
	Stemmingsstoor-nissen / affectieve stoornissen Ondergeschikte of reactieve symptomen van angst / depressie Recidief, verminderde prestaties, met name in noodsituaties	T – Tot symptoom- en medicatievrij P – Bij blijvende of terugkerende beperkende symptomen	Indien vrij van beperkende symptomen of beperkende bijwerkingen van medicatie. Beperkingen 04*** en/of 07*** kunnen aangewezen zijn.
F 00 – 99 Niet elders opgevoerd	Overige stoornissen Bijvoorbeeld persoonlijkheidsstoornissen, aandachtstekort (ADHD), ontwikkelingsstoornissen (zoals autisme) Beperking van prestaties en betrouwbaarheid en invloed op relaties	P – Bij symptomen met aannemelijke veiligheidskritieke gevolgen	Geen verwachte nadelige effecten op het werk. Incidenten tijdens voorgaande dienstperioden. Beperkingen 04*** en/of 07*** kunnen aangewezen zijn.
G 00 – 99	ZIEKTEN VAN ZENUWSTELSEL		
G 40 – 41	Eenmalige aanval Risico voor vaartuig, anderen en eigen persoon door aanvallen	Eenmalige aanval T – Tijdens lopend onderzoek en gedurende één jaar na aanval	Eén jaar na de aanval en met gestabiliseerde medicatie: geschikt met beperking 04***. Geschikt zonder beperkingen: één jaar na de aanval en één jaar na de beëindiging van de behandeling.
	Epilepsie – zonder provocerende factoren (meerdere aanvallen) Risico voor vaartuig, anderen en eigen persoon door aanvallen	T – Tijdens lopend onderzoek en gedurende twee jaar na de laatste aanval P – Bij terugkerende aanvallen, niet onder controle gehouden door medicatie	Medicatievrij of gestabiliseerd door medicatie met een goede naleving: geschikt met beperking 04***.

			Geschikt zonder beperkingen indien aanval- en medicatievrij sinds minimaal tien jaar.
	Epilepsie – veroorzaakt door alcohol, medicatie, hoofdletsel (meerdere aanvallen) Risico voor vaartuig, anderen en eigen persoon door aanvallen	T – Tijdens lopend onderzoek en gedurende twee jaar na de laatste aanval P – Bij terugkerende aanvallen, niet onder controle gehouden door medicatie	Medicatievrij of gestabiliseerd door medicatie met een goede naleving: geschikt met beperking 04***. Geschikt zonder beperkingen indien aanval- en medicatievrij sinds minimaal vijf jaar.
G 43	Migraine (frequente aanvallen die tot ongeschiktheid leiden) Waarschijnlijkheid van recidieven die tot ongeschiktheid leiden	P – Bij frequente aanvallen die tot ongeschiktheid leiden.	Geen verwachte negatieve effecten die tot ongeschiktheid leiden op het werk. Geen incidenten tijdens voorgaande dienstperioden.
G 47	Slaapapneu Vermoeidheid en slaapaanvallen op het werk	T – Tot gestarte en succesvolle behandeling gedurende drie maanden P – Bij niet succesvolle of niet nageleefde behandeling	Bij aangetoonde effectiviteit van de behandeling sinds drie maanden. Halfjaarlijkse beoordelingen van de naleving. Beperking 05*** kan aangewezen zijn
	Narcolepsie Vermoeidheid en slaapaanvallen op het werk	T – Tot onder controle door behandeling gedurende minimaal twee jaar P – Bij niet succesvolle of niet nageleefde behandeling	Indien het volledig onder controle zijn door behandeling sinds minimaal twee jaar wordt bevestigd door specialist: geschikt met beperking 04***
G 00 – 99 Niet elders opgevoerd	Overige organische zenuwziekten zoals multiple sclerose, ziekte van Parkinson Recidief / progressie. Beperkingen van spierkracht, evenwicht, coördinatie en mobiliteit.	T – Tot onderzocht, goede controle en naleving van de behandeling P – Bij beperkingen die het veilig werken beïnvloeden of bij onvermogen te voldoen aan de lichamelijke geschiktheidscriteria	Beoordeling per geval op basis van de vereisten voor het werk en in noodsituaties, op specialistisch neurologisch-psychiatrisch advies
R 55	Syncope en andere bewustzijnsstoor-nissen Recidief dat letsel of verlies van controle veroorzaakt	T – Tot onderzocht om de oorzaak vast te stellen en aangetoonde beheersing van een onderliggende aandoening Voorval is:	

		a) Eenvoudig flauwvallen/ idiopathische syncope	Beoordeling per geval. Beperking 04*** kan aangewezen zijn
		b) Geen eenvoudig flauwvallen/ idiopathische syncope. Onverklaarbare stoornis: niet terugkerend en zonder geconstateerde onderliggende cardiale, metabolische of neurologische oorzaak. T – Vier weken.	Beoordeling per geval. Beperking 04*** kan aangewezen zijn.
		(c)Stoornis: terugkerend of met mogelijke onderliggende cardiale, metabolische of neurologische oorzaak. T – Met mogelijke onderliggende oorzaak die niet geïdentificeerd of onbehandelbaar is: gedurende zes maanden na de episode indien geen recidief optreedt T – Met mogelijke onderliggende oorzaak of gevonden en behandelde oorzaak: gedurende één maand na succesvolle behandeling (d)Bewustzijnsstoornis met kenmerken die op een aanval wijzen. Zie onder G 40 – 41. P – Voor alle bovenstaande stoornissen met aanhoudende incidenten ondanks grondig onderzoek en adequate behandeling.	
T 90	Intracraniële chirurgie / intracranieel letsel, met inbegrip van de behandeling van vaatafwijkingen of ernstig hoofdletsel met hersenbeschadiging Risico voor vaartuig, anderen en eigen persoon door aanvallen. Stoornissen van de cognitieve, zintuiglijke of motorische functies. Recidief of	T – Voor één jaar of langer tot lage* waarschijnlijkheid van aanvallen op basis van specialistisch advies P – Bij blijvende beperking door onderliggende aandoening of letsel of terugkerende aanvallen	Na minimaal één jaar, bij lage* waarschijnlijkheid van aanvallen en bij afwezige beperking door onderliggende aandoening of letsel: geschikt met beperking 04*** Geschikt zonder beperkingen bij afwezige beperking door

	complicaties door een onderliggende aandoening.		onderliggende aandoening of letsel en bij afwezige behandeling met anti-epileptica. Zeer lage* waarschijnlijkheid van aanvallen.
H 00 – 99	ZIEKTEN VAN OOG EN OOR		
H 00 – 59	Oogaandoeningen: progressief of terugkerend (zoals glaucoom, maculopathie, diabetische retinopathie, retinitis pigmentosa, keratoconus, diplopie, blefarospasme, uveïtis, ulceratie van de cornea, netvliesloslating) Toekomstig onvermogen om te voldoen aan gezichtscriteria, risico van recidief	T – Bij tijdelijk onvermogen om te voldoen aan de gezichtscriteria (zie aanhangsel 1) en lage waarschijnlijkheid van verdere verslechtering of recidiveren na behandeling of herstel P – Bij onvermogen om te voldoen aan de gezichtscriteria (zie bijlage C1) of met een behandeling bij een verhoogde waarschijnlijkheid van verdere verslechtering of recidief	Zeer lage recidiefkans. Zeer onwaarschijnlijke progressie naar een niveau waarop gedurende de geldigheidsduur van de verklaring niet wordt voldaan aan de gezichtscriteria.
H 65 – 67	Otitis – externa of media Recidief, mogelijke infectiebron bij personen die met voedsel omgaan, problemen bij het gebruik van gehoorbescherming	T – Bij symptomen die de veilige uitvoering van taken beïnvloeden P – Bij chronische afscheiding uit het oor voor personen die met voedsel omgaan	Effectieve behandeling en geen waarschijnlijkheid van recidief
H 68 – 95	Aandoeningen van oor: progressief (zoals otosclerose)	T – Bij tijdelijk onvermogen om te voldoen aan de relevante gehoorcriteria (zie aanhangsel 2) en lage waarschijnlijkheid van verdere verslechtering of recidief na behandeling of herstel P – Bij onvermogen om te voldoen aan de relevante gehoorcriteria (zie aanhangsel 2) of met een behandeling bij een verhoogde waarschijnlijkheid van verdere verslechtering of recidief	Zeer lage recidiefkans*. Zeer onwaarschijnlijke progressie naar een niveau waarop gedurende de geldigheidsduur van de verklaring niet wordt voldaan aan de gehoorcriteria.
H 81	Ziekte van Ménière en andere vormen van chronische of terugkerende vertigo die tot ongeschiktheid leiden	T – Tijdens acute fase P – Bij frequente aanvallen die tot ongeschiktheid leiden	Lage* waarschijnlijkheid van beperkende effecten op het werk

	Onvermogen om het evenwicht te behouden gepaard met mobiliteitsverlies en misselijkheid		
I 00 – 99	ZIEKTEN VAN HART EN VAATSTELSEL		
I 05 – 08 I 34 – 39	Aangeboren hartziekten en klepaandoeningen (met inbegrip van chirurgie voor deze aandoeningen) Hartgeruis dat niet eerder is onderzocht Waarschijnlijkheid van progressie, beperkingen bij inspanning	T – Tot onderzocht en indien nodig met gunstig resultaat behandeld P – Bij beperkte inspanningstolerantie, episoden die tot ongeschiktheid leiden, behandeling met anticoagulantia of blijvende hoge waarschijnlijkheid van beperkende voorvallen	Beoordeling per geval op basis van cardiologisch advies
I 10 – 15	Hypertensie Verhoogde waarschijnlijkheid van ischemische hartziekten, oog- en nierschade en beroerte. Mogelijke acute hypertensieve episode.	T – Gewoonlijk bij systolische druk >160 of diastolische druk >100 mm Hg tot onderzocht en indien nodig met gunstig resultaat behandeld P – Bij aanhoudende systolische druk >160 of diastolische druk >100 mm Hg met of zonder behandeling	Met behandeling en vrij van beperkende effecten van aandoening of medicatie
I 20 – 25	Cardiaal voorval, zoals myocardinfarct, ECG-bewijs van vroeger myocardinfarct of recent geconstateerd linker bundeltakblok, angina, hartstilstand, coronaire bypassoperatie, coronaire angioplastiek Plotseling verlies van geschiktheid, inspanningsbeper-king. Problemen bij de omgang met terugkerende cardiale voorvallen op het werk.	T – Gedurende drie maanden na aanvankelijk onderzoek en behandeling, langer bij aanhoudende symptomen en bij verhoogde recidiefkans door pathologische bevindingen P – Bij niet voldoen aan de criteria voor de afgifte van een verklaring en onaannemelijke verdere vermindering van de recidiefkans	Bij zeer lage recidiefkans*, volledige naleving van de risicobeperkende aanbevelingen en afwezige relevante comorbiditeit. Afgifte van een aanvankelijke verklaring voor zes maanden en vervolgens een jaarlijkse verklaring. Bij lage recidiefkans*: geschikt met beperking 04*** Geschikt met een tijdsbeperking van één jaar
I 44 – 49	Hartritmestoornis-sen en geleidingsstoornis-sen (met inbegrip van pacemakers en implanteerbare cardioverter defibrillatoren (ICD's)) Waarschijnlijkheid van beperking door een recidief, plotseling verlies van	T – Tot onderzocht, behandeld en bevestigde geschiktheid van behandeling P – Bij aanhoudende aanwezigheid van symptomen die tot	Bij lage recidiefkans*: geschikt met beperking 04*** Geschikt met een tijdsbeperking van één jaar

	geschiktheid, inspanningsbeperking, werking van pacemaker/ ICD mogelijk beïnvloed door sterke elektrische velden	ongeschiktheid leiden of verhoogde waarschijnlijkheid van beperkingen door een recidief, met inbegrip van ICD-implantaat	
I 61 – 69 G 46	Ischemische cerebrovasculaire ziekte (beroerte of voorbijgaande ischemische aanval) Verhoogde recidiefkans, plotseling verlies van geschiktheid, mobiliteitsbeperking. Mogelijke ontwikkeling van andere vaatziekten die tot plotseling verlies van geschiktheid leiden.	T – Tot onderzocht, goede controle en naleving van de behandeling. Tot drie maanden na de aanvankelijke diagnose. P – Bij residuele symptomen die de uitvoering van taken belemmeren of met een significante verhoogde recidiefkans	Beoordeling per geval van de geschiktheid om taken uit te voeren; beperking 04*** is aangewezen. Beoordeling moet de waarschijnlijkheid van toekomstige cardiale voorvallen in overweging nemen. Kan toegewezen veiligheidskritieke taken uitvoeren onder normale omstandigheden en in noodsituaties. Geschikt met een tijdsbeperking van één jaar.
I 73	Arterieel vaatlijden (claudicatio) Waarschijnlijkheid van andere vaatziekten die tot plotseling verlies van geschiktheid leiden. Inspanningsbeper-kingen.	T – Tot beoordeeld P – Bij ongeschiktheid om taken uit te voeren	Geschikt met beperking 04*** met milde symptomen die geen beperking van de essentiële taken inhouden of die zijn verholpen door chirurgie of andere behandeling. Beoordeling van de waarschijnlijkheid van toekomstige cardiale voorvallen. Geschikt met een tijdsbeperking van één jaar.
I 83	Spataderen Mogelijk bloeden bij letsel, huidveranderingen en ulceratie	T – Tot behandeld bij beperkende symptomen. Postoperatief tot één maand.	Geen beperkende symptomen of complicaties
I 80.2 – 3	Diep-veneuze trombose/ longembolie Recidiefkans en ernstige longembolie Waarschijnlijkheid van bloeding door antistollingsbehandeling	T – Tot onderzocht en behandeld en gewoonlijk tijdens tijdelijke behandeling met anticoagulantia P – Overwegen bij terugkerende voorvallen of permanente behandeling met anticoagulantia	Kan als geschikt voor het werk worden beschouwd met een lage waarschijnlijkheid van letsel na stabilisatie door behandeling met anticoagulantia en een regelmatige monitoring van het stollingsniveau
I 00 – 99 Niet elders opgevoerd	Overige hartziekten, zoals cardiomyopathie, pericarditis, hartfalen Recidiefkans, plotseling verlies van geschiktheid, inspanningsbeperking	T – Tot onderzocht, behandeld en bevestigde geschiktheid van behandeling P – Bij beperkende symptomen of waarschijnlijkheid van	Beoordeling per geval op basis van specialistische rapporten

		beperking door een recidief	
J 00 – 99	ZIEKTEN VAN ADEMHALINGS-STELSEL		
J 02 – 04 J 30 – 39	Aandoeningen van neus, keel en sinussen Beperkend voor individu. Overdracht van infectie naar voedsel / op andere bemanningsleden in sommige omstandigheden	T – Tot geen symptomen meer bestaan die de veilige uitvoering van taken beïnvloeden P – Bij beperking en recidiveren	Na afgesloten behandeling bij afwezigheid van tot recidiveren predisponerende factoren
J 40 – 44	Chronische bronchitis en/of emfyseem Verminderde inspanningstolerantie en beperkende symptomen	T – Tijdens acute episode P – Bij herhaald optredende ernstige recidieven, indien niet aan de maatstaven voor algemene conditie kan worden voldaan of bij beperkende kortademigheid	Geschiktheid beoordelen voor noodsituaties. Kan toegewezen veiligheidskritieke taken uitvoeren onder normale omstandigheden en in noodsituaties. Geschikt met een tijdsbeperking van één jaar
J 45 – 46	Astma (gedetailleerde beoordeling met informatie van specialist voor alle nieuwe kandidaten) Onvoorzienbare episoden van ernstige kortademigheid	T – Tot verholpen episode, onderzochte oorzaak b.v. met inbegrip van een eventuele samenhang met het beroep en tot stand gekomen effectieve behandeling Voor personen onder 20 jaar met ziekenhuisopname of gebruik van orale steroïden in de afgelopen drie jaar P – Bij voorzienbare waarschijnlijkheid van snelle levensbedreigende astma-aanval op het werk of met niet onder controle gehouden astma in de anamnese (meerdere ziekenhuisopnamen)	Geschikt voor werk bij astma op volwassen leeftijd** in de anamnese, met een goede controle door inhalatoren en zonder episoden die een ziekenhuisopname of het gebruik van orale steroïden hebben gerechtvaardigd in de laatste twee jaren, of bij astma of door inspanningen geïnduceerd astma in de anamnese dat regelmatige behandeling vereist
J 93	Pneumothorax (spontaan of traumatisch). Acute beperking door recidief	T – Gewoonlijk voor 12 maanden na aanvankelijke episode P – Na terugkerende episoden tenzij uitgevoerde pleurectomie of pleurodese	Gewoonlijk 12 maanden na episode of korter op specialistisch advies
K 00 – 99	ZIEKTEN VAN SPIJSVERTE-RINGSSTELSEL		

K 01 – 06	Ziekten van mondholte Acute kiespijn. Terugkerende infecties van mond en tandvlees.	T – Tot geen symptomen meer bestaan die de veilige uitvoering van taken beïnvloeden	Indien tanden en tandvlees (of alleen tandvlees van tandeloze en met goed passend en onderhouden kunstgebit) goed lijken te zijn op visuele beoordeling. Geen complexe prothese; bij tandheelkundige controle in het afgelopen jaar, na afgesloten nabehandeling en probleemvrij sindsdien.
K 25 – 28	Maagzweer Herhaling met pijn, bloeding of perforatie	T – Tot genezing, chirurgische ingreep, onderdrukking van helicobacter en op normale voeding sinds drie maanden P – Bij aanhoudende maagzweer ondanks chirurgie en medicatie	Indien genezen en op normale voeding sinds drie maanden
K 40 – 41	Hernia – inguinatis en femoralis Mogelijke inklemming	T – Tot onderzocht om onwaarschijnlijkheid van inklemming te bevestigen en indien nodig behandeld	Indien bevredigend behandeld of indien door de chirurg wordt bevestigd dat geen waarschijnlijkheid van inklemming bestaat
K 42 – 43	Hernia – umbilicalis, ventralis Instabiliteit van de buikwand bij bukken en tillen	Beoordeling per geval afhankelijk van de ernst van de symptomen of beperking. Implicaties overwegen van regelmatige zware lichamelijke inspanning van het hele lichaam.	Beoordeling per geval afhankelijk van de ernst van de symptomen of beperking. Implicaties overwegen van regelmatige zware lichamelijke inspanning van het hele lichaam.
K 44	Hernia – diaphragma-tica (hiatus) Terugvloeien van maaginhoud en zuur dat maagzuur en dergelijke veroorzaakt	Beoordeling per geval op basis van de ernst van de symptomen in liggende positie en van eventuele resulterende slaapstoornissen	Beoordeling per geval op basis van de ernst van de symptomen in liggende positie en van eventuele resulterende slaapstoornissen
K 50, 51, 57, 58, 90	Niet-infectieuze enteritis en colitis, ziekte van Crohn, diverticulitis enz. Beperking en pijn	T – Tot onderzocht en behandeld P – Bij ernstige of terugkerende verschijnselen	Beoordeling per geval door specialist. Lage recidiefkans.
K 60 I 84	Anale aandoeningen: hemorroïden, fissuur en fistel Waarschijnlijke episoden die pijn en beperking van de activiteit veroorzaken	T – Bij symptomen die de veilige uitvoering van taken beïnvloeden P – Overwegen bij onbehandelbare of terugkerende verschijnselen	Beoordeling per geval

K 70, K 72	Levercirrose Leverinsuffi-ciëntie. Slokdarm-varices met bloeding.	T – Tot volledig onderzocht P – Bij ernstige verschijnselen of met complicaties door ascites of slokdarmvarices	Per geval op basis van een beoordeling door de specialist. Geschikt met een tijdsbeperking van één jaar.
K 80 – K 83	Galweg-ziekte Biliaire koliek door galstenen, geelzucht, leverinsufficiëntie.	T – Bilaire koliek tot definitief behandeld P - Bij geavanceerde leverziekte, terugkerende of aanhoudende beperkende symptomen	Beoordeling per geval door specialist. Plotseling begin van biliaire koliek onwaarschijnlijk.
K 85 – 86	Pancreatitis Recidiefkans	T – Tot verholpen P – Indien terugkerend of alcohol gerelateerd, tenzij bevestigde onthouding	Beoordeling per geval op basis van specialistische rapporten
Y 83	Stoma (ileostomie, colostomie) Beperking bij verlies van controle - gebruik van zakjes bijvoorbeeld Mogelijke problemen tijdens langdurige noodsituatie	T – Tot onderzocht, goede controle en naleving van de behandeling P – Bij een slechte controle	Beoordeling per geval
N 00 – 99	ZIEKTEN VAN HET UROGENITAAL STELSEL		
N 00, N 17	Acuut nefritisch syndroom Nierinsufficiëntie, hypertensie	P – Tot verholpen	Beoordeling per geval bij residuele effecten
N 03 – 05 N 18 – 19	Subacuut of chronisch nefritisch syndroom of nefrotisch syndroom Nierinsufficiëntie, hypertensie	T – Tot onderzocht	Beoordeling per geval door een specialist op basis van de nierfunctie en de waarschijnlijkheid van complicaties
N 20 – 23	Nier- en uretersteen Pijn door nierkoliek	T – Tot onderzocht met bevestiging dat geen waarschijnlijkheid bestaat van symptomen die de veilige uitvoering van taken beïnvloeden P – In ernstige gevallen of bij terugkerende steenvorming	Beoordeling per geval
N 33, N 40	Prostaatvergro-ting/ urinaire obstructie Acute urineretentie	T – Tot onderzocht en behandeld P – Bij ongeneeslijkheid	Beoordeling per geval
N 70 – 98	Gynaecologische aandoeningen – Zware vaginale bloedingen, ernstige menstruatiepijn, endometriose, verzakking van geslachtsorganen of overige Beperking door pijn of bloedingen	T – Bij beperking of vereist onderzoek om oorzaak te bepalen en te verhelpen	Beoordeling per geval bij aandoeningen die waarschijnlijk een behandeling nodig maken tijdens de reis of de geschiktheid voor het werk beïnvloeden
R 31, 80, 81 82	Proteïnurie, hematurie, glucosurie of overige	T – Bij klinisch significante aanvankelijke bevindingen	Zeer lage waarschijnlijkheid van ernstige onderliggende aandoening

	urineafwijkingen Indicator van nier- of andere ziekten	P – Bij ernstige en ongeneeslijke onderliggende oorzaak – bijvoorbeeld beperking van de nierfunctie	
Z 90.5	Verwijdering van een nier of één niet-functionerende nier Beperkte vochtregulatie onder extreme omstandigheden met niet volledig functionele resterende nier	P – Bij elke verminderde functie in de resterende nier voor nieuwe dekbemanningsleden. Significante dysfunctie in de resterende nier van dienstdoende dekbemanningsleden.	Resterende nier moet volledig functioneel zijn en mag geen waarschijnlijkheid van progressieve ziekte vertonen op basis van nieronderzoek en specialistisch rapport
O 00 – 99	ZWANGERSCHAP		
O 00 – 99	Zwangerschap Complicaties, late mobiliteitsbeper-kingen. Potentieel risico voor moeder en kind in geval van voortijdige bevalling op het werk.	T – Beslissing in overeenstemming met nationale wetgeving Abnormaal verlopende zwangerschap met intensieve monitoring	Ongecompliceerde zwangerschap zonder beperkende effecten: beslissing conform nationale praktijk en wetgeving
L 00 – 99	ZIEKTEN VAN DE HUID		
L 00 – 08	Huidinfecties Recidief, overdracht op anderen	T – Bij symptomen die de veilige uitvoering van taken beïnvloeden P – Overwegen voor leden van de dekbemanning met terugkerende problemen	Op basis van de aard en ernst van de infectie
L 10 – 99	Overige huidziekten, zoals eczeem, dermatitis, psoriasis Recidief, soms beroepsmatige oorzaak	T – Bij symptomen die de veilige uitvoering van taken beïnvloeden	Beslissing per geval, beperking indien nodig bij verergering door warmte of stoffen op het werk
M 00 – 99	ZIEKTEN VAN BOTSPIER-STELSEL EN BINDWEEF-SEL		
M 10 – 23	Osteoartrose, overige gewrichtsaandoeningen en daaropvolgende gewrichtsvervanging Pijn en mobiliteitsbeperking met nadelige effecten onder normale omstandigheden en in noodsituaties. Mogelijkheid van infectie of dislocatie en beperkte levensduur van vervangende gewrichten.	T – Tot volledig herstel van functie en bevestiging door het oordeel van een specialist alvorens het werk te hervatten na een heup- of knievervanging P – Bij vergevorderde en ernstige gevallen	Beoordeling per geval. Kan volledig aan de vereiste taken tegemoetkomen onder normale omstandigheden en in noodsituaties met een zeer lage waarschijnlijkheid van verslechtering waardoor taken niet uitgevoerd kunnen worden.
M 24.4	Terugkerende instabiliteit van schouder- of kniegewrichten Plotselinge mobiliteitsbeperking, met pijn	T – Tot voldoende hersteld en stabiele gewrichtsfunctie	Beoordeling per geval van occasionele instabiliteit
M 54.5	Rugpijn Pijn en mobiliteitsbeperking met nadelige effecten voor taken onder normale omstandigheden en in	T – Tijdens acute fase P – Bij verschijnselen die terugkeren of tot ongeschiktheid leiden	Beoordeling per geval

	noodsituaties. Verergering van de beperking.		
Y 83.4 Z 97.1	Arm- of beenprothese Mobiliteitsbeperking die de taken onder normale omstandigheden en in noodsituaties beïnvloeden	P – Bij onvermogen om essentiële taken uit te voeren	Indien taken onder normale omstandigheden en in noodsituaties uitgevoerd kunnen worden, zijn beperkingen toegestaan voor specifieke niet-essentiële activiteiten Beperking 03*** kan aangewezen zijn
	ALGEMEEN		
R 47, F 80	Spraakstoornissen Beperkingen van de communicatievaardigheid	P – Bij onverenigbaarheid met betrouwbare veilige en effectieve uitoefening van taken onder normale omstandigheden en in noodsituaties	Geen beperking van essentiële gesproken communicatie
T 78 Z 88	Allergieën (met uitzondering van allergische dermatitis en astma) Recidiefkans en toenemende ernst van de reactie. Beperkte vaardigheid om taken uit te voeren.	T – Tot geen symptomen meer bestaan die de veilige uitvoering van taken beïnvloeden P – Bij redelijkerwijs te verwachten levensbedreigende reacties	Met een reactie die eerder beperkend dan levensbedreigend is en effecten die volledig onder controle gehouden kunnen worden door niet-steroïdale zelfmedicatie op lange termijn of wijzigingen in de levensstijl die geen veiligheidskritieke nadelige effecten op het werk hebben
Z 94	Transplantaten – Nier, hart, longen, lever (voor prothesen, zoals gewrichten, ledematen, lenzen, gehoorapparaten, hartkleppen, zie onder de secties voor specifieke aandoeningen) Mogelijkheid van afstoting. Bijwerkingen van medicatie.	T – Tot stabiele effecten van chirurgie en anti-afstotingsmedicatie P – Beoordeling per geval bevestiging door het oordeel van een specialist	Beoordeling per geval met specialistisch advies Geschikt met een tijdsbeperking van één jaar
Classificatie naar aandoening	Progressieve aandoeningen binnen criteria, zoals chorea van Huntington (met inbegrip van familieanamnese), keratoconus	T – Tot onderzocht en behandeld op indicatie P – Bij waarschijnlijke negatieve progressie	Beoordeling per geval met specialistisch advies Deze aandoeningen zijn aanvaardbaar met een onwaarschijnlijk geachte negatieve progressie vóór de volgende medische keuring
Classificatie naar aandoening	Niet specifiek genoemde aandoeningen	T – Tot onderzocht en behandeld op indicatie P – Bij blijvende beperking	Analogie met gerelateerde aandoeningen als leidraad gebruiken. Verhoogde kans op plotselinge ongeschiktheid, recidief, progressie en beperkingen

			van de uitoefening van taken onder normale omstandigheden en in noodsituaties beoordelen. Bij twijfel advies inwinnen of een beperking en verwijzing naar een scheidsrechter in overweging nemen.

Aanhangsel 1

Relevante eisen inzake het gezichtsvermogen (diagnosecodes H 00 – H 59)

Minimale eisen inzake het gezichtsvermogen:

1. Gezichtsscherpte bij daglicht:

De gezichtsscherpte bedraagt, met of zonder optische hulpmiddelen, ten minste 0,8 met beide ogen gezamenlijk of met het beste oog. Met één oog zien is toegestaan.

Manifest dubbelzien (motiliteit) die niet kan worden gecorrigeerd is niet toegestaan. Bij eenogigheid: normale beweeglijkheid van het goed functionerende oog.

Beperking 01*** kan aangewezen zijn.

2. Nachtblindheid:

Te onderzoeken bij glaucoom, retinale aandoeningen of media-opaciteit (zoals cataract). Contrastgevoeligheid bij 0,032 cd/m2 zonder verblinding; testresultaat 1:2,7 of beter getest met de Mesotest.

3. Gezichtsveld:

Het horizontale gezichtsveld moet ten minste 120 graden bedragen. Het gezichtsbereik moet ten minste 50 graden links en rechts en 20 graden naar boven en beneden bedragen. Binnen een straal van 20 graden vanuit het centrum van het gezichtsveld mogen zich geen gebreken voordoen.

Ten minste één oog moet voldoen aan de maatstaf inzake de gezichtsscherpte en het gezichtsveld zonder pathologische scotomen hebben. Formeel onderzoek door een oogarts is verplicht indien afwijkingen zijn gevonden tijdens het eerste onderzoek of in geval van glaucoom of retinale dystrofie.

4. Kleurenonderscheidingsvermogen voor dekbemanningsleden met navigatietaken:

Het kleurenonderscheidingsvermogen wordt als voldoende beschouwd indien de kandidaat voldoet aan de Ishiharatest, editie met 24 platen, met ten hoogste twee fouten. Indien de kandidaat niet voldoet aan deze test, moet een van de genoemde goedgekeurde alternatieve tests worden uitgevoerd. In geval van twijfel moet een onderzoek met een anomaloscoop worden uitgevoerd. De anomaal-quotiënt moet tussen 0,7 en 1,4 liggen en op deze wijze een normale trichromasie vertonen.

De goedgekeurde alternatieve tests voor de Ishihara-platen zijn:

a)	Velhagen/Broschmann (resultaat met ten hoogste twee fouten);
b)	Kuchenbecker-Broschmann (ten hoogste twee fouten);
c)	HRR (resultaat ten minste "mild");

d)	TMC (resultaat ten minste "second degree");
e)	Holmes-Wright B (resultaat met ten hoogste 8 fouten bij "small");
f)	Farnsworth Panel D-15-test (minimumresultaat: ten hoogste één diametrale inversie in de geklasseerde kleurenrangschikking);
g)	CAD-test (Colour Assessment and Diagnosis test) (resultaat met ten hoogste vier CAD-eenheden).

Houders van vaarbewijzen die zijn afgegeven overeenkomstig Richtlijn 96/50/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenvaartuigen welke bij het goederen- en personenvervoer in de Gemeenschap gebruikt worden met een anomaal-quotiënt voor het kleurenonderscheidingsvermogen tussen 0,7 en 3,0 worden geacht geschikt te zijn indien hun vaarbewijs is afgegeven vóór 1 april 2004.

Het gebruik van optische correctie voor het kleurenonderscheidingsvermogen door filterglas, zoals getinte contactlenzen en een getinte bril, is niet toegestaan.

Aanhangsel 2

Relevante eisen inzake het gehoor (diagnosecodes H 68 – H 95)

Minimale eisen inzake het gehoor:

Het gehoor is als voldoende te beschouwen indien het gemiddeld gehoorverlies van beide oren, met of zonder gehoorapparaat, bij de frequenties 500, 1 000, 2 000 en 3 000 Hz de waarde van 40 dB niet overschrijdt. Indien de waarde van 40 dB wordt overschreden, is het gehoorvermogen toch als voldoende aan te merken indien wordt voldaan aan een gehoortest met een audiometer die voldoet aan ISO 8253-1:2010 of gelijkwaardig.

Beperking 02*** kan aangewezen zijn.

Opmerkingen bij de tabel en de aanhangsels:

* Recidiefkans:

De aanduidingen "zeer laag" en "laag" worden gebruikt om de verhoogde recidiefkans in te delen. Het gaat voornamelijk om klinische beoordelingen, maar voor bepaalde aandoeningen bestaan kwantitatieve gegevens over de recidiefkans. Indien deze gegevens beschikbaar zijn, zoals voor aanvallen en cardiale voorvallen, kunnen deze een indicatie zijn voor aanvullend onderzoek om de individuele verhoogde recidiefkans vast te stellen. De kwantitatieve recidiefkansen worden als volgt ingedeeld:

zeer laag: recidiefkans van minder dan 2 procent per jaar;

laag: recidiefkans van 2 tot 5 procent per jaar.

** Astma bij volwassenen:

Astma kan uit de kindertijd stammen of beginnen na 16 jaar. Het ontstaan van astma op volwassen leeftijd heeft een breed scala van intrinsieke en externe oorzaken. Voor oudere instromers met astma die op volwassen leeftijd is begonnen, moet de rol van specifieke allergenen, met inbegrip van allergenen die beroepsastma veroorzaken, worden onderzocht. Ook minder specifieke inductoren, zoals kou, inspanning en luchtweginfectie, moeten in overweging worden genomen. Al deze factoren kunnen de geschiktheid voor werk op binnenwateren beïnvloeden.

Mild intermitterend astma: niet-frequente episoden van milde piepende ademhaling die minder dan eenmaal per twee weken optreden en die gemakkelijk en snel worden verlicht door inhalatie van bèta-agonisten.

Mild astma: frequente episoden van piepende ademhaling die de inhalatie van bèta-agonisten of de introductie van geïnhaleerde corticosteroïden vereisen. De regelmatige inhalatie van steroïden (of steroïden/ langwerkende bèta-agonisten) kan de symptomen en noodzaak voor het gebruik van bèta-agonisten effectief verhelpen.

Inspanningsastma: episoden van piepende ademhaling en kortademigheid veroorzaakt door inspanning, met name bij kou. Episoden kunnen effectief worden behandeld door geïnhaleerde steroïden (of steroïden/ langwerkende bèta-agonisten) of andere orale medicatie.

Matig astma: frequente episoden van piepende ademhaling ondanks het regelmatig gebruik van geïnhaleerde steroïden (of steroïden/ langwerkende bèta-agonisten) die het continu of regelmatig gebruik van de bèta-agonisteninhalator of aanvullende andere medicatie vereisen, met occasionele noodzaak van orale steroïden.

Ernstig astma: frequente episoden van piepende ademhaling en kortademigheid, frequente ziekenhuisopnamen, frequent gebruik van orale steroïden.

*** Risico beperkende maatregelen en beperkingen:

01 Optische correctie (bril en/of contactlenzen) vereist

02 Gehoorapparaat vereist

03 Ledemaatprothese vereist

04 Alleen werken in het stuurhuis niet toegestaan

05 Alleen bij daglicht

06 Geen navigatietaken toegestaan

07 Beperkt tot het volgende vaartuig: ...

08 Beperkt tot het volgende vaargebied: ...

09 Beperkt tot de volgende taak: ...

De risicobeperkende maatregelen en beperkingen kunnen worden gecombineerd. Zij moeten indien nodig worden gecombineerd.

Gezien om gevoegd te worden bij het Besluit van de Vlaamse Regering van DATUM met betrekking tot de beroepscompetenties voor binnenvaartpersoneel.

Brussel, ... (datum).

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Getekend door:Lydia Peeters (Signature)
Getekend op:2022-02-01 14:27:10 +01:0
Reden:Ik keur dit document goed

Lydia PEETERS