

EU-regelgeving voor beroepskwalificaties bevordert de arbeidsmobiliteit in de Europese binnenvaart

In het kader van Naiades II is er een nieuwe richtlijn voor de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart goedgekeurd. De kwalificatiecertificaten van leden van de dekbemanning zullen meer op competenties dan op ervaring worden gebaseerd en zullen op alle waterwegen van de Europese Unie erkend zijn. Betere loopbaanmogelijkheden, goedgekeurde opleidingsprogramma's en de mogelijkheid om met behulp van een simulator op een moderne manier examens af te leggen, zijn een paar vernieuwingen die de attractiviteit van de sector en de veiligheid zullen verhogen. De lidstaten beschikken over vier jaar (dus tot 17 januari 2022) om de nieuwe richtlijn om te zetten.

Context

De binnenvaart vormde eeuwenlang een efficiënte manier om volkeren en handel met elkaar te verbinden. Gezien de toenemende multimodaliteit en Europese integratie zijn veiligheid, betrouwbaarheid en innovatie meer dan ooit van belang voor de ontwikkeling van de binnenvaart in Europa.

Richtlijn (EU) 2017/2397 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart kan gezien worden als een mijlpaal voor de Europese binnenvaart. Deze richtlijn helpt de EU-doelstellingen ter bevordering van de binnenvaart die in het NAIADES II-programma zijn beschreven, te verwezenlijken. Het onderdeel "Jobs and skills" is in deze context één van de prioriteiten.

Doelstellingen

De nieuwe richtlijn is er specifiek op gericht de **arbeidsmobiliteit** op alle Europese waterwegen te vergroten. De erkenning van de beroepskwalificaties is niet alleen mogelijk voor alle leden van de dekbemanning, maar ook voor de personen die gekwalificeerd zijn om maatregelen te treffen in noodsituaties aan boord van passagiersschepen en de personen die opgeleid zijn voor het uitvoeren van de bunkerprocedures bij schepen die LNG als brandstof gebruiken.

Met de richtlijn wil men de moeilijkheden oplossen waar de bemanningsleden vandaag de dag mee te kampen hebben als zij in een andere lidstaat willen gaan werken en dan hun beroepskwalificaties erkend willen zien. Voortaan zullen de bemanningsleden gemakkelijker daar kunnen gaan werken waar er vraag is naar hun kwalificaties omdat hun kwalificaties automatisch in alle lidstaten van de EU en van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) erkend zullen zijn.

Dit zorgt voor een aanzienlijke verbetering in vergelijking met de huidige EU-regelgeving. Tot nu toe was er namelijk alleen een wederzijdse erkenning in de binnenvaart van de kwalificaties van schippers en de erkenning op grond van de EU-regeling was alleen mogelijk voor andere waterwegen dan de Rijn. Door de nieuwe richtlijn worden de **wettelijke voorschriften** die gelden voor de beroepskwalificaties in de EU – met inbegrip van de Rijn – **geharmoniseerd**.

Om onevenredig grote administratieve lasten te voorkomen, wordt in de nieuwe regelgeving rekening gehouden met het feit dat de situatie niet in alle EU-landen hetzelfde is. Daarom zijn er op bepaalde voorschriften uitzonderingen mogelijk. Dit is met name het geval voor waterwegen die niet

rechtstreeks verbonden zijn met die van andere lidstaten en voor landen waar alleen in bepaalde seizoenen of slechts op zeer beperkte schaal binnenvaartactiviteiten plaatsvinden. Maar, alle lidstaten met bevaarbare waterwegen zijn verplicht de kwalificatiecertificaten van de Unie op hun grondgebied te erkennen, zodat gewaarborgd is dat deze erkenning zijn doel bereikt.

Het begin van dit nieuwe tijdperk in de binnenvaart zal niet alleen de arbeidsmobiliteit in de EU verhogen, maar ook de **attractiviteit van de banen** in deze sector. Bovendien biedt de nieuwe regelgeving veel meer loopbaanmogelijkheden, niet alleen voor bemanningsleden uit de binnenvaart, maar ook voor personen die afkomstig zijn uit andere sectoren, zoals met name de zeevaart. Dit wordt mogelijk dankzij een **modern systeem dat gestoeld is op de evaluatie van competenties**. Om de kwalificatie van matroos of schipper te verkrijgen, zal men voortaan een examen moeten afleggen. In vergelijking met het vroegere systeem dat vooral uitging van de ervaring die men in de binnenvaart had opgedaan, zal deze nieuwe benadering meer flexibiliteit bieden voor getalenteerde en gemotiveerde werknemers die dan ook sneller kunnen opklimmen. Een ander groot voordeel is dat toekomstige studenten geen examen bij een overheidsinstantie hoeven af te leggen als zij met succes een erkende opleiding hebben gevolgd.

Last but not least, zal de introductie van op vaardigheden gebaseerde kwalificaties ook de veiligheid en duurzaamheid in de binnenvaart ten goede komen.

De richtlijn voorziet niet alleen in de op competenties gebaseerde benadering, maar omvat ook **objectieve criteria** op basis waarvan de lidstaten **riviergedeelten** kunnen aanwijzen **waar specifieke risico's bestaan**. Deze worden soms immers als een obstakel voor de mobiliteit beschouwd. Daarnaast zijn ook de criteria vastgelegd voor de classificatie van **waterwegen van maritieme aard**.

Tot slot regelt de richtlijn dat er nationale **registers** komen voor de **uitwisseling van gegevens** over de certificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken, door middel van een databank die door de Europese Commissie zal worden beheerd. Hierdoor zal de uitwisseling van informatie tussen de autoriteiten worden vergemakkelijkt.

De autoriteiten van de lidstaten, de rivierencommissies en de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven waren allemaal nauw betrokken bij de totstandkoming van het nieuwe systeem en juichen de nieuwe richtlijn zeer toe.

De door CESNI opgestelde standaarden krijgen een centrale plaats in de richtlijn

De goedkeuring van de nieuwe EU-richtlijn vindt plaats binnen het kader van een vruchtbare samenwerking tussen de Europese Unie en de CCR, die op een nieuwe leest geschoeid is, namelijk CESNI, het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart. Dit comité werd opgericht in 2015.

CESNI heeft tot taak om op verschillende gebieden technische standaarden op te stellen, met name met betrekking tot de binnenvaartschepen, informatietechnologie en bemanningen. In de respectieve regelgeving op Europees en internationaal vlak – waaronder die van de Europese Unie en de CCR – wordt vervolgens naar deze standaarden verwezen, die door deze verwijzing toepassing vinden.

De taak van CESNI is het uitwerken en goedkeuren van de standaarden die in de richtlijn zijn voorgeschreven. De belangrijkste stakeholders van de sector (opleidingsinstituten, sociale partners, overheidsinstanties, Europese autoriteiten en rivierencommissies) maken deel uit van de CESNI-werkgroep voor beroepskwalificaties, de specifieke werkgroep die de ontwerpstandaarden op dit vlak zal opstellen.

Wat de **competenties** betreft, zijn er zes gebieden waarvoor een **standaard** moet worden opgesteld:

- schippers (management niveau) en dekbemanningsleden, d.w.z. matrozen, volmatrozen en stuurmannen (operationeel niveau),
- varen op waterwegen van maritieme aard,
- varen met behulp van radar,
- varen met een schip dat vloeibaar aardgas als brandstof gebruikt en personen die betrokken zijn bij het bunkeren van dergelijke schepen, en
- deskundigen voor de passagiersvaart.

Voor het varen met grote samenstellen is er geen competentiestandaard voorzien. Voordat men echter als schipper op een dergelijk samenstel mag gaan varen, zal vaartijd en ervaring met het besturen van dergelijke samenstellen aangetoond moeten worden.

Het formuleren van de competenties werd grotendeels gedaan door de sociale partners en Edinna in het kader van het door de EU gefinancierde PLATINA-project. Daarbij werd voor het opstellen van de richtlijn en met name ook voor de toekomstige CESNI-standaarden op dit vlak de STCW-benadering als vertrekpunt genomen.

Het is ook de bedoeling dat CESNI standaarden aanneemt voor de praktijkexamens voor het verkrijgen van de kwalificatiecertificaten voor schippers, LNG-deskundigen en deskundigen voor de passagiersvaart en voor het verkrijgen van het bevoegdheidsbewijs voor de radarvaart. Ook deze standaarden zullen worden ontwikkeld op basis van de competentiestandaarden. Het praktijkexamen voor schipper en de specifieke vergunning om te mogen varen met behulp van radar zal afgelegd kunnen worden aan boord van een schip of aan een simulator. De richtlijn voorziet daarom ook **standaarden voor de erkenning van simulatoren**.

Afgezien hiervan moderniseert en harmoniseert de richtlijn de vereisten ten aanzien van de **medische geschiktheid** (lichamelijke en geestelijke geschiktheid). CESNI zal medische criteria voorstellen op basis van het systeem dat door de ILO en IMO sinds 2013 wordt toegepast voor de kustwateren. CESNI houdt daarbij natuurlijk rekening met de specifieke omstandigheden in de binnenvaart, zoals de duur van de reizen en de beschikbaarheid van medische zorg. Er zal ook rekening worden gehouden met de vooruitgang in de medische wetenschap sinds 2013.

Tot slot, maar daarom niet minder belangrijk, bevatten de nieuwe Europese voorschriften **geharmoniseerde modellen** voor de kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en het vaartijdenboek.

De werkgroep voor beroepskwalificaties van CESNI werkt momenteel aan een eerste ontwerp voor deze modellen.

Certificaten, vaarbewijzen en dienstboekjes die voor 18 januari 2022 werden afgegeven, blijven na deze datum nog tien jaar geldig. Gedurende deze periode kunnen deze documenten zonder een examen te moeten afleggen, worden ingeruild voor een nieuw kwalificatiecertificaat overeenkomstig de richtlijn.

Deze CESNI-standaarden zullen voor 18 januari 2020 in de EU-regelgeving worden overgenomen door middel van gedelegeerde of uitvoeringshandelingen ter aanvulling van de EU-richtlijn. Tegelijkertijd moeten zij ook in de CCR-regelgeving worden opgenomen. Ook andere organisaties of derde landen zullen de mogelijkheid hebben om naar deze standaarden te verwijzen, net als bij de ES-TRIN (de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor de binnenvaart).