



**VERSLAG**  
**van de Conferentie van de examencommissies op 10 november 2011 te Berlijn**

Voorzitter : M. FEIERABEND, Commissaris van Zwitserland

Aanwezigen :

DUITSLAND	Dhr. GERHARDT	Deskundige
	Mevr. KRATEL	Deskundige
	Mevr. NACHTSHEIM	Deskundige
	Mevr. SCHEERENHORST	WSD Ost
	Dhr. ATTERMAYER	WSD West
	Dhr. GERDELMANN	WSD West
	Dhr. ALEXANDER	WSD Südwest
	Mevr. CHANG	WSD Südwest
	Dhr. SEUBERT	WSD Südwest
	Dhr. SOLGER	WSD Süd
BELGIË	Dhr. DE SPIEGELEER	Deskundige
	Dhr. SCHRIJVERS	Cronos
	Dhr. STEENACKER	Examencommissie
	Dhr. HERMANS	Examencommissie
	Dhr. KIMPE	Cronos
	Dhr. VAN PEETERSSEN	Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren
FRANKRIJK	Dhr. BEAURAIN	Commissaris
	Dhr. GRIES	Deskundige
NEDERLAND	Mevr. AUGUSTIJN	Plaatsvervangend Commissaris
	Dhr. KWAKERNAAT	Deskundige
	Mevr. HARKES	CCV
	Dhr. VAN ROOZENDAAL	OCB
ZWITSERLAND	Dhr. FEIERABEND	Commissaris
	Dhr. REUTLINGER	Plaatsvervangend Commissaris
	Dhr. HODEL	Examencommissie
SECRETARIAAT	Mevr. TOURNAYE	Juridisch adviseur

## I. Toepassing van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn en de bijbehorende dienstinstructies

### 1. Strekking van het examen aangaande de kennis van riviergedeelten (CH)

De examencommissie voor de patenten in Bazel wil graag weten welke belangrijke geografische omstandigheden tussen Iffezheim en Spyck tijdens het examen met betrekking tot de kennis van riviergedeelten door middel van vragen getoetst worden.

#### ANTWOORD

D	Schriftelijk examen met blinde kaart + mondeling examen Tijdens het schriftelijk examen kan niet dezelfde kennis worden getest als tijdens het mondeling examen. Daarom is volgens de Duitse delegatie het mondeling examen onontbeerlijk. De kandidaten mogen een woordenboek gebruiken tijdens het examen.
F	Schriftelijk examen met blinde kaart Als het resultaat van het examen niet bevredigend is, volgt een mondelinge herkansing. Maximumduur van het examen: twee uur De meeste examens in Straatsburg worden georganiseerd naar aanleiding van een aanvraag tot uitbreiding van het patent.
NL	Schriftelijk examen met blinde kaarten De Rijn wordt opgedeeld in zeven zones Duur van het examen: 3u30
B	Schriftelijk examen zoals beschreven onder punt II, p. 6

### 2. Talenkennis (F, CH)

#### - Buitenlandse kandidaten (CH)

De kennis is in de meeste gevallen verworven, maar het begrip van de vragen en de schriftelijke en mondelinge taalvaardigheden vertonen vaak lacunes. In de praktijk moet iemand die als schipper wil werken via de marifoon kunnen communiceren. Om de certificaten en andere documenten die aan boord van de binnenvaartschepen aanwezig moeten zijn (zie artikel 1.10 van het RPR) te kunnen begrijpen, is echter vaak veel meer talenkennis nodig. In hoeverre moet een bepaald taalniveau worden geëist? Hoe gaan de andere examencommissies met de eventuele taalkundige moeilijkheden om? Wij stellen voor in het algemeen van gedachte hierover te wisselen, alvorens er eventuele voorstellen worden uitgewerkt.

#### - Nationale kandidaten die Duits niet als moedertaal hebben (F)

De Franse examencommissies nemen het examen in het Frans af, waarbij de kennis van de Duitse taal van de kandidaten niet wordt geverifieerd. Hoe doen de examencommissies dit van andere lidstaten die Duits niet als officiële taal hebben?

## ANTWOORD

### a) Controle van de talenkennis van de kandidaat voor het Rijnpatent door de verschillende examencommissies

F	Het examen wordt afgenomen in het Frans en de kandidaten krijgen geen vragen over hun kennis Duits.
D	De beheersing van het Duits kan worden getest dankzij het mondeling examen. Dat is niet het doel van het mondeling examen, maar het is wel een positief indirect gevolg.
B	Hoeveel Duits de kandidaat beheerst, wordt niet geverifieerd. Als men de kennis Duits van de kandidaat wil testen, dan moet iemand van buitenaf deelnemen aan de examencommissie. Volgens dhr. Peeterssen is de taalttest geen taak voor de examencommissies.

### b) Algemene discussie

De deelnemers erkennen allemaal dat dit onderwerp belangrijk is voor de veiligheid van de scheepvaart. Meer dan de helft van alle ongelukken zijn te wijten aan menselijke fouten, waarvan er veel voortvloeien uit communicatieproblemen.

De Nederlandse delegatie geeft aan dat het goed zou zijn om taal cursussen te ontwikkelen binnen de opleidingsinstituten en om snel het instrument "Riverspeak", een meertalig glossarium met standaardzinnen uit de binnenvaart, te voltooien.

Volgens mevr. Kratel moet er parallel hieraan ook een instrument worden ontwikkeld dat is bestemd voor de kandidaten voor het Rijnpatent die geen opleiding genieten aan een opleidingsinstituut en in dat kader dus ook geen taal cursus volgen.

Volgens de Duitse afgevaardigden kan de sector niet snel overstappen op het Engels. Het Engels is immers een uitheemse taal in de context van de binnenvaart. Het Duits is niet alleen de werktal op de Rijn, maar ook op de bovenloop van de Donau (tot aan Boedapest). Het Engels opleggen als communicatietaal tussen schip en land kan slechts een project op lange termijn zijn.

De Franse afgevaardigde haalt aan dat het taalprobleem niet alleen een rol speelt op de Rijn en dus in een bredere Europese context moet worden bestudeerd.

### 3. Examen om te mogen varen op maritieme waterwegen (D)

De examenstof om te mogen varen op maritieme waterwegen staat omschreven in nr. 2.3 van bijlage D7 van het RSP. Hoe wordt deze stof in de praktijk verwerkt en getoetst? Gaat het om een mondeling of schriftelijk examen? Welke maritieme kaart wordt gebruikt?

## ANTWOORD

### a) Inhoud van het examenonderdeel over het varen op maritieme waterwegen

D	Mondeling examen op basis van een maritieme kaart
CH	Examen in twee onderdelen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- een onderdeel op basis van een kaart van de Elbe; examen vindt plaats in aanwezigheid van een of twee deskundigen inzake maritieme waterwegen</li> <li>- een onderdeel om de kennis van het reglement betreffende maritieme waterwegen te testen</li> </ul> Duur van dit deel van het examen: ongeveer vijftig minuten Kandidaten slagen zelden bij de eerste poging. Ze moeten een privé cursus volgen ter voorbereiding.
F	Deze materie wordt zelden getest tijdens het examen. De zeevaarkennis van de kandidaten is zeer beperkt. Dit deel van het examen bestaat uit een mondelinge test waarbij vragen worden gesteld over koersbepaling, vaarroutes, getijdetabellen, gebruik van VHF, radar of roerstandaanwijzer. Deze vragen stemmen overeen met de vragen die zijn opgenomen in het Franse programma om het vaarbewijs zee- en binnenvaart te verkrijgen (bewijs A volgens richtlijn 96/50/EG). Er wordt geen gebruik gemaakt van een maritieme kaart.
D	Men kan het Rijnpatent niet verkrijgen als men niet slaagt voor dit deel van het examen, dat systematisch wordt voorzien.
B	Beschrijft het modulaire systeem dat in België wordt gehanteerd voor vaarbewijzen anders dan het Rijnpatent: <ul style="list-style-type: none"> <li>- vaarbewijs B : de zeevaarkennis wordt niet getest</li> <li>- vaarbewijs A en vaarbewijs kustwateren: bevat een onderdeel over maritieme waterwegen</li> </ul>
NL	Mondeling en schriftelijk examen Schriftelijk examen op basis van een maritieme kaart (de Schelde), aangevuld met mondelinge vragen over het manoeuvreren, de koersbepaling enz.

### b) Algemene discussie: de kandidaten betere mogelijkheden geven om zich voor te bereiden op het examen

Dhr. GRIES betreurt het dat de kandidaten geen materiaal ter beschikking hebben om zich voor te bereiden op het examen. In de praktijk leren de kandidaten doorgaans de ECDIS-kaarten uit het hoofd. Op deze manier kunnen ze antwoorden op vragen die worden gesteld op basis van blinde kaarten. Zo kunnen de kandidaten slagen voor het examen, terwijl ze toch erg weinig scheepvaartervaring hebben. Er moet een systeem komen dat het mogelijk maakt de praktijkkennis van de kandidaat te testen.

Dhr. SOLGER geeft kandidaten vaak de raad de handboeken voor de pleziervaart te gebruiken om zich voor te bereiden, maar geeft toe dat een betere oplossing moet worden gevonden.

De Duitse delegatie zegt toe dat ze maritieme kaarten die aan het examen zijn aangepast, aan de Franse examencommissie zal doen toekomen.

4. Sportpatent – Documentatie / bewijs met betrekking tot de reizen op riviergedeelten (CH)

De vaartijden en afgelegde reizen op riviergedeelten moeten volgens artikel 7.09, tweede lid, onder d, van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn worden aangetoond. Welk document moet overgelegd kunnen worden om de reizen op riviergedeelten aan te tonen? Het bewijs van de functie van schipper of een ander bemanningslid (en de vaartijd en reizen op riviergedeelten) wordt geleverd door het patent of het dienstboekje in combinatie met het vaartijdenboek. Dit is duidelijk voor de goederen- en passagiersvaart. Volgens de bepalingen van het Reglement (zie de artikelen 3.05, 3.06 en vooral 3.09 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn) moeten de vaartijden en reizen op bepaalde riviergedeelten worden aangetoond door middel van een dienstboekje en dit geldt ook voor het examen met betrekking tot het sportpatent, waarbij wordt opgemerkt dat volgens de voorwaarden van artikel 3.09, tweede lid, ook een ander officieel document kan worden toegelaten.

In het uitvoeringsreglement bij het reglement over de afgifte van schipperspatenten van 20 februari 1976 wordt krachtens artikel 11, tweede lid, als bewijs voor het verkrijgen van het sportpatent een verklaring toegelaten die is afgegeven door een door de bevoegde autoriteiten van de betrokken staat erkende watersportvereniging, of de verklaringen van twee getuigen waaruit op een betrouwbare manier blijkt dat de kandidaat de aangegeven reizen heeft afgelegd.

De kandidaten begrijpen niet altijd de redenen waarom een dienstboekje moet worden verkregen uitsluitend met het oogmerk om hun reizen op riviergedeelten aan te tonen als zij het sportpatent wensen te verkrijgen.

De examencommissie voor de patenten in Basel wenst dan ook geïnformeerd te worden over de praktijken die in de andere staten worden aangehouden.

**ANTWOORD**

D	Dienstboekje wordt altijd gevraagd
F	Het dienstboekje wordt altijd gevraagd en dat verrast de kandidaten. De ingevulde reizen zijn trouwens soms verzonnen.
NL	- hetzij het dienstboekje - hetzij een schriftelijke verklaring van het instituut waar de kandidaat een opleiding heeft gevolgd; die verklaring bevestigt dat de kandidaat vier keer op een bepaald riviergedeelte heeft gevaren
CH	Dienstboekje wordt altijd gevraagd, in overeenstemming met de regelgeving

De Zwitserse delegatie is van mening dat de Nederlandse oplossing interessant is en ook in de andere landen zou moeten worden toegepast. Die praktijk was oorspronkelijk voorzien in het Patentreglement.

De Duitse delegatie heeft hier haar twijfels bij en vindt het wenselijk dat alle landen hetzelfde document eisen.

De voorzitter stelt voor dat de werkgroep STF/G de mogelijkheid bespreekt om de oude praktijk weer in te voeren waarbij, wanneer het gaat over een sportpatent, verenigingen verklaringen mogen opstellen als bewijs voor de afgelegde reizen.

5. Sportpatent – Marifoonbedieningscertificaat als exameneis? (CH)

Voor de verkrijging van het sportpatent hoeft de kandidaat geen marifoonbedieningscertificaat over te leggen zoals in hoofdstuk 7 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn wordt vereist voor het grote en kleine patent, hoewel de houder van een sportpatent pleziervaartuigen tot een lengte van 25 m mag voeren. In artikel 4.05, vierde lid, van het RPR wordt de aanwezigheid van een marifooninstallatie voorgeschreven voor alle schepen met een lengte die gelijk aan of groter dan 20 m is. Er moet tevens op gewezen worden dat artikel 10.01, eerste lid, onder e) van het RPR een marifooninstallatie voorschrijft aan boord van kleine schepen die bij hoogwater worden gebruikt (tussen hoogwaterpeilen I en II).

De examencommissie voor de patenten in Bazel vraagt zich af of het zin heeft voor de examens voor het sportpatent altijd een marifoonbedieningscertificaat te eisen.

**ANTWOORD**

Mevr. Kratel bevestigt dat volgens de huidige regelgeving iemand geen marifoonbedieningscertificaat hoeft te hebben om met kleine sportvaartuigen te mogen varen. Ze geeft toe dat het misschien nuttig zou zijn om dit vereiste te introduceren en stelt voor, dit onderwerp in een volgend werkprogramma op te nemen.

Mevr. Augustijn waarschuwt dat dit onderwerp niet tijdens de volgende periode van twee jaar zal kunnen worden behandeld, maar wijst erop dat twee thema's in verband met kleine vaartuigen deel uitmaken van het werkprogramma 2012-2013.

**II. Examenprocedures in de diverse landen en gedachtewisseling over de ervaringen met op een computer afgelegde examens**

**- Presentatie van de heren SMET en SCHRIJVERS (firma Cronos) over de examens die in België aan de computer worden afgelegd**

De presentatie is beschikbaar op de website van de CCR op het volgende adres: [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

Programma beschikbaar in drie talen.

- De kandidaat bereidt een dossier voor.  
Hij mag kiezen waar hij het examen wil afleggen. Hij moet preciseren voor welk gedeelte hij het patent wenst te verkrijgen en mag dat vervolgens niet meer wijzigen, tenzij hij een nieuwe aanvraag indient.
- De administratieve dienst onderzoekt het dossier en beslist of de kandidaat al dan niet wordt toegelaten.  
Als de kandidaat wordt toegelaten, krijgt hij de keuze uit verschillende data waarop hij het examen kan afleggen.

De computer kiest automatisch vijftig vragen uit elk hoofdstuk.

- 30% van de antwoorden correct: gezakt
- Tussen 30 en 60% van de antwoorden correct: mogelijkheid om het examen opnieuw af te leggen
- 60% of meer van de antwoorden correct: geslaagd

Het systeem bestaat uit verschillende modules. Zo is het mogelijk om later een bijkomende module af te leggen (bijvoorbeeld: de houder van een vaarbewijs B legt een bijkomende module over zeevaart af om vaarbewijs A te verkrijgen).

Het programma werkt met verschillende soorten vragen:

- Meerkeuzevragen
- Vragen waarbij een berekening moet worden uitgevoerd
- "Matching"-vragen
- Open vragen die de kandidaat mondeling of schriftelijk moet beantwoorden

Technisch gezien is het mogelijk dat de kandidaat het examen thuis aflegt, maar praktisch gezien is dat niet haalbaar wegens veiligheidsoverwegingen.

- **Presentatie van mevr. Harkes (CCV) over het examen in Nederland**

De presentatie is beschikbaar op de website van de CCR op het volgende adres:  
[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

Het examen wordt georganiseerd door het CBR, een privaatrechtelijke stichting zonder winstoogmerk die door het ministerie wordt gesuperviseerd. Het examenprogramma is opgesteld in samenwerking met de sector.

De tarieven worden vastgelegd in samenspraak met het ministerie.

- Controle van de lichamelijke en geestelijke geschiktheid
- Schriftelijk examen met meerkeuzevragen voor het Rijnpatent
- Praktijkexamen op een simulator voor het radarpatent

Een commissie van deskundigen stelt regelmatig nieuwe vragen op en keurt ze goed. Die worden dan toegevoegd aan de gegevensbank met vragen die voor het meerkeuzeonderdeel worden gebruikt. Er bestaat ook een systeem dat het mogelijk maakt het percentage correcte antwoorden per vraag te evalueren. Als de kandidaten systematisch fout of systematisch goed antwoorden op een bepaalde vraag, dan wordt die vraag uit de gegevensbank verwijderd.

Bij de meerkeuzevragen kan de kandidaat kiezen uit drie mogelijke antwoorden en niet uit vier zoals doorgaans het geval is. De reden hiervoor is het percentage correct beantwoorde vragen dat hoger moet liggen dan het in het Rijnreglement voorziene percentage. De kandidaat moet 70 tot 80% van de vragen correct beantwoorden om te kunnen slagen in plaats van de 60% die in het reglement wordt vereist. Dit examen vervangt het oude mondelinge examen. Het bestaat uit twintig multiple-choice-vragen en duurt in totaal twintig minuten.

Bij het testen van de kennis van riviergedeelten wordt de Rijn opgedeeld in zeven zones:

van het Spijksche Veer (km 857,40) tot Rheinberg (km 806)  
van Wesel (km 813) tot Neuss (km 740)  
van Neuss (km 740) tot Niederkassel (Lülsdorf) (km 666)  
van Wesseling (km 668) tot Ober Lahnstein (km 585)  
van Koblenz (km 591) tot Mainz (km 493)  
van Mainz – monding van de Main (km 496) tot Rheinau (km 412)  
van Mannheim (km 424) tot Iffezheim (km 334).

De kandidaat kan voor de zeven zones tegelijkertijd het examen afleggen, maar moet dan zeven keer betalen en moet 3u30 voorzien per zone. Om de kennis van riviergedeelten te testen, worden er vragen gesteld over stromingen, boeien enz.

Het schriftelijk examen wordt aangevuld met een mondeling onderdeel op basis van een kaart en vindt plaats in aanwezigheid van twee examinatoren. De examinatoren zijn zelf houders van een patent. Tijdens de mondelinge proef worden de manoeuvreertechnieken van de kandidaat getest.

De stichting onderzoekt de mogelijkheid om bij het examen gebruik te maken van filmmateriaal en een simulator.

### - **Presentatie over de examenprocedures in de verschillende landen**

Zie Overzicht van de examenmodaliteiten in de verschillende lidstaten.

De deelnemers stellen vast dat de prijs van het examen in de aanwezige landen sterk uiteenloopt. De prijs varieert van 0 € (Frankrijk) tot ongeveer 5000 € in Nederland.

Duitsland: Voor het schriftelijk examen bestaat er een catalogus met vragen die online beschikbaar is ([www.elwis.de](http://www.elwis.de)) en die de kandidaten de mogelijkheid biedt zich voor te bereiden. Het zou goed zijn als de antwoorden op de vragen ook toegankelijk zouden zijn, maar dat is momenteel niet het geval.

Duitsland heeft nog geen goed werkend systeem om de slaagpercentages bij meerkeuzevragen te evalueren. Dergelijk systeem zou echter wenselijk zijn. In de praktijk zakken de kandidaten het vaakst voor de onderdelen regelgeving, kennis van riviergedeelten of varen op maritieme waterwegen.

Zwitserland: de kandidaten krijgen geen hulpmiddelen om zich voor te bereiden. Het zou wenselijk zijn om documentatie ter beschikking te stellen die vergelijkbaar is met de documentatie ter voorbereiding van het rijexamen. In dat geval zal het ongetwijfeld niet meer volstaan om 60% van de vragen correct te beantwoorden.

De Franse delegatie merkt op dat de catalogus met ADN-vragen en antwoorden is gepubliceerd. Die catalogus bestaat uit 500 vragen, waaruit er op de dag van het examen dertig worden geloot. In de praktijk zakken veel kandidaten voor het examen, ook al zijn alle vragen en antwoorden beschikbaar.

Alle deelnemers zijn het erover eens dat het gebruik van de computer tijdens het examen een onvermijdelijke en positieve evolutie is. Zo kunnen de examenprocedures in de verschillende landen beter op elkaar worden afgestemd en kunnen de examens frequenter worden georganiseerd.

De Duitse commissies wijzen erop dat zij het zeer belangrijk vinden dat het mondeling examen behouden blijft, met name om de talenkennis van de kandidaat te verifiëren.

De Zwitserse delegatie stelt voor, het schriftelijk examen aan te vullen met een praktijkexamen.

Mevr. Chang zegt dat zij positief staat tegenover het gebruik van computers, maar wel vindt dat het examen op de computer moet worden aangevuld met een mondeling of praktijkexamen.

### **III. Stabiliteit van de schepen**

(CH)

Moet de examenstof worden uitgebreid met internationaal geharmoniseerde vragen met betrekking tot de stabiliteit (zowel van drogeladingschepen als voor tankschepen)? Vooral de averij van het tankschip WALDHOF heeft aangetoond dat de aspecten met betrekking tot de stabiliteit vaak worden verwaarloosd. In het kader van de organen van de CCR is (mede door het binnenvaartbedrijfsleven) de nadruk gelegd op de kennis van de voorschriften met betrekking tot de stabiliteit en is het voorstel gedaan om de opleiding van schippers zowel voor de goederen- als de passagiersvaart te verbeteren. Indien als één van de maatregelen gedacht wordt aan het zekerstellen van een goede opleiding van de schipper in de praktijk door de scheepvaartonderneming, dient de kandidaat al bij het examen aan kunnen tonen dat hij over de nodige specifieke kennis op dit gebied beschikt. Het wordt voorgesteld de inhoud van de opleiding- en examenprogramma's aan te passen.

### **ANTWOORD**

De examencommissie voor de patenten in Bazel heeft vragen voorzien over de stuwplannen aan boord van containerschepen (bijvoorbeeld over het maken van een stuwplan) die relatief complex zijn maar waarvoor de ervaring heeft aangetoond dat de kandidaten deze kunnen beantwoorden.



Een Nederlandse vertegenwoordiger heeft het cursusprogramma gepresenteerd dat in dit kader op de Nederlandse scholen wordt gegeven. Bij die cursus hoort ook een internetapplicatie die elke schipper de mogelijkheid geeft zijn kennis te testen los van een opleidingsprogramma. Dankzij de gebruiksvriendelijke applicatie kunnen schippers hun kennis opfrissen, ook buiten het kader van een opleiding of een examen.

De voorzitter wijst erop dat het ADN binnenkort zal worden aangepast, zodat het beter op de stabiliteitseisen zal zijn afgestemd.

#### **IV. Praktijkexamen en simulator: Uitwisseling van informatie over de inhoud en strekking van de praktijkexamens**

##### **A. Uitwisseling van informatie over het praktijkexamen in de lidstaten**

- In Duitsland worden de praktijkexamens in de zin van het RSP alleen voor de verkrijging van het overheidspatent gehouden. De inhoud en de strekking van het praktijkexamen worden noch in het RSP noch in de dienstinstructies nader aangeduid.

##### **- Presentatie over het praktijkexamen in Frankrijk**

Presentatie van Henri Gries, voorzitter van de Franse examencommissie. De presentatie is beschikbaar op de website van de CCR op het volgende adres: [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

Dhr. Gries legt uit dat de praktijkproef op basis van artikel 7, vierde lid van richtlijn 96/50/EG wordt georganiseerd. Frankrijk is de enige lidstaat van de Unie die van die bepaling gebruikmaakt. De praktijkproef vindt plaats nadat de kandidaat voor de theoretische proef is geslaagd. De theoretische proef is een meerkeuzetoets. De jury bestaat uit een vertegenwoordiger van de beroepsorganisaties en twee vertegenwoordigers van de overheid. In Frankrijk zijn er momenteel zes examencentra waar de praktijkproef kan worden afgelegd.

Artikel 7, vierde lid van richtlijn 96/50/EG stelt het volgende: "De in lid 1 bedoelde minimumberoepservaring [vier jaar] kan met ten hoogste drie jaar worden verminderd wanneer de aanvrager een praktijkexamen heeft afgelegd voor het besturen van een vaartuig; dit vaarbewijs is dan slechts geldig voor vaartuigen waarvan de vaareigenschappen vergelijkbaar zijn met die van het schip waarvoor het praktische examen werd afgelegd."

Frankrijk heeft die laatste zin geïnterpreteerd als verwijzende naar de afmetingen van de schepen. Op die basis levert Frankrijk drie types bewijzen af, afhankelijk van de afmetingen van het schip waarop de praktijkproef werd afgelegd:

- vaarbewijs voor schepen tot 60 m
- vaarbewijs voor schepen tot 80 m
- vaarbewijs voor schepen tot 120 m

De praktijkproef duurt ongeveer twee uur en omvat altijd het passeren van een kunstwerk. De praktijkproef heeft eveneens tot doel de leidinggevende capaciteiten van de schipper te verifiëren. Bovendien kunnen er vragen worden gesteld om de kennis werktuigkunde van de schipper te testen.

Het programma van de praktijkproef omvat de volgende onderwerpen:

- verificatie van de scheepsdocumenten
- kennis van motoren (bezoek aan de machinekamer)
- voorbereidingen voor het in werking stellen en starten van de motor
- manoeuvres en navigatie
- ankeren en aanmeren
- manoeuvres in sluisen en havens, manoeuvres bij kruisen en inhalen
- koers houden
- oefening waarbij het redden van een drenkeling wordt gesimuleerd
- slepen
- simulatie van het dichtenvan een lek
- simulatie van een brand aan boord

Als men vaarbewijs A (binnen- en zeevaart) wenst te verkrijgen, omvat de proef ook een onderdeel van twintig minuten in de stuurhut, waarbij de kandidaat vragen over de apparatuur aan boord moet beantwoorden.

Als de houder van het genoemde bewijs vier jaar ervaring in de scheepvaart heeft, kan hij zich aandienen voor het examen om het vaarbewijs te verkrijgen, zonder dat daarbij beperkingen met betrekking tot de lengte gelden. Dat systeem is van kracht sinds 2004.

In 2009 werden er 139 examens voor het verkrijgen van vaarbewijs B (23 kandidaten gezakt) en 37 examens voor het verkrijgen van vaarbewijs A (vier kandidaten gezakt) afgelegd.

In 2010 werden er 212 examens voor het verkrijgen van vaarbewijs B (acht kandidaten gezakt) en 62 examens voor het verkrijgen van vaarbewijs A (een kandidaat gezakt) afgelegd.

Het praktijkexamen kost 98 €

Doorgaans zorgt de kandidaat zelf voor het schip waarop de praktijkproef wordt afgelegd. Meestal gaat het om lege schepen, waarmee men moeilijker kan manoeuvreren dan wanneer ze geladen zijn.

#### **- Presentatie over het praktijkexamen dat in Nederland wordt onderzocht**

Presentatie van dhr. Van Roozendaal, Education Co-ordinator Inland Shipping, Onderwijs Centrum Binnenvaart. Zijn presentatie is beschikbaar op de website van de CCR op het volgende adres: [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

In 2009 heeft Nederland een nieuwe wet inzake de binnenvaart goedgekeurd. In die context denken de autoriteiten momenteel na over de maatregelen die moeten worden genomen om de toegang tot het beroep te vergemakkelijken en om zo het personeelstekort aan te pakken.

Nadat alle belanghebbenden (examencommissies, vertegenwoordigers van de sector, opleidingscentra, examencentra, betrokken ministeries) waren geraadpleegd, werd voor het verkrijgen van de titel van schipper een programma van een jaar uitgewerkt waarbij praktijkervaring en examens elkaar afwisselen.

De examenformule is bedoeld voor iedereen die 21 is of ouder, zodat ze geen concurrentie vormt voor de klassieke opleiding aan de binnenvaartscholen, die de voorrang moet krijgen.

Daarentegen komt wel iedereen in aanmerking om deel te nemen aan het programma, ongeacht de vorige beroepsactiviteiten.

Het is bovendien zo dat de kandidaat zelf een schip moet vinden, waardoor de kandidaten doorgaans al matroos zijn.

Het programma bestaat uit vier fasen:

1. De kandidaat moet 45 dagen scheepvaartervaring opdoen in de stuurhut. Eerste praktijkexamen, aan boord van een schoolschip. Na dat eerste examen verkrijgt de kandidaat de titel van matroos en kan hij in die functie gaan werken.
2. Tweede praktijkexamen, aan boord van een schoolschip.
3. Derde praktijkexamen, aan boord van een schoolschip: de kandidaat moet alles zelfstandig uitvoeren.
4. Vierde praktijkexamen, op de simulator: de kandidaat krijgt met uiteenlopende situaties te maken. Als hij normaal gesproken op een schip van 135 m werkt, kiest men op de simulator voor een schip van 80 m, zodat hij weet hoe hij met verschillende soorten schepen moet varen.

Het programma van elk examen staat precies beschreven. Momenteel worden de examens georganiseerd in de opleidingsinstituten.

De kandidaat legt het theoretisch examen af, als hij voor alle praktijkexamens is geslaagd. Het theoretisch examen omvat met name vragen over het laden en lossen van schepen.

Tijdens de proefperiode zijn slechts tien van de 25 kandidaten geslaagd voor het examen. De kwaliteitsnorm ligt dus voldoende hoog. Wanneer iemand zakt voor bepaalde proeven, moet hij het hele programma opnieuw doorlopen.

Het examen is duur: men moet rekenen op 8000 € per kandidaat. De reders zouden die kosten op zich nemen.

Nederland heeft overlegd met de diensten van de Europese Commissie en naar verluid is deze vorm van praktijkexamen in overeenstemming met artikel 7, vierde lid van richtlijn 96/50/EG ("vergelijkbare vaareigenschappen").

## **B. Huidige werkzaamheden met betrekking tot simulatoren**

- **Huidige werkzaamheden binnen de CCR met betrekking tot het toekomstige gebruik van vaarsimulatoren in het kader van een praktijkexamen**

Presentatie van mevr. KRATEL, WSD West, Münster. De presentatie is beschikbaar op de website van de CCR op het volgende adres: [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

In dit stadium overweegt de CCR het gebruik van de simulator alleen in het kader van het examen voor het patent. Op die manier wil men een oplossing vinden voor het personeelstekort waarmee vooral de Rijnvaart de kampen heeft. De sector wil dat de vaartijd die is vereist om schipper te kunnen worden, wordt ingekort. De simulator zou een middel zijn om dat doel te verwezenlijken, en om tegelijkertijd de kennis van de kandidaat beter te verifiëren. Dankzij het examen op de simulator zou men de twijfels kunnen wegnemen die vaak bestaan omtrent de kwaliteit van de ervaring die de binnenschippers hebben opgedaan: momenteel kunnen de functies die zij hebben uitgevoerd, en de kennis die zij aan boord hebben verworven, op geen enkele manier worden geverifieerd.

Verschillende partijen houden zich bezig met dit onderwerp. De ontwikkelaars van simulatoren bestuderen de mogelijkheid om een technische minimumnorm te hanteren die door middel van een goedkeuringsprocedure kan worden gecertificeerd. EDINNA en de Europese Commissie zijn eveneens geïnteresseerd in dit onderwerp.

Dergelijke praktijk moet wel in overeenstemming zijn met het huidige juridische kader. De simulator wordt in dat opzicht niet vermeld in richtlijn 96/50/EG. Er moet worden geverifieerd of het gebruik van de simulator bij een praktijkexamen is toegestaan krachtens artikel 7, vierde lid van de richtlijn.

De werkzaamheden binnen de CCR zijn in december 2010 van start gegaan. Sindsdien hebben er drie vergaderingen plaatsgevonden waaraan nationale opleidingsdeskundigen die het werken met simulatoren gewend zijn, hebben deelgenomen. Het doel was de functionaliteit van de simulator die bij het praktijkexamen wordt gebruikt, te definiëren. Het einddocument is uitgewerkt op basis van een eerste ontwerp van Edinna.

Dat werk is afgerond, maar een paar vragen blijven onbeantwoord:

- Moet de simulator worden gebruikt bij het examen aan het einde van het traject? De werkgroep heeft voor die benadering gekozen, maar een andere opzet is ongetwijfeld ook mogelijk en misschien zelfs beter.
- Moet het examen worden beperkt tot het varen met bepaalde schepen?
- Welk standpunt neemt de sector in?
- Kostenplaatje: het examen op de simulator zal duur zijn; als men daarmee rekening houdt, is het dan realistisch het gebruik ervan op grote schaal te voorzien?
- Er moet een goede balans worden gevonden tussen een toegenomen veiligheid enerzijds en een verlies aan ervaring anderzijds.
- Men moet vermijden dat de traditionele opleiding aan de binnenvaartscholen minder aantrekkelijk wordt als gevolg van de mogelijkheid om snel schipper te worden door gebruik te maken van de simulator.
- Het programma voor het examen op de simulator moet nog worden uitgewerkt.

#### **V. Aantal afgegeven certificaten en verstrekking van gegevens aan de CCR (Informatie van de CCR over het aantal afgegeven Rijnpatenten / meldplicht)**

(D)

Al sinds geruime tijd wordt er tussen de lidstaten van de CCR geen informatie meer uitgewisseld over het aantal en type afgegeven Rijnpatenten. Het secretariaat verstrekt momenteel alleen informatie aan de examencommissies over patenten die geweigerd werden, de termijnen voor de bezwaarprocedure als het examen niet werd gehaald en besluiten over schorsing en intrekking, zoals voorgeschreven in het RSP en de dienstinstructies. In 2010 is deze informatie alleen door Zwitserland, Frankrijk en Duitsland doorgegeven.

Achtergrond van de vraag: In het verleden werd de CCR door de examencommissies ingelicht over het aantal afgegeven Rijnpatenten in het kader van de opstelling van haar jaarverslag. Men was van mening dat de publicatie van het aantal en het type door de lidstaten van de CCR afgegeven Rijnpatenten de transparantie zou vergroten en het daardoor gemakkelijker zou zijn om vast te stellen of regelgeving of wijzigingen in de voorschriften nodig zouden zijn. Na de invoering van het RSP is het bijzonder interessant te weten in hoeverre er een verschuiving van het Rijnpatent naar het bewijs voor kennis van riviergedeelten is opgetreden.

Conclusie

De voorzitter verzoekt de delegaties die informatie aan de CCR te verstrekken.

\*\*\*