

## Advies

# Zij-instroom binnenvaart

Brussel, 25 juni 2021

Advies: Zij-instroom binnenvaart  
Adviesvrager: op eigen initiatief  
Goedkeuring/bekrachtiging Raad: 25 juni 2021

Contactpersoon: Nico Milo - [nmilo@serv.be](mailto:nmilo@serv.be)

# Inhoud

1	Inleiding.....	4
2	Probleemschets .....	4
3	Advies.....	6

# 1 Inleiding

Richtlijn 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, voorziet in een gemeenschappelijke stelsel van beroepskwalificaties in de binnenvaart gebaseerd op vereiste competenties. De Richtlijn creëert een kader voor de erkenning van beroepskwalificaties in de gehele Unie op basis van gemeenschappelijke standaarden voor de certificaten van schippers en andere dekbemanningsleden en gemeenschappelijke criteria en procedures voor de vaststelling van vereiste competenties.

Uiterlijk op 17 januari 2022 moet de Europese Richtlijn in Vlaamse regelgeving worden omgezet.

De nieuwe Richtlijn legt hogere startkwalificaties voor de dekbemanningsleden (schipper, matroos) in de binnenvaart op en verlengt de opleidingsduur.

De vrees is dat door een strikte omzetting van de Richtlijn, soepele en/of kortere zij-instroommogelijkheden en -opleidingen dreigen te verdwijnen en dat dit nefast zal zijn voor de tewerkstelling van Vlaamse werknemers in de binnenvaartsector, de havens en de nautische binnenvaartdiensten en in het verlengde daarvan ook voor de concurrentiepositie van genoemde sectoren.

Daarom besliste de MORA om op eigen initiatief een advies te formuleren, met als doel om in functie van de omzetting van de Richtlijn in Vlaamse wetgeving, rekening te houden met en proactief te anticiperen op de negatieve gevolgen van de Richtlijn voor de (zij)instroom van werknemers in de binnenvaartsector en bij uitbreiding in de havens en de nautische diensten.

## 2 Probleemschets

De nieuwe Richtlijn impacteert zowel de binnenvaartsector als de havens en de nautische (binnenvaart)diensten. Zij-instroom in de binnenvaart (vanuit opleiding en scheepvaart) blijft in principe mogelijk, maar de vereisten inzake o.m. competentie en vaartijd zouden ertoe leiden dat een soepele, mede op ervaring gebaseerde zij-instroom of mutatie van bemanning uit bijv. de scheepvaart naar de binnenvaart, niet meer mogelijk is. **Een verkorte zij-instroomopleiding voor personen die reeds beroepservaring hebben opgebouwd zou evenmin nog mogelijk zijn.**

### Verwacht gebrek aan gekwalificeerd personeel

Het Federaal Planbureau voorspelt een stijging van het vervoer via de binnenvaart met 63% tegen 2030 en een behoefte aan 6000 extra bemanningsleden. De huidige instroom aan gekwalificeerd personeel via het reguliere onderwijs is echter onvoldoende om op de verwachte groei van de binnenvaart te kunnen anticiperen. In een antwoord op een parlementaire vraag<sup>1</sup> uit 2020 gaf de Vlaamse minister van Economie zelf aan dat aan het huidige tempo voor het behalen van een vakbekwaamheidsattest er tegen 2030 slechts maximaal 2400 van de 6000 arbeidsplaatsen ingevuld zullen raken.

Onlangs ging SYNTRA Midden-Vlaanderen van start met kortlopende (4 maand) en door VDAB erkende beroepsopleiding 'matroos binnenvaart'. De opleiding kan als een succes worden

<sup>1</sup> Schriftelijke vraag nr. 14 van Maarten De Veuster. 7 oktober 2020.

beschouwd met een relatief grote instroom tot het beroep (veel groter dan de instroom via de reguliere opleiding). Door de nakende omzetting van de Richtlijn in Vlaamse regelgeving dreigt deze zij-instroom opleiding in zijn huidige vorm te verdwijnen en is de kans reëel dat geïnteresseerden die reeds een zekere ervaring hebben opgebouwd het langere opleidingstraject niet meer zullen aanvatten.

### Repercussies voor havens, nautische diensten en binnenvaart

Schepen in de havenvloot zijn ofwel geregistreerd onder scheepvaart (medewerkers in bezit van vaarbewijs scheepvaart STCW), binnenvaart (medewerkers in bezit van vaarbewijs binnenvaart) of onder dubbele nota scheepvaart/binnenvaart.

De vloot van baggerschepen, sleepboten en offshore vaartuigen onder Belgische vlag of van oorsprong Belgische reders is relatief groot. De bemanningsleden aan boord van deze welbepaalde vaartuigen doen de noodzakelijke werkervaring op die in het verlengde hiervan ook naadloos kan worden toegepast aan boord van binnenschepen, zowel voor wat betreft het manoeuvreren als de vaargebieden.

Door de nieuwe Richtlijn zullen vanaf 18 januari 2022 de bemanningsleden die STCW-houder zijn en die ingezet (willen) worden op schepen gecatalogeerd onder binnenvaart, moeten voldoen aan de verzwaarde minimumeisen qua opleiding, competentie en vaartijd, ondanks de vaak uitgebreide werkervaring (een dergelijke situatie doet zich bijv. voor wanneer een schip wordt aangekocht dat onder scheepvaart geregistreerd is maar dat zal worden ingezet op binnenwateren).

Er wordt ook vastgesteld dat veel toekomstige medewerkers zich aanbieden als STCW-houder en niet als houder van een vaarbewijs Binnenvaart. Dit bemoeilijkt aanwerving omdat die medewerkers hun vaarbewijs binnenvaart zullen moeten halen op basis van de vereisten van de nieuwe Richtlijn. Geen enkele STCW-houder wenst dit langere traject momenteel te lopen.

Ook is het in de sector (slepers, baggeraars, ...) vanzelfsprekend dat er een mutatie van ervaren bemanningsleden van het ene naar het andere bedrijf plaats vindt. Dit laatste is evident voor wat betreft kennis en ervaring maar niet voor wat betreft de vaarbevoegdheidslicenties. Met de Richtlijn zullen STCW-houders die willen muteren naar binnenvaart geregistreerde schepen immers het in de Richtlijn voorgestelde traject voor het verkrijgen van een vaarbewijs binnenvaart moeten volgen.

Te rigide regelgeving bemoeilijkt in grote mate een werkbare zij-instroom. Varenden met jarenlange ervaring in de zeevaart, baggersector of visserij worden verplicht om quasi vanaf nul opnieuw te beginnen.

### Nederland anticipeerde

Nederland anticipeerde op de nieuwe Richtlijn door in een eerste fase te voorzien dat expliciete overgangsmaatregelen worden toegepast. Eénieder die voor het ingaan van de EU-Richtlijn in januari 2022 reeds proeven met succes heeft afgelegd, verliest deze resultaten niet, maar krijgt een overgangperiode van twee jaar om de resterende proeven af te leggen en hiermee een geldig vaarbevoegdheidslicentie te verkrijgen.

Ook is er in Nederland de mogelijkheid om via een verkorte opleiding en examens de overstap te maken uit de zeevaart, zeevisvaart of waterbouw naar de binnenvaartsector. Wie werkt in deze sectoren en een schippersdiploma wil halen om te mogen varen in de bedrijfsvaart op alle binnenwateren, kan zijn ervaring op zee voor ten hoogste 2 jaar inbrengen om het brevet van kapitein binnenvaart te behalen.

Het basisprincipe van deze mogelijkheid is dat men de behaalde binnenvaartdagen moet aantonen aan boord van een zeeschip operationeel op de binnenwateren. In het gunstigste geval hoeft er alleen de examens van Navigatie – Reglementen – kennis Vaarwater te worden afgelegd.

Hiermee creëert Nederland de mogelijkheid om houders van een in Nederland behaald bevoegdheidsbewijs voor zeevaart op een optimale wijze naar de binnenvaart te muteren met behoud van rang/functie.

Deze regeling, die een soepeler traject mogelijk maakt en die ook spoort met de geest en de ambities van de nieuwe Richtlijn, is in voege sinds het bestaan van de Richtlijn voor houders van STCW-certificaten behaald in Nederland. Zulke regeling bestaat nog niet voor Belgische bemanningsleden.

### 3 Advies

De MORA staat achter de ambitie van de Richtlijn om te evolueren naar een Europees geüniformeerd competentiegericht systeem voor het behalen van de beroepskwalificaties in de binnenvaart. Uniforme beroepscompetenties voor de bemanning van binnenschepen kunnen leiden tot meer veiligheid.

Dat de omzetting van de Richtlijn in Vlaamse wetgeving ertoe zou leiden dat een soepele zij-instroom vanuit bepaalde opleidingstrajecten en vanuit de scheepvaart zoals nu het geval is, onmogelijk wordt gemaakt, is evenwel problematisch.

De Richtlijn zelf ondersteunt een soepele zij-instroom voor personen die reeds ervaring hebben opgebouwd, bijv. werknemers die willen muteren van zeevaart naar binnenvaart. In de overwegingen geeft de Richtlijn namelijk zelf aan dat opleidingsprogramma's moeten worden goedgekeurd en dat die opleidingsprogramma's de toegang van werknemers met eerdere ervaring uit andere sectoren tot een beroep in de binnenvaart kunnen vergemakkelijken, omdat zij in aanmerking kunnen komen voor speciale opleidingsprogramma's waarin rekening wordt gehouden met de competenties waarover zij reeds beschikken. Het logische gevolg zou moeten zijn dat bijvoorbeeld de zij-instroom van de zeevaart naar de binnenvaart zonder te hoge drempels zou kunnen verlopen.

De MORA is er zich van bewust dat als gevolg van de Richtlijn, vanaf 2022, zeker voor de nieuwe instroom van personeelsleden (zij die nog geen beroepservaring hebben in een aanverwante sector zoals bijv. de scheepvaart), moet voldaan worden aan de minimum competentie- en opleidingsvereisten van de Richtlijn en dat derhalve de opleidingsduur voor het bekomen van een bekwaamheidsattest in de binnenvaart verlengd wordt.

Maar de drempels voor potentiële zij-instroom, vanuit o.m. de zeevaart, de baggersector, de visserij, ... zijn nu te hoog waardoor een overstap naar de binnenvaart bijzonder moeilijk is.

Voor de zogenaamde zij-instromers die reeds beroepservaring hebben opgebouwd, vraagt de MORA om naar aanleiding van de omzetting van de Richtlijn, een werkbare oplossing uit te werken en een meer flexibele, soepeler regeling voor het bekomen van een bekwaamheidsattest te voorzien, naar analogie met bijvoorbeeld Nederland. Erkenning van Verworven Competenties (EVC) kan als uitvalsbasis dienen.

Voor zij-instroom vanuit scheepvaart naar binnenvaart kan concreet worden gedacht aan een maximale vrijstelling van het aantal examens voor houders van een scheepvaartcertificaat (STCW), waarbij specifieke binnenvaartcompetenties uiteraard wel kunnen worden aangescherpt

en geëxamineerd, en aan een grotere validatie van reeds gepresteerde vaartijd aan boord van zeeschepen.

Volgens de MORA kan dit perfect sporen met de geest en de ambities van de Richtlijn.

Voor het belang van een werkbare en soepele zij-instroom verwijst de Raad ook naar de Sectorconvenanten Binnenvaart 2018-2019 en 2020-2021, afgesloten tussen de Vlaamse Regering en de sociale partners van de sector Binnenvaart, waarin het verhogen van de zij-instroom en het wegwerken van de drempels om zij-instromers sneller te laten doorgroeien en het faciliteren van de overgang van zeevaart naar binnenvaart, expliciet als prioriteiten naar voor worden geschoven.

Volgens de Raad kan voor de uitwerking van een soepeler regeling voor de zij-instroom, gebruik worden gemaakt van de overgangsbepalingen die in de Richtlijn worden voorzien. Zo bepaalt art. 38 dat de huidige vaarbewijzen en certificaten binnenvaart, ook die op basis van de Rijnregelgeving, tot tien jaar na de inwerkingtredingsdatum van de Richtlijn van kracht blijven.

De Raad adviseert om bij de uitwerking van een regeling voor de zij-instroom, de betrokken sectoren (binnenvaart, havens, ...) nauw te betrekken.