

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - Voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering met betrekking tot de beroepscompetenties voor binnenvaartpersoneel
- **Tweede principiële goedkeuring**

Samenvatting

Het voorliggende besluit vormt de gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2017 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart.

In deze richtlijn worden de voorwaarden en procedures vastgesteld voor de certificering van de kwalificaties van (alle) personen die betrokken zijn bij het bedienen van een vaartuig dat de binnenwateren in de Unie bevaart (niet alleen de schippers), alsmede voor de erkenning van die kwalificaties in de lidstaten

De richtlijn zorgt enerzijds voor een verdere harmonisering van de wetgeving op het gebied van beroepskwalificaties in de binnenvaart in Europa en anderzijds bevordert zij de arbeidsmobiliteit in en veiligheid van de scheepvaart.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Het voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ressorteert onder het beleidsveld Waterinfrastructuur- en beleid.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

- W.T&T. advies nr. 2021/286 van 2 juli 2021
- Advies IF werd verkregen op 22 mei 2021
- Advies MORA van 2 september 2021

- Advies SERV van 6 september 2021
- VTC advies nr. 2021/72 van 7 september 2021
- Begrotingsakkoord van 14 juli 2021

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Richtlijn 2017/2397 (EU) betreffende de erkenning van de beroepskwalificaties in de binnenvaart treedt in werking op 18 januari 2022 en moet uiterlijk op 17 januari 2022 omgezet zijn in nationale regelgeving. De richtlijn wordt vergezeld door:

- gedelegeerde richtlijn 2020/12 voor normen betreffende competenties en de overeenkomstige kennis en vaardigheden voor praktijkexamens, de goedkeuring van simulatoren en medische geschiktheid;
- uitvoeringsverordening 2020/182 betreffende modellen voor beroepskwalificaties in de binnenvaart;
- gedelegeerde verordening 2020/473 betreffende de normen voor gegevensbanken voor EU-kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en logboeken, en;
- [voorstel van] richtlijn ter aanpassing van de richtlijn 2017/2397 betreffende de overgangsmaatregelen voor de erkenning van certificaten van derde landen.

Met deze Richtlijn wil de Europese Commissie het huidige wetgevende kader inzake de beroepscompetenties van het binnenvaartpersoneel harmoniseren en de arbeidsmobiliteit in een verouderende sector bevorderen door ervoor te zorgen dat de kwalificaties van geschoolde werknemers in de hele Unie op dezelfde manier worden erkend.

De binnenvaart is een kostenbesparende en energie-efficiënte vervoerswijze die efficiënter kan worden gebruikt ter ondersteuning van de energie-efficiëntie, de groei en de doelstellingen voor industriële ontwikkeling van de Europese Unie. De bijdrage ervan wordt echter belemmerd door moeilijkheden op het gebied van arbeidsmobiliteit, moeilijk in te vullen vacatures en discrepanties tussen het aanbod van en de vraag naar vaardigheden. De uiteenlopende minimumeisen voor de beroepskwalificaties in de diverse lidstaten komen tekort wat betreft de erkenning van beroepskwalificaties van scheepsbemanningsleden uit andere lidstaten, met name omdat die eisen ook een impact hebben op de veiligheid van de scheepvaart. Het samengaan van een gebrek aan vaardigheden en een hoge mate van competitiviteit kan immers leiden tot een minder makkelijke toegang tot het beroep, met een negatieve impact voor de sector tot gevolg.

In de richtlijn stelt de Commissie voor om de erkenning van de beroepskwalificaties te baseren op de competenties die nodig zijn voor het gebruik van vaartuigen en om de erkenning van kwalificaties te koppelen aan normen voor de beoordeling van competenties, de goedkeuring van opleidingsprogramma's en het toezicht op en de evaluatie van certificering en opleiding. Deze benadering komt tegemoet aan de al lang bestaande oproepen van de sector en de lidstaten om het verouderde wettelijke kader te herzien en te vervangen door een modern, op competenties gebaseerd kader overeenkomstig de aanpak van de erkenning van kwalificaties voor andere vervoerswijzen. Het kan helpen ondernemingen toegang te geven tot het aanbod aan binnenvaartdiensten met de beste beschikbare kwaliteit, prijs of dienstverlening, en professionals uit de sector helpen om snel en eenvoudig hun diensten aan te bieden in de hele EU.

Er wordt voortgebouwd op de instrumenten van de vorige richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG, zoals de wederzijdse erkenning en minimumeisen voor de afgifte van vaarbewijzen. Deze eisen worden uitgebreid tot alle bemanningsleden in de binnenvaart in de EU, met inbegrip van de Rijn.

Onder de nieuwe richtlijn zijn kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en logboeken die zijn afgegeven overeenkomstig het RSP (reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn van de Centrale Commissie voor Navigatie op de Rijn) geldig op alle binnenwateren in de Unie. De doelstelling hiervan is om het wetgevingskader voor beroepskwalificaties in Europa te stroomlijnen. De inhoudelijke vereisten van het RSP en van de richtlijn werden op elkaar afgestemd en dus ook in de toekomst blijven deze twee regimes naast elkaar bestaan, met een hoge mate van wederzijdse erkenning van de onder de beide regimes afgegeven documenten. De Vlaamse overheid is bevoegd voor de afgifte van zowel kwalificatiecertificaten van de Unie en dienstboekjes en logboeken in de zin van de richtlijn (EU) 2017/2397, als Rijnpatenten en dienstboekjes en vaartijdenboeken in de zin van het RSP.

Overgangsmaatregelen bieden een oplossing voor het probleem van de nationale certificaten die in gebruik zijn, met inbegrip van die welke door de CCR zijn afgegeven, voor schippers, maar ook voor andere categorieën dekbemanningsleden die onder de richtlijn vallen. Ze beschermen de eerder verleende bevoegdheden zoveel mogelijk en zorgen ervoor dat geschoolde bemanningsleden over een redelijke termijn beschikken om een EU-kwalificatiecertificaat aan te vragen. Ze voorzien in een termijn van maximaal tien jaar waarin deze certificaten op de Europese waterwegen mogen worden gebruikt wanneer deze vóór het einde van de omzettingsperiode geldig waren en voor al deze certificaten wordt voorzien in een systeem voor de overgang naar de nieuwe regels op basis van één enkele Europese reeks criteria.

De richtlijn is opgesteld in het kader van het beleidskader van de Commissie voor de bevordering van de binnenvaart, NAIADES II, en behelst de herziening van het kader voor de harmonisatie en modernisering van beroepskwalificaties in de sector.

Als onderdeel van de nieuwe aanpak van de *governance* in de binnenvaart heeft de Commissie haar samenwerking met verschillende riviercommissies versterkt, met name met de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Deze samenwerking heeft onder andere geleid tot de oprichting van een nieuw orgaan dat openstaat voor deskundigen uit alle EU-lidstaten. Dit orgaan, CESNI (*Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure*), wordt bijgestaan door de vertegenwoordigers van de verschillende Europese binnenvaartactoren en het binnenvaartbedrijfsleven (sociale partners, onderwijskoepels, rivierpolitie). Het departement MOW was steeds nauw betrokken bij de werkzaamheden van de diverse CESNI-werkgroepen. CESNI heeft tot taak de technische normen voor de binnenvaartsector te ontwikkelen. De ontwikkeling van op competenties gebaseerde minimumnormen die de EU, de CCR en andere internationale organen en derde landen binnen hun wettelijke kaders kunnen gebruiken, is een belangrijke stap op weg naar wederzijdse erkenning van kwalificaties binnen de EU.

CESNI was verantwoordelijk voor de opstelling van modellen voor kwalificatiecertificaten, praktijkdiploma, dienstboekje, vaartijdenboek, essentiële competentievereisten, standaarden voor praktijkexamens, goedkeuring van simulatoren en inzake de medische geschiktheid. Deze werden gebundeld en getiteld ES-QIN (*European Standards for Qualification in Inland Navigation*) en nadien overgenomen en tot bindende Europese wetgeving gepromoveerd in twee gedelegeerde handelingen en één uitvoeringshandeling door de Europese Commissie.

De richtlijn introduceert het Uniekwalificatiecertificaat en diverse vergunningen. Met het kwalificatiecertificaat van de Unie krijgt men toegang tot alle binnenwatertrajecten van de Europese Unie, alsook die van de derde landen die de richtlijn in hun eigen rechtssysteem hebben omgezet. Schippers die in omstandigheden varen waaraan een bepaald veiligheidsrisico verbonden is, dienen specifieke vergunningen te bezitten, met name voor het varen met grote konvoeien, het varen met vaartuigen die op vloeibaar aardgas varen, het varen bij verminderde zichtbaarheid, het bevaren van binnenwateren van maritieme aard of het bevaren van waterwegen waaraan specifieke risico's voor

de scheepvaart verbonden zijn. Teneinde dergelijke vergunningen te verkrijgen, moeten schippers verplicht worden aan te tonen dat zij over specifieke aanvullende competenties beschikken.

De lidstaten dienen zelf procedures tot erkenning van opleidingsprogramma's, simulatoren en medische keuring te ontwikkelen. Enkel het succesvol afronden van een goedgekeurd opleidingsprogramma zal leiden tot het bekomen van het kwalificatiecertificaat van de Unie. Parallel hiermee kunnen enkel goedgekeurde simulatoren gebruikt worden in de praktijkexamens voor de competentiebeoordeling. Tenslotte kan ook de keuring van medische geschiktheid van de dekbemanningsleden enkel uitgevoerd worden door een erkende arts. De modaliteiten ter erkenning van de opleidingsprogramma's, simulatoren en medische keuring zullen beschreven worden in een toekomstig uitvoeringsbesluit dat zich zal focussen op de praktische uitwerking van dit Besluit.

Door de zesde staats hervorming werden op het vlak van de binnenvaart een aantal nieuwe bevoegdheden aan de gewesten overgedragen. Zo bepaalt artikel 6 § 1, X, 11° B.W.H.I. dat de gewesten bevoegd zijn voor: *“de regels met betrekking tot de bemanningsvoorschriften inzake de binnenvaart en de regels inzake de veiligheid van binnenschepen en binnenschepen die ook voor niet-internationale reizen op zee worden gebruikt.”*

Op basis hiervan is het Vlaamse Gewest bevoegd om het merendeel van de bepalingen in de richtlijn 2017/2397 om te zetten in nationale wetgeving. Subsidiair zijn deze bepalingen daarenboven te beschouwen als voorwaarden inzake de toegang tot een beroep, die op grond van artikel 6, §1, VI, 6°, BWHI eveneens tot de gewestbevoegdheden behoren.

Een klein deel van de richtlijn bevat regels over zeevaart, zoals de regels inzake STCW, de veiligheidsregels met betrekking tot de pleziervaartuigen en de plezierboten. Deze regels behoren tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren en worden dus niet omgezet in dit Besluit van de Vlaamse Regering. In die zin houdt het onderhavige Besluit van de Vlaamse Regering aldus een gedeeltelijke omzetting in van de richtlijn 2017/2397.

B. ADVIES VLAAMSE TOEZICHTCOMMISSIE

Het advies van de Vlaamse Toezichtcommissie nr. 2021/72 op dit ontwerpbesluit werd verkregen op 7 september 2021.

De Vlaamse Toezichtcommissie geeft een positief advies op het ontwerpbesluit met de volgende opmerkingen.

Ten eerste geeft zij aan dat de rechtvaardigingsgrond voor de verwerking van persoonsgegevens in dit besluit nog moet worden aangegeven in de nota aan de Vlaamse Regering dan wel in de tekst van het besluit zelf. In de artikelsgewijze bespreking werd artikel 33 aangevuld met de rechtvaardigingsgrond voor deze verwerkingen. De persoonsgegevens worden verzameld en verwerkt op basis van een wettelijke verplichting (art. 6, 1, c) AVG) en de vervulling van een taak van algemeen belang en in het kader van de uitoefening van het openbaar gezag dat aan de verwerkingsverantwoordelijke is opgedragen (art. 6, 1, e) AVG).

Vervolgens oordeelt de Vlaamse Toezichtcommissie dat de essentiële elementen voor de verwerking van persoonsgegevens (artikel 6, 3 AVG) verder aangevuld dienen te worden. De tekst van het besluit werd in deze zin aangepast. De Vlaamse Waterweg nv wordt nu duidelijk aangeduid als verwerkingsverantwoordelijke voor de verwerking van persoonsgegevens in artikel 33 van dit besluit. Verder wordt in artikel 34 een maximale bewaartermijn bepaald voor de persoonsgegevens, rekening houdend met de doeleinden waarvoor deze worden verwerkt.

Als laatste opmerking geeft de Vlaamse Toezichtcommissie aan dat er bijkomende transparantiemaatregelen zouden moeten worden opgenomen in de tekst van het besluit.

De informatie die de betrokkene krijgt bij de verwerking van zijn persoonsgegevens moet transparant, beknopt en duidelijk zijn. De verwerkingsverantwoordelijke zal overeenkomstig de bepalingen van artikel 12 e.v. van de AVG de betreffende informatie via privacyverklaring en informatieclausules aan de betrokkene bezorgen. Deze verplichting is reeds duidelijk opgenomen in de artikelen van de AVG en het is daarom niet aangewezen om dit nogmaals op te nemen in het ontwerp..

C. ADVIEZEN MORA EN SERV

MORA en SERV stellen in hun adviezen dat “de drempels voor potentiële zij-instroom, vanuit o.m. de zeevaart, de baggersector, de visserij, ... nu te hoog zijn waardoor een overstap naar de binnenvaart bijzonder moeilijk is”, en dat er een werkbare oplossing uitgewerkt dient te worden om op een flexibelere manier een bekwaamheidsattest te bekomen.

De Vlaamse binnenvaartsector¹ vreest een negatieve impact op de zij-instroom door het verhogen van de minimumduur van de verkorte opleiding (georganiseerd door VDAB) van 4 naar 9 maanden, de 90 dagen vaartijd om de opleiding te kunnen afronden en de nieuwe inschrijvoorwaarden (5 jaar werkervaring, of het voltooiën van een beroepsopleiding van ten minste drie jaar, of een werkervaring op zee van ten minste 500 dagen).

Om tegemoet te komen aan de bezorgdheden van de MORA, de SERV en de binnenvaartsector hebben experts van de sectororganisaties, departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW) en twee externe juristen onderzocht in welke mate deze verstrenging van de minimumcriteria opgevangen kan worden in de omzettingsprocedure. De door de binnenvaartsector voorgestelde alternatieve pistes werden op een artikelsgewijze en juridische sluitende manier bestudeerd. De conclusie van dit overleg is dat de richtlijn geen ruimte biedt om de minimumcriteria flexibel toe te passen en er andere oplossingen moeten worden gezocht om de zij-instroom te verbeteren.

Ook werd vastgesteld dat alleen vanuit het mobiliteitsbeleid geen oplossing kan geboden worden om het gebrek aan instroom van gekwalificeerde werknemers in de binnenvaart aan te pakken. De herziening van de beroepskwalificaties is een taak van het beleidsdomein onderwijs en het beleidsdomein werk (VDAB) organiseert de verkorte opleidingen. Daarom werd een interdepartementale werkgroep opgestart, samengesteld uit de partners van de sectorconvenant binnenvaart (departementen Mobiliteit en Openbare Werken, Onderwijs en Vorming; en Economie, Werk en Innovatie), de sectorconsulent binnenvaart, de VDAB, de vertegenwoordigers van de Vlaamse binnenvaartsector en de vakorganisaties², en de directeurs van GO! De Scheepvaartschool-Cenflumarin en van Syntra-Midden Vlaanderen.

Deze werkgroep wordt getrokken door DMOW en de sectorconsulent en zal voorstellen formuleren om de instroom van gekwalificeerde werknemers in de binnenvaart op een structurele manier verbeteren. De werkgroep heeft de volgende prioriteiten:

- Herziening van de beroepskwalificaties voor matroos, aspirant-stuurman en schipper in de binnenvaart;
- Vergemakkelijken van de inrichting van een verkorte opleiding matroos;
- Promotie van de binnenvaartsector om meer werkzoekenden toe te leiden.

Op 24 november en 7 december heeft de werkgroep de bovenstaande prioriteiten vastgelegd in een startnota en een plan van aanpak uitgewerkt.

¹ Naar aanleiding van een open brief van 26 juni door Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart, Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen, Syntra Midden-Vlaanderen en Unizo en de hieropvolgende bilaterale contacten tussen secretaris-generaal van DMOW met de partijen van de open brief.

² Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen, Fonds voor Rijn-en Binnenscheepvaart, ACV en ABVV.

D. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1:

Sinds 8 november 1991 houden alle richtlijnen die in het interne recht van de lidstaten moeten worden omgezet, de verplichting in om in de omzettingstekst een verwijzing op te nemen naar de omgezette richtlijn. Er wordt ook aangegeven dat de omzetting slechts gedeeltelijk is omdat STCW en de veiligheidsregels met betrekking tot de pleziervaartuigen en de plezierboten, niet werden geregionaliseerd.

Artikel 2:

In dit artikel worden de definities van de richtlijn overgenomen, aangevuld met enkele specifieke definities die noodzakelijk zijn ter verduidelijking van het omzettingsbesluit. Er wordt gekozen om de bevoegde autoriteiten in de betrokken artikelen van dit besluit aan te duiden. Een uitbreiding tegenover de vorige richtlijn is dat de term 'dekbemanningsleden' alle personen betreft die betrokken zijn bij de algemene bediening van een vaartuig, inclusief de schipper.

Artikel 3:

Het toepassingsgebied van dit besluit wordt letterlijk overgenomen uit de richtlijn.

Artikel 4:

Dit artikel bepaalt dat de dekbemanningsleden die binnenwateren van de Unie bevaren een kwalificatiecertificaat van de Unie voor dekbemanningsleden bij zich moeten hebben, dan wel een kwalificatiecertificaat dat werd afgegeven overeenkomstig het RSP, of een door de Europese Commissie erkend kwalificatiecertificaat dat werd afgegeven overeenkomstig de nationale regelgeving van een derde land waarin eisen worden gesteld die identiek zijn aan die welke in de richtlijn zijn vastgesteld. Voor andere dekbemanningsleden dan schippers worden het kwalificatiecertificaat van de Unie en het dienstboekje in één document opgenomen.

Artikel 5:

Dit artikel bepaalt dat dekbemanningsleden, personen die bij noodsituaties aan boord van passagiersvaartuigen de leiding hebben en personen die betrokken zijn bij het bunkeren van vaartuigen die vloeibaar aardgas als brandstof gebruiken, over kwalificatiecertificaten beschikken om hun kwalificaties te staven om de mobiliteit te bevorderen en om de veiligheid van de scheepvaart en de bescherming van mensenlevens te waarborgen. Daarom vereist de richtlijn dat deskundigen voor de passagiersvaart en deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas een kwalificatiecertificaat van de Unie voor die specifieke activiteit bij zich hebben, dan wel een kwalificatiecertificaat dat werd afgegeven overeenkomstig het RSP of een door de Europese Commissie erkend kwalificatiecertificaat dat werd afgegeven overeenkomstig de nationale regelgeving van een derde land waarin eisen worden gesteld die identiek zijn aan die welke in de richtlijn zijn vastgesteld.

Zoals blijkt uit de geciteerde definities, kunnen deze functies ook worden uitgevoerd door andere dekbemanningsleden dan schippers. Wanneer het hun taak is om aan boord van passagiersschepen maatregelen te nemen in noodsituaties, dan wel om actief te zijn bij de bunkeringprocedure van een door LNG aangedreven schip, hebben zij een kwalificatiecertificaat voor die specifieke activiteit nodig.

Artikel 6:

Dit artikel voorziet in de toekenning van specifieke vergunningen aan schippers die omwille van de verantwoordelijkheid met betrekking tot de veiligheid bij de uitoefening van het beroep van schipper varen:

- op wateren die zijn geclassificeerd als binnenwateren van maritieme aard;
- op waterwegen die zijn ingedeeld als binnenwatertrajecten met specifieke risico's;

- met behulp van een radar;
- met vaartuigen die vloeibaar aardgas als brandstof gebruiken;
- met grote konvooien.

Het gaat uitsluitend om specifieke vergunningen voor schippers, zodat hierop met het oog op de bespreking van de overgangsregeling voor de andere bemanningsleden dan schippers niet verder hoeft te worden ingegaan.

Artikel 7:

Dit artikel bepaalt dat personen die actief zijn op stadsrondvaartboten of binnenwateren die niet in verbinding staan met het vaarwegennet van een andere lidstaat vrijgesteld worden van de vereisten van de richtlijn.

Om redenen van kosteneffectiviteit moet het bezitten van EU-kwalificatiecertificaten niet verplicht worden gesteld op stadsrondvaartboten en op nationale binnenwateren die niet in verbinding staan met het bevaarbare waterwegennet van een andere lidstaat. Lidstaten waarvan de binnenwateren niet met het waterwegennet van andere lidstaten zijn verbonden, moeten desondanks de gecertificeerde kwalificaties van bemanningsleden van andere lidstaten erkennen.

Artikel 8:

Dit artikel legt de binnenwateren van maritieme aard op het Vlaams Gewest vast.

Artikel 9:

Dit artikel bepaalt de modaliteiten en criteria nodig om een aanvraag in te dienen voor de in artikel 6 vergunningen voor binnenwatertrajecten met specifieke risico's. Deze zijn er vandaag niet in het Vlaams Gewest, maar de mogelijkheid wordt wel opengelaten moest dit nodig zijn.

Artikel 10:

Dit artikel stelt dat de richtlijn voorziet in de wederzijdse erkenning en de minimumeisen voor de afgifte van vaarbewijzen bevat, net zoals de richtlijnen die vervangen worden (richtlijn 91/672/EEG en richtlijn 96/50/EG). Alle kwalificatiecertificaten, dienstboekjes of vaartijdenboeken conform de richtlijn zijn geldig op alle binnenwateren van de EU als van derde landen die de Europese richtlijn erkennen. Om de wederzijdse erkenning van kwalificaties te waarborgen, moeten kwalificatiecertificaten gebaseerd zijn op de voor het bedienen van vaartuigen vereiste competenties. De lidstaten dienen te waarborgen dat personen die een kwalificatiecertificaat ontvangen, beschikken over het overeenkomstige minimumcompetentieniveau, gecontroleerd middels een passende beoordeling. Dergelijke beoordelingen zouden de vorm kunnen aannemen van een administratief examen, of zouden deel kunnen uitmaken van een goedgekeurd opleidingsprogramma dat wordt uitgevoerd overeenkomstig gemeenschappelijke normen, teneinde voor verschillende kwalificaties in alle lidstaten een vergelijkbaar minimumcompetentieniveau te waarborgen.

Artikels 11 tot en met 14:

Deze artikels bepalen de modaliteiten die het dekbemanningslid moet volgen om een kwalificatiecertificaat van de Unie aan te vragen. De Vlaamse Waterweg nv is de bevoegde autoriteit voor het uitvaardigen en beheren van de kwalificatiecertificaten, speciale vergunningen, dienstboekjes en vaartijdenboeken.

Artikel 15:

Betreft de bepalingen voor het aanvragen van een specifieke vergunning.

Artikels 16 en 17:

Deze artikels bepalen de modaliteiten die het dekbemanningslid moet volgen om een specifieke vergunning voor trajecten met specifieke risico's aan te vragen.

Artikel 18:

Dit artikel behoeft geen verdere uitleg.

Artikel 19:

Dit artikel bepaalt dat op de kwalificatiecertificaten van de Unie de specifieke vergunningen gespecificeerd dienen te worden, net als hun geldigheid.

Artikel 20:

Voor specifieke vergunningen voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas is er een maximale geldigheidstermijn van 5 jaar.

Artikels 21 en 22:

Dit artikel bepaalt de modaliteiten om de geldigheidsduur van een kwalificatiecertificaat van de Unie te verlengen, in te trekken of te schorsen.

Artikel 23:

Dit artikel regelt dat dekbemanningsleden die een kwalificatiecertificaat van de Unie en/of specifieke vergunningen willen bekomen over de bijbehorende kennis en vaardigheden in bijlage A2 en B1 moeten beschikken.

Artikel 24:

Dit artikel duidt De Vlaamse Waterweg nv aan als bevoegde autoriteit voor het organiseren van examens om de kennis en vaardigheden in bijlage A2 en B1 te evalueren.

Artikel 25:

Dit artikel bepaalt dat het aantonen dat voldaan is aan de competentienormen dikwijls gepaard gaat met het afleggen van een praktijkexamen. Deze praktijkexamens kunnen naargelang het geval aan boord van een vaartuig op een goedgekeurde simulator of een passende walinstallatie plaatsvinden.

Artikel 26:

Dit artikel bepaalt dat de bevoegde autoriteit De Vlaamse Waterweg nv ervoor zorgt dat de examens zoals bedoeld in artikel 24, die onder haar verantwoordelijkheid worden georganiseerd, worden afgenomen door examinatoren die gekwalificeerd zijn om de gevraagde competenties en de bijbehorende kennis en vaardigheden te beoordelen.

Artikel 27:

Dit artikel bepaalt dat de minister de opleidingsprogramma's voor binnenvaartopleidingen goedkeurt en dat enkel deze goedgekeurde opleidingsprogramma's kunnen leiden tot het bekomen van een kwalificatiecertificaat van de Unie (of Rijnpatent).

Artikel 28:

Dit artikel stelt dat de minister de competentienormen bepaalt die voor trajecten met specifieke risico's in het Vlaamse Gewest gelden en hoe men kan bewijzen dat men aan deze eisen voldoet.

Artikel 29:

Dit artikel bepaalt dat de aanvrager van een specifieke vergunning voor het varen op een binnenwatertraject met specifieke risico's in een andere lidstaat of een ander gewest moet kunnen aantonen dat de schipper aan de eisen van de bedoelde lidstaat of het bedoelde gewest voldoet.

Artikel 30:

Dit artikel bepaalt de modaliteiten en procedures voor de erkenning en gebruik van de simulatoren die voor competentiebeoordeling worden gebruikt.

Artikel 31:

Dit artikel bepaalt dat de dekbemanningsleden hun vaartijd en gemaakte reizen op binnenwatertrajecten met specifieke risico's dienen te laten registreren in een dienstboekje en deze door De Vlaamse Waterweg nv gevalideerd dient te worden.

Artikel 32:

Dit artikel bepaalt dat dekbemanningsleden die een kwalificatiecertificaat aanvragen, hun medische geschiktheid moeten kunnen aantonen wanneer deze door dit besluit gevraagd wordt. Dekbemanningsleden zijn verplicht een medische keuring te ondergaan elke 5 jaar vanaf de leeftijd van 60 jaar en elke 2 jaar vanaf de leeftijd van 70 jaar. Attesten van medische geschiktheid mogen niet ouder dan 3 maanden zijn.

Artikel 33:

Dit artikel bepaalt dat de verwerking van persoonsgegevens gebeurt volgens de Uniewetgeving inzake de bescherming van persoonsgegevens, met name Verordening (EU) 2016/679. De persoonsgegevens mogen uitsluitend worden verwerkt zoals vereist door de richtlijn.

De persoonsgegevens worden verzameld en verwerkt op basis van een wettelijke verplichting (art. 6, 1, c) AVG) en de vervulling van een taak van algemeen belang en in het kader van de uitoefening van het openbaar gezag dat aan de verwerkingsverantwoordelijke is opgedragen (art. 6, 1, e) AVG).

Gelet op de taken die dit besluit geeft aan De Vlaamse Waterweg nv, kwalificeren zij als verwerkingsverantwoordelijke conform de algemene verordening gegevensbescherming. De betrokken personen moeten ten allen tijde toegang kunnen krijgen tot hun eigen persoonsgegevens.

Artikel 34:

Dit artikel bepaalt dat De Vlaamse Waterweg nv een databank beheert voor de door haar afgegeven kwalificatiecertificaten en daarin de gegevens benoemt die hierin mogen worden verwerkt, zoals limitatief opgesomd in het artikel. Deze gegevens mogen niet langer worden bewaard dan honderd jaar.

Het is noodzakelijk om de bewaartermijn op negentig jaar te stellen. Conform artikel 13 van de richtlijn kan een certificaat verlengd worden na het verstrijken van de geldigheidsduur van het vorige certificaat. Hier is geen termijn bepaald. Dat houdt in dat personen na onbepaalde tijd hun certificaat kunnen verlengen. Rekening houdende dat sommige certificaten vervallen na vijf jaar en dat een schipper een actief gebruik kan hebben van een certificaat tot op hoge leeftijd wordt de bewaartermijn op negentig jaar bepaald. Ook voor het verkrijgen van nieuwe certificaten kan teruggevallen worden op oude vaartijd.

In de praktijk gebeurt het al reeds vaker dat men terug een certificaat wenst te verlengen, nadat men reeds een zeer lange periode niet meer in het bezit was van het gewenste certificaat.

Artikel 35:

Dit artikel bepaalt dat een stelsel van kwaliteitsnormen de verwezenlijkingen van de richtlijnen moet waarborgen. Dit betreft alle activiteiten die verband houden met opleiding, competentiebeoordeling, de afgifte en het actualiseren van kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken.

Artikel 36:

Dit artikel bepaalt dat de verwerving en beoordeling van competenties, alsmede het beheer van de kwalificatiecertificaten van de Unie, dienstboekjes en vaartijdenboeken door een onafhankelijke instantie geëvalueerd moet worden.

Artikel 37:

Dit artikel bepaalt dat de bevoegde autoriteiten alle mogelijke vormen van fraude moeten voorkomen, opsporen en bestrijden.

Artikel 38

De voorgestelde bepaling vindt haar rechtsgrond in artikel 83 van het scheepvaartdecreet, waarin wordt bepaald dat de Vlaamse Regering gemachtigd is retributies te heffen, onder meer voor het verstrekken van diensten en voor het opmaken, het afgeven of het wijzigen van documenten die bij de decreten en verordeningen betreffende de scheepvaart zijn voorgeschreven. Door de voorgestelde bepaling beslist de Vlaamse Regering dat voor de erin genoemde prestaties effectief een retributie wordt geheven. Zij hoeft hieromtrent trouwens geen nadere regelingen te treffen, aangezien artikel 19 van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht bepaalt dat de raad van bestuur van De Vlaamse Waterweg de tarieven van de retributies vaststelt en dat De Vlaamse Waterweg de retributies int.

Het tweede lid verduidelijkt dat dezelfde regeling geldt met betrekking tot de examens en de bekwaamheidsbewijzen voor bemanningsleden in de binnenvaart die niet door dit besluit worden geregeld. Het gaat met name om degene in het raam van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) en van de regelgeving over het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN).

Artikel 39:

Dit artikel wordt gewijzigd om het in overeenstemming te brengen met de geldende 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. Het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften van binnenschepen wordt daartoe ook aangepast zoals verder blijkt.

Artikelen 40-41:

In de artikelen 40 tem 41 worden een aantal regels over de competentienormen voor bemanningsleden geschrapt omdat deze aangelegenheden voortaan geregeld worden in richtlijn 2017/2397 en het huidig besluit.

Artikelen 42-56:

De wijzigingen in de artikelen 42 tem 56 hebben betrekking op het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen. De wijzigingen vinden hun oorsprong in het feit dat de ES-TRIN-norm 2017/1 die in bijlage 2 was opgenomen, achterhaald is. Momenteel is ES-TRIN-Norm 2019/1 van kracht die in 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, is ingevoerd.

Artikel 57:

Het besluit dat de omzetting was van de vorige 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, wordt vervangen door dit besluit dat de huidige richtlijn 2017/2397 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad, omzet.

Artikel 58:

Dit artikel bepaalt een overgangsperiode waardoor documenten die uit hoofde van de vorige richtlijn, 96/50EG en 91/672/EEG, zijn uitgereikt, geldig blijven.

Overgangsmaatregelen moeten niet alleen een oplossing bieden voor het probleem van certificaten die overeenkomstig richtlijn 96/50/EG, het RSP of bepaalde nationale wetgeving zijn afgegeven aan schippers, maar ook voor het probleem van certificaten die zijn afgegeven aan andere categorieën dekbemanningsleden die onder deze richtlijn vallen. De maatregelen moeten eerder verleende bevoegdheden zo veel mogelijk beschermen en ervoor zorgen dat geschoolde bemanningsleden over

een redelijke termijn beschikken om een kwalificatiecertificaat van de Unie aan te vragen. De maatregelen dienen derhalve te voorzien in een adequate termijn waarin die certificaten op die binnenwateren van de Unie kunnen blijven worden gebruikt waarop deze vóór het einde van de omzettingsperiode geldig waren. Die maatregelen moeten voor al deze certificaten ook voorzien in een systeem voor de overgang naar de nieuwe regels, met name waar het gaat om reizen van lokaal belang.

De bekwaamheidsbewijzen voor schippers blijven gedurende ten hoogste tien jaar na 18 januari 2022 geldig. De betrokken schippers kunnen vóór 18 januari 2032 een kwalificatiecertificaat onder het nieuwe systeem verkrijgen, op voorwaarde dat ze toereikende bewijsstukken verstrekken voor hun identiteit en voor het voldoen aan de normen voor medische geschiktheid, indien van toepassing. Voor het voldoen aan de minimumeisen wat betreft de voor de aangevraagde kwalificatie vereiste leeftijd, competentie, naleving van de administratieve voorschriften en vaartijd, hoeven zij geen bewijsstukken voor te leggen.

De andere bemanningsleden dan schippers die vóór 18 januari 2022 reeds beschikken over een certificaat van een lidstaat of een in een of meer lidstaten erkende kwalificatie, kunnen zich nog maximaal tot 18 januari 2032 beroepen op dat certificaat of die kwalificatie. Voor die bemanningsleden verandert op het vlak van bekwaamheids-bewijzen dus niets tot 18 januari 2032.

Vóór die datum kunnen zij een kwalificatiecertificaat onder het nieuwe systeem verkrijgen, op voorwaarde dat ze toereikende bewijsstukken verstrekken voor hun identiteit en voor het voldoen aan de normen voor medische geschiktheid, indien van toepassing. Net zoals het geval is voor de schippers, hoeven ook zij dus niet meer aan te tonen dat zij voldoen aan de minimumeisen wat betreft de voor de aangevraagde kwalificatie vereiste leeftijd, competentie, naleving van de administratieve voorschriften en vaartijd.

Ook nu reeds geldt voor andere binnenvaartberoepen dan schippers, bij gebreke van een meer specifieke regeling, het generieke systeem van wederzijdse erkenning van beroepskwalificaties krachtens richtlijn 2005/36/EG. Eveneens op dat vlak verandert voor de betrokken bemanningsleden dus niets tot 18 januari 2032.

Vóór die datum kunnen de andere bemanningsleden dan schippers die reeds beschikken over een kwalificatiecertificaat of een erkende kwalificatie een kwalificatiecertificaat van de Unie aanvragen of een certificaat afgegeven overeenkomstig het RSP, op voorwaarde dat ze toereikende bewijsstukken verstrekken voor hun identiteit en voor het voldoen aan de normen voor medische geschiktheid, indien van toepassing. Net zoals het geval is voor de schippers, hoeven ook zij dus niet meer aan te tonen dat zij voldoen aan de minimumeisen wat betreft de voor de aangevraagde kwalificatie vereiste leeftijd, competentie, naleving van de administratieve voorschriften en vaartijd.

Voorts bepaalt richtlijn (EU) 2017/2397 echter dat de lidstaten een kwalificatiecertificaat van de Unie behoren af te geven “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 indien de aanvrager aan welbepaalde voorwaarden inzake verworven vaartijd voldoet. De vereiste vaartijd kan worden verminderd wanneer hij houder is van een erkend diploma ter afsluiting van een gespecialiseerde binnenvaartopleiding met praktijkstages voor het besturen van een vaartuig. De vaarervaring moet worden aangetoond door middel van een dienstboekje, logboek of ander bewijsmateriaal.

Wat betreft de kwalificatiecertificaten van de Unie voor specifieke activiteiten (passagiersvaart en vloeibaar aardgas) is niet in een bepaalde vaartijd voorzien, wat tot het besluit lijkt te moeten leiden dat die certificaten alleen bij wijze van overgangsmaatregel kunnen worden afgegeven aan bemanningsleden die over bestaande certificaten beschikken waarvan de bekwaamheidseisen vergelijkbaar of hoger zijn dan degene die gelden voor de desbetreffende kwalificatiecertificaten van de Unie.

Wat betreft de overgangsmaatregelen werd dus geopteerd voor een systeem op basis van een vergelijkbaarheidstoetsing voor het verkrijgen van een Uniekwalificatiecertificaat waarvoor de bekwaamheidseisen vergelijkbaar of lager zijn dan die van het te vervangen certificaat, en een systeem met vaartijdvereisten voor het verkrijgen van een Uniekwalificatiecertificaat waarvoor de bekwaamheidseisen hoger zijn dan die van het te vervangen certificaat.

Het vigerende Belgische systeem van beroepskwalificaties in de binnenvaart hanteert daarentegen precies dezelfde indeling in kwalificatieniveaus als het nieuwe Unierechtelijke systeem. Dat is logisch, aangezien het Belgische systeem is afgestemd op het kwalificatiesysteem dat geldt in de Rijnvaart en ook het nieuwe Unierechtelijke systeem overeenstemt met het systeem in de Rijnvaart. Te argumenteren valt dan ook dat de bestaande Belgische beroepskwalificaties in de binnenvaart in beginsel moeten worden geacht “vergelijkbaar” te zijn met de overeenstemmende kwalificaties onder de richtlijn (EU) 2017/2397.

Het komt ons voor dat de bekwaamheidseisen voor het bekomen van de onderscheiden kwalificatiecertificaten van de Unie niet noodzakelijk tot in het uiterste detail moeten overeenstemmen met de bekwaamheidseisen voor de overeenstemmende kwalificaties in het vigerende Belgische systeem om ze als vergelijkbaar te beschouwen. Indien dat de bedoeling was, zou in de richtlijn (EU) 2017/2397 eerder het begrip “gelijk” of “identiek” zijn gebruikt in plaats van het begrip “vergelijkbaar”.

Wie onder de huidige Belgische rechtsregels een bepaalde kwalificatie als dekbemanningslid bezit louter op basis van zijn verworven vaartijd, voldoet per definitie aan de vaartijdvereisten om de overeenkomstige kwalificatie te verkrijgen in het nieuwe systeem, zelfs indien men van mening zou zijn dat de bekwaamheidseisen voor die kwalificatie onder het nieuwe geharmoniseerde systeem hoger zijn dan de bekwaamheidseisen voor het te vervangen certificaat. In dat geval verwierf men immers drie jaar vaartijd om matroos te kunnen worden, nog twee bijkomende jaren vaartijd om volmatroos te kunnen worden³⁵ en een vaartijd van ten minste één jaar als volmatroos in de binnenvaart of van ten minste drie jaren als matroos om stuurman te kunnen worden. Die vaartijdvereisten volstaan op basis van artikel 38, lid 3, van de richtlijn (EU) 2017/2397 voor het verkrijgen van een Uniekwalificatiecertificaat waarvoor de bekwaamheidseisen hoger zijn dan die van het te vervangen certificaat (i.e. 540 dagen vaartijd voor matroos, 900 dagen vaartijd voor volmatroos en 1.080 dagen vaartijd voor stuurman).

Hetzelfde geldt niet voor wie onder het huidige Belgische recht een kwalificatie heeft bekomen op basis van het volgen van een opleiding of het afleggen van een examen. Men kan in dat geval immers matroos worden zonder vaartijdvereiste, volmatroos met één jaar vaartijd als matroos en stuurman met een vaartijd van ten minste één jaar als volmatroos in de binnenvaart of van ten minste drie jaren als matroos. Die bemanningsleden kunnen zich evenwel op grond van de door artikel 38, lid 3, van de richtlijn (EU) 2017/2397 voorgeschreven overgangsregeling, nog tot 18 januari 2032 beroepen op hun bestaande certificaat. Bij afloop van die termijn zullen zij allicht hoe dan ook voldoen aan de vaartijdvereisten om het overeenstemmende Uniekwalificatiecertificaat te verkrijgen. Dat zou alleen dan niet het geval zijn indien zij hun loopbaan in de binnenvaart vóór 18 januari 2032 langdurig onderbreken, waardoor zij alsnog niet tijdig aan de voornoemde vaartijdvereisten zouden voldoen. Het staat dus vast dat wie onder het huidige Belgische recht een bepaalde kwalificatie bezit normaliter hoe dan ook zijn functieniveau zal kunnen behouden onder de gelding van de nieuwe regelgeving. Derhalve heeft de hierboven besproken vergelijkbaarheidstoetsing voor de lidstaat België slechts een erg beperkt belang. Zij zal in de praktijk waarschijnlijk nooit moeten worden toegepast.

Artikel 59:

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van dit besluit.

Artikel 60:

Dit artikel voorziet in een klassieke uitvoeringsbepaling.

Bijlagen:

- Bijlage A1: Minimumeisen inzake leeftijd, naleving van de administratieve voorschriften, competentie en vaartijd
- Bijlage A2: Essentiële competentievereisten
- Bijlage A3: Essentiële eisen inzake medische geschiktheid
- Bijlage B1: Standaarden inzake competenties en bijbehorende kennis en vaardigheden
- Bijlage B2: Standaard voor praktijkexamens
- Bijlage B3: Standaarden voor de goedkeuring van simulatoren
- Bijlage B4: Standaarden inzake de medische geschiktheid

3. BESTUURLIJKE IMPACT

E. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

De Vlaamse Waterweg heeft een analyse gemaakt van de huidige kosten en deze als basis genomen om een simulatie te maken met impact van de implementatie van de Richtlijn.

De huidige kost bedraagt 226.000 euro en omvat de volgende elementen:

- Organiseren van de examens,
- Examentool,
- Gebruik van schip en walinstallaties,
- Externe examinatoren,
- Opleidingen examinatoren,
- Ontwikkelen examenvragen.

Vandaag is het echter nog zeer moeilijk in te schatten welke omvang deze kosten zullen hebben zodra de implementatie van de Richtlijn plaats vindt. Examens en organisatie door de examencommissie zijn momenteel in volle uitwerking. Hetzelfde geldt voor het aantal inschrijvingen voor deze examens. Daarom is het belangrijk te benadrukken dat deze simulatie gebaseerd is op assumpties en cijfers uit het verleden.

De raming voor de toekomst, na implementatie van de richtlijn, ligt ongeveer op 700.000 euro per jaar. De verhoging van de kostprijs is het gevolg van volgende zaken:

- Vanaf heden worden tevens praktijkexamens opgelegd voor het examen van schipper, LNG en passagiersvaart;
- Voor deze extra examens moet een extra capaciteit voorzien worden van examinatoren en opleidingen voor deze examinatoren;
- Ingevolge de richtlijn is een **simulator** nodig die aangepast is aan de nieuwe ES-QIN standaarden. Hiervoor zal een nieuwe simulator in dienst genomen worden door DVW.

De huidige capaciteit van de examencommissie is 20 examinatoren. De toekomstige capaciteit wordt geraamd op 40 examinatoren omdat de werking en organisatie van de examencommissie zal worden herzien.

Deze examinatoren staan tevens in voor het verder ontwikkelen van de theorie- en praktijkexamens en dienen tevens beschikbaar te zijn voor het volgen van opleidingen.

De kost voor de organisatie van de examens wordt als volgt geraamd:

Nr	Omschrijving	Huidige kost	Toekomstige kost
----	--------------	--------------	------------------

1	Organiseren van de examens	120000	307000
2	simulator	0	160000
3	Examentool	50000	85000
4	Gebruik van schip en walinstallaties	20000	20000
5	Externe examinatoren	30000	100000
6	Opleidingen examinatoren	3000	20000
7	Ontwikkelen examenvragen	3000	6000
	Totaal	226000	698000

Verder zal de Vlaamse Waterweg het nieuw examen­centrum Binnenvaart Vlaanderen inrichten te Willebroek. Dit behelst o.a. de volgende éénmalige kosten:

Inrichting Examen­centrum	Eénmalige kostprijs
Werkzaamheden inrichting gebouw Examen­centrum Binnenvaart in Willebroek	80.000 euro (raming)
Installatie en operationeel maken van de simulator en examentoe­passing	100.000 euro (raming)

De Vlaamse Waterweg dient de bestaande *Hull & Crew Database* (HCDB) aan te passen conform de Richtlijn en de gedelegeerde verordening 2020/473 (aanvullend op de Richtlijn, m.b.t. de normen voor gegevensbanken). Hiervoor dienen nationale registers gelinkt te worden aan de European Crew Database (ECDB). De investering om de nodige aanpassingen door te voeren aan de HCDB bedraagt 85.000 euro (raming) en de koppeling aan de ECDB kost 150.000 euro.

De kost van de vernieuwing van de databanken zal evenwel gepaard gaan met efficiëntiewinsten. Door de koppeling met de EU-databank zal De Vlaamse Waterweg toegang hebben tot extra informatie en wordt er vermeden dat personen meerdere certificaten hebben.

De richtlijn heeft een beperkte impact op de handhavende bevoegdheid van De Vlaamse Waterweg. Zo komt er de mogelijkheid om certificaten te schorsen wanneer de openbare orde in het gedrang komt.

De Vlaamse Waterweg zal de organisatie van de tarifiering voor de organisatie van de examens en het afleveren van de bekwaamheidsbewijzen zo vastleggen dat de werkelijke kost gecompenseerd wordt door de aanvrager en waardoor de uitgaven opgevangen kunnen worden binnen de bestaande middelen.

Hierbij wordt in rekening genomen dat DVW een jaarlijkse compensatie van 150.000 euro ontvangt van DMOW voor de inrichting van theorie- en praktijkexamens. Deze compensatie werd bij BA 2020 recurrent ingeschreven in de begroting (ook voor het jaar 2019): de middelen werden overgeheveld van MBO-1MIH2SA-WT (DMOW) naar MBO-1MIH2TY-IS (DVW).

Vermits DVW in de toekomst zelf instaat voor de simulator zal de samenwerkingsovereenkomst tussen DMOW en DVW aangepast worden om rekening te houden met de impact hiervan op de jaarlijkse terugkomende kosten. DVW zal instaan voor een voorstel van regeling met betrekking tot de financiering van de simulator.

In deze context wordt ook verwezen naar het begrotingsakkoord van 14 juli 2021.

F. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

G. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorliggend ontwerpbesluit heeft geen impact op het personeelsbestand en op het personeelsbudget.

H. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Niet van toepassing

4. VERDER TRAJECT

Het voorontwerp van besluit dient voor advies te worden voorgelegd aan de Raad van State.

Vervolgens dient het ontwerpbesluit voor definitieve goedkeuring te worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Publicatie in het Belgische Staatsblad.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar tweede principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering met betrekking tot de beroepscompetenties voor binnenvaartpersoneel;

2° de Vlaamse minister, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten over voornoemd ontwerp het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- Het principiële goed te keuren voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering + bijlagen + concordantietabellen A en B;

- advies Vlaamse Toezichtscommissie voor de verwerking van persoonsgegevens;
- advies Mobiliteitsraad (2);
- advies Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen.