



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 70.951/3
van 11 maart 2022

over

een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘over de
beroepscompetenties voor binnenvaartpersoneel’

Op 2 februari 2022 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘over de beroepscompetenties voor binnenvaartpersoneel’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 1 maart 2022. De kamer was samengesteld uit Wilfried VAN VAERENBERGH, kamervoorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Koen MUYLLE, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Annemie GOOSSENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Rein THIELEMANS, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 11 maart 2022.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET ONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering strekt ertoe de beroepscompetenties voor het binnenvaartpersoneel te regelen en dit ter 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 en tot intrekking van de Richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad’ en van gedelegeerde richtlijn (EU) 2020/12 van de Commissie van 2 augustus 2019 ‘tot aanvulling van Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft normen betreffende competenties en de overeenkomstige kennis en vaardigheden voor praktijkexamens, de goedkeuring van simulatoren en medische geschiktheid’ (artikel 1 van het ontwerp).

In hoofdstuk 1 (‘Inleidende bepalingen’) van het ontwerp (artikelen 1 tot 3) wordt verwezen naar de voormelde richtlijnen, wordt in definities voorzien en wordt het toepassingsgebied van het ontwerp geregeld.

In hoofdstuk 2 (‘Kwalificatiecertificaten en specifieke vergunningen’) van het ontwerp (artikelen 4 tot 10) worden de kwalificatiecertificaten geregeld die dekbemanningsleden moeten hebben die binnenwateren bevaren, evenals de kwalificatiecertificaten die de deskundigen voor de passagiersvaart en de deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas moeten hebben en de specifieke vergunningen waarover schippers in sommige gevallen moeten beschikken. Tevens wordt de classificatie van binnenwatertrajecten als binnenwateren met specifieke risico’s geregeld, en de geldigheid van kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken die conform richtlijn (EU) 2017/2397 door andere lidstaten van de Europese Unie of andere gewesten zijn afgegeven of die conform het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn zijn afgegeven en van certificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken die conform de nationale regelgeving van een derde land zijn afgegeven.

In hoofdstuk 3 (‘Certificering van beroepskwalificaties’) van het ontwerp (artikelen 11 tot 37) wordt de certificering van de beroepskwalificaties geregeld, meer bepaald de procedure om kwalificatiecertificaten van de Unie en specifieke vergunningen voor schippers af te geven en de procedure voor de verlenging van de geldigheid ervan, evenals de procedure voor de schorsing en intrekking ervan. Voorts worden de vereiste competenties bepaald en de wijze waarop moet worden aangetoond dat voldaan is aan de competentienormen, en wordt de goedkeuring van de opleidingsprogramma’s geregeld. Voor de houders van een specifieke vergunning voor het varen op een binnenwatertraject met specifieke risico’s wordt voorzien in aanvullende competenties en er wordt geregeld op welke wijze kan worden bewezen dat de schipper aan die competenties voldoet. Vervolgens wordt de goedkeuring geregeld van de simulatoren die voor competentiebeoordeling worden gebruikt, evenals de registratie van de vaartijd en de gemaakte

reizen op binnenwatertrajecten met specifieke risico's, en worden de vereisten bepaald inzake de medische geschiktheid van dekbemanningsleden die een kwalificatiecertificaat van de Unie aanvragen. Ook wordt de verwerking van de persoonsgegevens geregeld en wordt De Vlaamse Waterweg nv gemachtigd om registers bij te houden van de kwalificatiecertificaten van de Unie, dienstboekjes, vaartijdenboeken en documenten die hij heeft afgegeven. Ten slotte wordt het toezicht geregeld op alle activiteiten die verband houden met opleiding, competentiebeoordeling, en met de afgifte en het actualiseren van kwalificatiecertificaten van de Unie, dienstboekjes en vaartijdenboeken, wordt in een evaluatiemechanisme voorzien en worden De Vlaamse Waterweg nv en de toezichters gemachtigd om passende maatregelen te nemen ter voorkoming, opsporing en bestrijding van fraude en andere onrechtmatige praktijken met de kwalificatiecertificaten van de Unie, dienstboekjes, vaartijdenboeken, medische verklaringen en registers.

In hoofdstuk 4 ('Wijzigingsbepalingen') van het ontwerp (artikelen 38 tot 56) wordt de bijlage bij het koninklijk besluit van 24 september 2006 'houdende vaststelling van het algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren van het Koninkrijk' gewijzigd, evenals het koninklijk besluit van 9 maart 2007 'houdende de bemanningsvoorschriften op de scheepvaartwegen van het Koninkrijk', en het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 'tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen'.

In hoofdstuk 5 ('Slotbepalingen') worden het koninklijk besluit van 23 december 1998 'betreffende het verkrijgen van vaarbewijzen voor het besturen van binnenvaartuigen bestemd voor het goederen- en personenvervoer' en het koninklijk besluit van 27 maart 2007 'houdende de organisatie van de examens en de vaststelling van de retributies voor de bekwaamheidsbewijzen in Rijn- en binnenvaart' opgeheven. Er wordt voorts in een overgangsregeling voorzien en de inwerkingtreding van het te nemen besluit wordt geregeld. De datum van inwerkingtreding is ook de datum bedoeld in artikel 61, § 1, derde lid, en artikel 63, tweede lid, van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022.

RECHTSGROND

3.1.1. Het ontwerp vindt in beginsel rechtsgrond in de artikelen 57, 3°, f), 4° en 5°, 61, § 1, eerste, tweede, derde en vierde lid, 62, eerste, tweede en derde lid, 63, eerste en tweede lid, 64, eerste en tweede lid, en 147, eerste lid, van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022.¹

De in de artikelen 33 en 34 van het ontwerp vervatte regeling van de verwerking van persoonsgegevens vindt rechtsgrond in artikel 55, derde lid, van hetzelfde decreet, waarin de Vlaamse Regering wordt gemachtigd om te bepalen welke gegevens van welke betrokkenen worden verwerkt, om de wijze vast te stellen waarop die gegevens worden verwerkt, om de verantwoordelijke voor de verwerking aan te wijzen en om, onverminderd de in het tweede lid van dat artikel vermelde doeleinden, de bijkomende doeleinden van de verwerking en de maximale bewaartermijn van de gegevens vast te stellen.² Voor de informatieverplichting waarin artikel 33,

¹ Op het ogenblik dat dit advies wordt gegeven, is het decreet nog niet bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Voor de door het Vlaams Parlement aangenomen tekst: zie *Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1007/6.

² Die delegatie is evenwel overmatig ruim, in zoverre de regeling van essentiële elementen van een door artikel 22 van de Grondwet aan de decreetgever voorbehouden aangelegenheid aan de Vlaamse Regering wordt overgelaten zonder

§ 4, van het ontwerp voorziet, kan een beroep worden gedaan op de algemene uitvoeringsbevoegdheid waarover de Vlaamse Regering beschikt op grond van artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’, in samenhang gelezen met artikel 55, tweede lid, van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022.

De wijzigings- en opheffingsbepalingen van het ontwerp (artikelen 38 tot 57) vinden rechtsgrond in de artikelen 57, 1°, 2°, 3°, a), b), c), d), e), h), i) en j), 4° en 5°, 62, derde lid, 63, eerste lid, en 147, eerste lid, van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022.

3.1.2. Naar luid van artikel 59 van het ontwerp treedt het te nemen besluit in werking op de tiende dag na de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

Evenwel kan het te nemen besluit niet in werking treden vooraleer de bepalingen van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 waarin het rechtsgrond vindt, in werking zijn getreden. Te dien aanzien moet worden vastgesteld dat, luidens artikel 196, eerste lid, van dat decreet, het in werking treedt op de eerste dag van de maand die volgt op het verstrijken van een termijn van tien dagen, die ingaat op de dag na de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad. In het tweede lid van dat artikel wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om voor bepaalde artikelen, of onderdelen ervan, en de daarmee overeenstemmende wijzigings- en opheffingsbepalingen, een vroegere datum van inwerkingtreding vast te stellen.³

Bijgevolg zullen de bekendmaking van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 en van het te nemen besluit op elkaar moeten worden afgestemd zodat het genoemde besluit niet eerder in werking treedt dan de bepalingen van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 die er rechtsgrond voor bieden. Desgevallend kan gebruik worden gemaakt van de mogelijkheid om bij besluit van de Vlaamse Regering een vroegere datum van inwerkingtreding vast te stellen voor de rechtsgrondgebiedende bepalingen van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022.

3.2. Voor de bepalingen die taken opleggen aan De Vlaamse Waterweg nv,⁴ een publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap met rechtspersoonlijkheid,⁵ kan rechtsgrond worden gezocht in artikel 5, § 7, van het decreet van 2 april 2004 ‘betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht’, gelezen in samenhang met artikel 5, § 6, 4°, van hetzelfde decreet.

dat in een bekrachtiging door de decreetgever wordt voorzien en zonder dat wordt aangetoond dat uitzonderlijke omstandigheden die machtiging verantwoorden. Het is dan ook raadzaam artikel 55 van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 bij de eerstvolgende gelegenheid te wijzigen zodat het meer in overeenstemming is met het wettigheidsbeginsel vervat in artikel 22 van de Grondwet.

³ In de artikelen 197 en 198 van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 wordt in een afwijkende inwerkingtredingsregeling voorzien voor, enerzijds, titel 5 en, anderzijds, de artikelen 42, 166 en 167 van dat decreet, maar die bepalingen zijn niet relevant voor het thans voorliggende ontwerp.

⁴ Zie de artikelen 12, 18, 19, 21, 22, 24, 1°, 26, 29, 31, 32, 33, 34, 37 en 58 van het ontwerp.

⁵ Zie artikel 3 van het decreet van 2 april 2004 ‘betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht’.

VORMVEREISTEN

4. Naar luid van artikel 6, § 3*bis*, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 wordt er overleg gepleegd tussen de betrokken gewestregeringen en de betrokken federale overheid over het vaststellen van de regels van politie over het verkeer op waterwegen.

Er dient te worden aangenomen dat de woorden “de regels van politie over het verkeer op waterwegen” in artikel 6, § 3*bis*, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 dezelfde draagwijdte hebben als diezelfde woorden in artikel 6, § 1, X, eerste lid, 10°, van diezelfde bijzondere wet, naar luid waarvan de gewesten bevoegd zijn voor “de regels van politie over het verkeer op waterwegen, met uitsluiting van de regelgeving inzake het vervoer van dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking, het vervoer van radioactieve stoffen en het vervoer van ontplofbare stoffen”.

Uit de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 6 januari 2014 ‘met betrekking tot de Zesde Staatshervorming’ valt af te leiden dat hieronder “in elk geval” moet worden begrepen “de verkeersreglementering op de binnenwateren zoals bedoeld in het koninklijk besluit van 24 september 2006 betreffende het algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren van het Koninkrijk en het algemeen reglement der scheepvaartwegen, zoals bedoeld in het koninklijk besluit van 15 oktober 1935, met uitzondering van de bevoegdheid van scheepvaartpolitie en douane op de binnenwateren”.⁶

Artikel 38 van het ontwerp strekt tot wijziging van het voormelde koninklijk besluit van 24 september 2006 ‘houdende vaststelling van het algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren van het Koninkrijk’.

Gevraagd of omtrent die bepaling het voorgeschreven overleg met de overige gewestregeringen en de federale overheid heeft plaatsgevonden, antwoordde de gemachtigde:

“O.i. is deze overlegverplichting hier niet van toepassing.

Het voorliggend ontwerpbesluit tracht louter de desbetreffende Richtlijn om te zetten. Wij meenden dan ook dat de loutere omzetting van de Richtlijn in de interne rechtsorde niet onderworpen hoeft te worden aan de voormelde overlegverplichting. Indien de Raad van oordeel is dat het ontwerpbesluit toch aan het Overlegcomité dient te worden voorgelegd, zullen wij ons naar de wijsheid van de Raad gedragen en gevolg geven aan deze instructies.”

Het gegeven dat een bepaling strekt tot omzetting van een Europese richtlijn houdt echter geen vrijstelling in van de door de bijzondere wet van 8 augustus 1980 voorgeschreven overlegverplichtingen. Bijgevolg zal het door artikel 6, § 3*bis*, 6°, van die bijzondere wet voorgeschreven overleg alsnog moeten plaatsvinden vooraleer het besluit kan worden genomen.

5. Het ontwerp bevat bepalingen die verband houden met de verwerking van persoonsgegevens.

⁶ *Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2232/1, 148.

Bij de adviesaanvraag is advies nr. 2021/72 gevoegd dat de Vlaamse toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens op 7 september 2021 over het ontwerp heeft uitgebracht.

Zoals de Raad van State, afdeling Wetgeving, reeds in tal van adviezen heeft opgemerkt, dient met betrekking tot die bepalingen niet enkel het advies te worden ingewonnen van de Vlaamse toezichtcommissie, maar ook het advies van de (federale) Gegevensbeschermingsautoriteit bedoeld in de wet van 3 december 2017 ‘tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit’. Het is immers die autoriteit die belast is met het toezicht op de naleving van de ‘algemene’ regels inzake de verwerking van persoonsgegevens, met inbegrip van de algemene regels die de federale overheid ter uitvoering van de algemene verordening gegevensbescherming⁷ heeft vastgesteld. Daaronder valt ook de bevoegdheid om, wat die regels betreft, advies te geven teneinde te voldoen aan de adviesverplichting waarin artikel 36, lid 4, van de algemene verordening gegevensbescherming, gelezen in samenhang met artikel 57, lid 1, c), en overweging 96 van die verordening, voorziet.⁸

De conclusie is dan ook dat het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit alsnog moet worden ingewonnen vooraleer het ontwerp doorgang kan vinden.

ALGEMENE OPMERKINGEN

A. Omzetting van richtlijn (EU) 2017/2397 en van gedelegeerde richtlijn (EU) 2020/12

6.1. Zoals vermeld (opmerking 2) strekt het ontwerp tot de gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2017/2397 en van gedelegeerde richtlijn (EU) 2020/12. In het licht hiervan moet het volgende worden opgemerkt.

6.2.1. In sommige bepalingen van het ontwerp wordt verwezen naar richtlijn (EU) 2017/2397, terwijl in andere bepalingen veeleer wordt verwezen naar bepalingen van intern recht die strekken tot omzetting van die richtlijn.

In een aantal gevallen doen de verwijzingen naar richtlijn (EU) 2017/2397 evenwel vragen rijzen. Zo wordt in bijlage A1 (‘Minimumeisen inzake leeftijd, naleving van de administratieve voorschriften, competentie en vaartijd’) bij het regelen van het certificaat ‘stuurman’, de competentiebeoordeling en het goedgekeurde opleidingsprogramma verwezen naar de artikelen 10, 17, 18 en 19 van die richtlijn en wordt in de onderdelen I.2, II.2, III.2, IV.2 en V.2 van bijlage B2 (‘standaard voor praktijkexamens’) eveneens naar dezelfde richtlijn verwezen. In bijlage A2 (‘essentiële competentievereisten’) wordt dan weer verwezen naar richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 ‘tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot

⁷ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 ‘betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming)’.

⁸ Adv.RvS 61.267/AV van 27 juni 2017 over het voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 3 december 2017, *Parl.St.* Kamer 2016-17, nr. 54-2648/001, 106-115 (opmerkingen 1 tot 6) en 117 (opmerking 3).

intrekking van Richtlijn 2006/87/EG'. Gevraagd of in die bepalingen niet veeleer moet worden verwezen naar de omzettingbepalingen van richtlijn (EU) 2017/2397 en van richtlijn (EU) 2016/1629 antwoordde de gemachtigde wat bijlage A1 betreft:

“Dit is een terechte opmerking. Waar nu verwezen wordt naar artikel 19 van de richtlijn, kan in de plaats verwezen worden naar artikel 27 van het BVR. Waar verwezen wordt naar artikel 18, kan in de plaats verwezen worden naar artikel 26 van het BVR.”

Wat de verwijzingen in bijlage B2 betreft, stelde hij het volgende:

“Artikel 2 van de richtlijn wordt omgezet door artikel 3 van het ontworpen BVR. Het is correcter om naar de omzettingbepalingen te verwijzen. Dienvolgens kan in de aangehaalde passage uit bijlage B2 verwezen worden naar artikel 3 van het BVR (in plaats van artikel 2 van de richtlijn).”

Wat ten slotte de verwijzingen in bijlage A2 betreft, antwoordde hij:

“Hier zou beter naar de omzetting van Richtlijn 2016/1629 verwezen worden, namelijk het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen.”

6.2.2. Meer in het algemeen zullen de verwijzingen in het ontwerp naar de voormelde richtlijnen nog eens moeten worden herbekeken. Daarbij moet als uitgangspunt worden genomen dat in beginsel moet worden verwezen naar de bepalingen in het interne recht die strekken tot omzetting van die richtlijnen, behalve als het een regeling betreft die van toepassing is of zou kunnen zijn op onderdanen van andere lidstaten die niet aan de omzettingbepalingen van het Vlaamse Gewest moeten voldoen maar aan de omzettingbepalingen van hun lidstaat, in welk geval naar de richtlijn moet worden verwezen.

6.3. In sommige bepalingen van het ontwerp wordt gewag gemaakt van “een kwalificatiecertificaat” of van “kwalificatiecertificaten”,⁹ terwijl in andere bepalingen de woorden kwalificatiecertificaat (of kwalificatiecertificaten) *van de Unie* worden gebruikt. De gemachtigde is het ermee eens dat beter systematisch de in richtlijn (EU) 2017/2397 gebruikte terminologie wordt gebruikt, namelijk kwalificatiecertificaat van de Unie.¹⁰

6.4. De definitie van het begrip “vaartuig” in artikel 2, 29°, van het ontwerp stemt niet overeen met de definitie van hetzelfde begrip in artikel 3, punt 2, van richtlijn (EU) 2017/2397. Om die definities te doen sporen schrijve men “een schip of *een onderdeel van een drijvend werktuig*” (in plaats van “een schip of een drijvend werktuig”).

6.5. Volgens de bij de adviesaanvraag gevoegde omzettingstabel strekken de artikelen 7, 8 en 10 van het ontwerp tot omzetting van, respectievelijk, de artikelen 7, 8 en 10 van richtlijn (EU) 2017/2397.

⁹ Zie de artikelen 4, 5, 10, 13, 19, eerste lid, 22, §§ 1 en 2, tweede lid, 24, 25, tweede lid, 30, 32, § 4, 34, § 2, en 58, § 3, van het ontwerp.

¹⁰ Zie immers artikel 3, punt 7, van richtlijn (EU) 2017/2397 en de definitie in artikel 2, 14°, van het ontwerp.

Die bepalingen voorzien evenwel telkens in een informatieverplichting aan de Europese Commissie.¹¹ In tegenstelling tot wat het geval is in artikel 9, § 3, van het ontwerp, wordt in de voormelde artikelen 7, 8 en 10 van het ontwerp niet bepaald welke instantie de Commissie in kennis stelt van de vereiste informatie. Voor zover dit door de Vlaamse minister bevoegd voor de waterinfrastructuur en het waterbeleid (hierna: de minister) of zijn administratie gebeurt, kan dit weliswaar bij wijze van interne afspraak worden geregeld. Indien het echter de bedoeling zou zijn dat De Vlaamse Waterweg nv die informatie aan de Commissie aanlevert, moet dit in het ontwerp zelf worden bepaald.

6.6. Luidens artikel 11, 1°, van het ontwerp voegen de aanvragers van een kwalificatiecertificaat van de Unie voor dekbemanningsleden of voor specifieke activiteiten bij hun aanvraag de bewijsstukken die hun identiteit aantonen. Die bepaling strookt met hetgeen wordt bepaald in artikel 11, lid 1, a), van richtlijn (EU) 2017/2397.

In de artikelen 15, 16 en 17 van het ontwerp wordt daarentegen gewag gemaakt van specifieke bewijsstukken, namelijk “een kopie van de identiteitskaart, een paspoort of een gelijkwaardig document conform de Belgische wetgeving” (artikel 15, 1°) en “een kopie van de identiteitskaart” (artikelen 16, 1°, en 17, 1°). Die bepalingen verschillen niet alleen onderling van elkaar en van het voormelde artikel 11, 1°, van het ontwerp, ze stemmen ook niet overeen met hetgeen wordt bepaald in artikel 12, lid 1, a), en lid 2, a), van richtlijn (EU) 2017/2397. Volgens de bij de adviesaanvraag gevoegde omzettingstabel strekken ze nochtans tot omzetting van dat artikel.

Hierop gewezen verklaarde de gemachtigde:

“De richtlijn wordt inderdaad op dit punt niet consequent omgezet in artikelen 11, 15, 16 en 17. Er wordt voorgesteld om dit te uniformiseren waarbij rekening zal gehouden worden met het vrij verkeer van personen.”

De artikelen 15, 16 en 17 van het ontwerp moeten inderdaad worden aangepast zodat de tekst ervan strookt met hetgeen wordt bepaald in het voormelde artikel 12, lid 1, a), en lid 2, a), van richtlijn (EU) 2017/2397, dat ze beogen om te zetten.

6.7. Artikel 15 van richtlijn (EU) 2017/2397 voorziet in de samenwerking tussen de bevoegde autoriteiten van de lidstaten, waarbij de bevoegde autoriteit van een lidstaat, indien hij vaststelt dat een kwalificatiecertificaat dat door een bevoegde autoriteit in een andere lidstaat is afgegeven, niet aan de eisen van de richtlijn voldoet, of indien er redenen van veiligheid en openbare orde zijn, de autoriteit van afgifte kan verzoeken om de eventuele schorsing van dat kwalificatiecertificaat overeenkomstig artikel 14 te overwegen.

Ter omzetting van het voormelde artikel 14 voorziet artikel 22, § 2, van het ontwerp wel in de mogelijkheid voor De Vlaamse Waterweg nv om een kwalificatiecertificaat van de Unie te schorsen op vraag van een andere lidstaat, maar uit de bij de adviesaanvraag gevoegde omzettingstabel blijkt dat artikel 15 van richtlijn (EU) 2017/2397 niet is omgezet. Met name wordt niet bepaald welke bevoegde autoriteit namens het Vlaamse Gewest aan de bevoegde autoriteit van

¹¹ Zie de artikelen 7, lid 3, 8, lid 2, en 10, lid 6, van richtlijn (EU) 2017/2397.

een andere lidstaat kan vragen om de schorsing van een kwalificatiecertificaat van de Unie te overwegen.

Hieromtrent om toelichting gevraagd, verklaarde de gemachtigde dat dit De Vlaamse Waterweg nv zou zijn. Bijgevolg zal een regeling hiertoe aan het ontwerp moeten worden toegevoegd.

6.8. Luidens artikel 26, vierde lid, van het ontwerp worden de praktijkdiploma's die een bevoegde autoriteit van een andere lidstaat of van een ander gewest afgeeft, als gelijkwaardig erkend.

Die bepaling strekt tot omzetting van artikel 18, lid 4, van richtlijn (EU) 2017/2397, naar luid waarvan de lidstaten, *zonder verdere vereisten of beoordelingen*, de praktijkdiploma's erkennen die door bevoegde autoriteiten in andere lidstaten zijn afgegeven.

Artikel 26, vierde lid, van het ontwerp lijkt te impliceren dat De Vlaamse Waterweg nv geen enkele beoordelingsbevoegdheid heeft bij de erkenning van de praktijkdiploma's die een bevoegde autoriteit van een andere lidstaat afgeeft. Dit zou eventueel in die bepaling kunnen worden geëxpliciteerd door de woorden "zonder verdere vereisten of beoordelingen" over te nemen.

6.9. Volgens de bij de adviesaanvraag gevoegde omzettingstabel strekt artikel 27 van het ontwerp tot omzetting van artikel 19 van richtlijn (EU) 2017/2397. Luidens lid 3 van dat artikel erkennen de lidstaten alle diploma's of certificaten die worden uitgereikt na het voltooien van door andere lidstaten goedgekeurde opleidingsprogramma's. Artikel 27 van het ontwerp bevat evenwel geen dergelijke erkenningsregeling.

Volgens de gemachtigde wordt artikel 19, lid 3, van richtlijn (EU) 2017/2397 omgezet door artikel 24, 2°, van het ontwerp. Uit die bepaling vloeit voort dat een persoon die slaagt voor een examen dat een onderdeel is van "een opleidingsprogramma dat door een andere lidstaat of een ander gewest is goedgekeurd", bewijst dat hij aan de toepasselijke competentienormen voldoet. Ze lijkt evenwel eerder een omzetting van artikel 17, lid, 2, dan van artikel 19, lid, 3, van richtlijn (EU) 2017/2397. Bovendien impliceert die regeling niet dat de diploma's en certificaten uitgereikt na het voltooien van een door een andere lidstaat goedgekeurd opleidingsprogramma als dusdanig worden *erkend*.

Bijgevolg moet artikel 19, lid 3, van richtlijn (EU) 2017/2397 nog worden omgezet.

6.10.1. De artikelen 28 en 29 van het ontwerp strekken tot omzetting van artikel 20 van richtlijn (EU) 2017/2397, dat in *aanvullende* competenties voor specifieke risico's voorziet die van schippers van vaartuigen die gebruikmaken van binnenwatertrajecten worden verlangd. Uit het aanvullende karakter van die competenties vloeit voort dat ze vereist zijn bovenop de competenties waarover een persoon moet beschikken voor de veilige bediening van een vaartuig.

In de artikelen 28 en 29 van het ontwerp wordt evenwel bepaald dat de aldaar vereiste competenties gelden "[i]n afwijking van artikel 23", waarin de competenties en bijbehorende kennis en vaardigheden worden bepaald voor dekbemanningsleden, deskundigen en

schippers. Bijgevolg zouden die competenties niet bovenop maar in de plaats van de in artikel 23 van het ontwerp bepaalde competenties komen.

Hieromtrent om toelichting gevraagd, verklaarde de gemachtigde:

“Deze zinsnede mag (...) worden weggelaten; terecht wordt er op gewezen dat er sprake moet zijn van aanvullende competenties.”

Hij was het er ook mee eens dat in artikel 28, derde lid, van het ontwerp moet worden verwezen naar “de aanvullende competenties” (in plaats van naar “de eisen, vermeld in bijlage A2 en B1”). Ook in artikel 28, eerste lid, van het ontwerp schrijve men dan “de *aanvullende* competenties die worden bepaald door de minister”.

6.10.2. Naar luid van artikel 28, zesde lid, van het ontwerp, dat de omzetting vormt van artikel 20, lid 3, van richtlijn (EU) 2017/2397, verstrekt de minister op verzoek van andere lidstaten en andere gewesten aan die andere lidstaten en andere gewesten de nodige middelen om de beoordeling van de competentie voor specifieke risico's uit te voeren. Uit het voormelde artikel 20, lid 3, van de richtlijn vloeit evenwel voort dat de lidstaat waar het binnenwatertraject zich bevindt toestemming moet geven voor de beoordeling van de competentie van een aanvrager voor specifieke risico's voor een in die lidstaat gelegen binnenwatertraject, toestemming die enkel kan worden geweigerd op objectieve en proportionele gronden. Hieromtrent wordt in het ontwerp niets bepaald.

Artikel 28, zesde lid, van het ontwerp kan aldus worden begrepen dat in alle gevallen waarin een andere lidstaat erom vraagt, de nodige middelen worden gegeven voor de beoordeling van de competentie voor specifieke risico's, hetgeen zou impliceren dat de vereiste toestemming uit de ontworpen regeling zelf voortvloeit, en derhalve niet kan worden geweigerd.

Indien dat niet de bedoeling zou zijn, zal artikel 28, zesde lid, van het ontwerp moeten worden aangepast teneinde in een dergelijke toestemming te voorzien, waarbij zal moeten worden gepreciseerd dat die toestemming enkel kan worden geweigerd op objectieve en proportionele gronden.

6.11. Artikel 33, § 2, van het ontwerp bepaalt de doeleinden waarvoor persoonsgegevens mogen worden verwerkt op grond van het te nemen besluit. Die bepaling is ook van toepassing op de registers die De Vlaamse Waterweg nv overeenkomstig artikel 34 van het ontwerp bijhoudt.

Uit artikel 25, lid 2, van richtlijn (EU) 2017/2397 vloeit voort dat die registers mede worden bijgehouden “voor de instandhouding van de veiligheid en het navigatiecomfort”. Dat doeleinde wordt evenwel niet vermeld in artikel 33, § 2, van het ontwerp. Bijgevolg zal aan het eerste lid van die bepaling een punt 4° moeten worden toegevoegd waarin dat doeleinde wordt vermeld.

6.12.1. Naar luid van artikel 34, § 3, van het ontwerp worden “[a]lle persoonsgegevens die in de registers, vermeld in paragraaf 1, of in de gegevensdatabanken, vermeld in paragraaf 2, worden opgenomen, (...) niet langer bewaard dan negentig jaar. Persoonsgegevens die niet meer nodig zijn voor de doeleinden waarvoor de gegevens worden verzameld of verwerkt, worden vernietigd”.

6.12.2. De gegevensbanken vermeld in paragraaf 2 van dat artikel zijn de Europese bemanningsdatabank (hierna: ECDB) en de Europese scheepsrompendatabank (hierna EHDB). Het komt evenwel niet aan de Vlaamse Regering toe om de bewaartermijn te bepalen van de in die databanken verwerkte gegevens. Bijgevolg moet de zinsnede “of in de gegevensbanken, vermeld in paragraaf 2,” worden weggelaten.

6.12.3. Artikel 34, § 3, van het ontwerp voorziet in een bewaartermijn van negentig jaar. Gevraagd op grond waarvan die termijn werd bepaald, verklaarde de gemachtigde:

“Artikel 25, lid 3 van de richtlijn luidt:

‘3. Alle persoonsgegevens die in de in lid 1 bedoelde registers of de in lid 2 bedoelde gegevensbank worden opgenomen, worden niet langer bewaard dan nodig is voor de doeleinden waarvoor de gegevens worden verzameld of waarvoor zij op grond van deze richtlijn verder worden verwerkt. Persoonsgegevens die niet meer nodig zijn voor deze doeleinden worden vernietigd.’

Bijgevolg is het voor de praktijk noodzakelijk om te bepalen wat in dit geval ‘zo lang als nodig’ is voor het bewaren van de gegevens in het register met gegevens over de kwalificatiecertificaten van de Unie, dienstboekjes en vaartijdenboeken.

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 5 jaar en dat een schipper een actief gebruik kan hebben van een certificaat tot de (onwaarschijnlijke maar niet onmogelijke) leeftijd van 120 jaar wordt een bewaartermijn van 90 jaar voorgesteld. Ook voor het verkrijgen van nieuwe certificaten kan teruggevallen worden op oude vaartijd.

In de praktijk doen dergelijke situatie zich ook effectief voor, recente praktijkvoorbeelden zijn gekend tot 10-tallen jaren.

- Iemand beslist op 40 jarige leeftijd om het examen schipper te doen, dit op basis van de vaartijd die hij opgebouwd heeft op de leeftijd van 15 tot 20 jaar. Bewaartermijn van 20 jaar is in dit geval nodig.

- Iemand die verlenging vraagt van certificaat dat reeds sinds 2012 vervallen was.

- Men verliest ook vaak oude dienstboekjes, of krijgen het na conflict aan boord niet meer terug van de schipper, men valt dan terug op de informatie die in de databank beschikbaar is. Deze situaties doen zich op maandbasis voor.

Op basis van deze argumentatie blijkt dat een ruimere bewaartermijn noodzakelijk. Het voorstel is dan ook een bewaartermijn van 90 jaar.”

Het lijkt inderdaad aannemelijk dat iemand op zeer jonge leeftijd relevante vaartijd opdoet en dat jaren later nog gebruik moet kunnen worden gemaakt van de gegevens die hierop betrekking hebben. Het voorgaande neemt niet weg dat, zelfs in het door de gemachtigde aangehaalde geval dat iemand op vijftienjarige leeftijd vaartijd opbouwt, een bewaartermijn van negentig jaar ertoe zou leiden dat die gegevens worden aangehouden tot op het ogenblik dat de betrokkene, voor zover hij nog leeft, 105 jaar oud is. Het lijkt weinig waarschijnlijk dat hij op die leeftijd nog actief zal zijn als dekbemanningslid of als deskundige waarop het te nemen besluit van toepassing is. Bovendien zou de ontworpen regeling ertoe leiden dat de gegevens mogelijksterwijs

nog worden bewaard nadat de betrokkene is overleden. Het valt te betwijfelen dat in dat geval die bewaring nog nodig zal zijn.

Er wordt daarom ter overweging gegeven dat zou worden bepaald dat de gegevens waarvoor dat nodig is, worden bewaard gedurende de levensloop van de betrokkene en dat voor de overige gegevens een kortere bewaartermijn wordt vastgesteld.¹²

6.13. Naar luid van artikel 37, tweede lid, van het ontwerp gebeurt de uitwisseling van relevante informatie met de bevoegde autoriteiten van andere lidstaten en andere gewesten over de certificering van personen die bij de bediening van een vaartuig zijn betrokken, met inbegrip van informatie over de schorsing en intrekking van certificaten, conform de beginselen over de bescherming van persoonsgegevens, vermeld in de algemene verordening gegevensbescherming.

In die bepaling, die strekt tot omzetting van artikel 29, lid 2, van richtlijn (EU) 2017/2397, zou beter tot uiting moeten komen dat De Vlaamse Waterweg nv en de in het eerste lid van dat artikel bedoelde personen informatie moeten uitwisselen met de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten. Thans impliceert ze immers enkel dat, voor zover informatie wordt uitgewisseld, ze gebeurt mits naleving van de algemene verordening gegevensbescherming.

6.14. Bijlage IV bij richtlijn (EU) 2017/2397 is vervangen bij gedelegeerde verordening (EU) 2022/184 van de Commissie van 22 november 2021 ‘tot wijziging van bijlage IV bij Verordening [lees: Richtlijn] (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad’. Deze bijlage is terecht niet omgezet in het ontwerp. In artikel 2 van gedelegeerde verordening (EU) 2022/184 wordt immers bepaald dat ze verbindend is in al haar onderdelen en rechtstreeks toepasselijk is in elke lidstaat. Bijgevolg moet ze niet worden omgezet.

6.15. Artikel 39 van het ontwerp strekt tot opheffing van artikel 8 van het koninklijk besluit van 9 maart 2007, met uitzondering van de punten 4° en 8°. Deze bepalingen betreffen bekwaamheidseisen voor de matroos-motordrijver en de machinist.

Gevraagd hoe richtlijn (EU) 2017/2397 toelaat dat deze bekwaamheidseisen behouden blijven, antwoordde de gemachtigde:

“Conform de 9de definitie van artikel 3 van de Richtlijn moet ‘dekbemanningsleden’ begrepen worden als: personen die betrokken zijn bij de algemene bediening van een vaartuig dat de binnenwateren van de Unie bevaart en die verschillende taken uitvoeren, zoals taken in verband met het besturen van een vaartuig, de beheersing van het vaartuig, ladingsbehandeling, stouwen, het vervoer van passagiers, scheepswerktuigbouwkundige aspecten, onderhoud en reparatie, communicatie, gezondheid, veiligheid en milieubescherming, niet zijnde personen die uitsluitend worden ingezet voor de bediening van de motoren, kranen, of elektrische en elektronische uitrusting;

Artikel 8, 4° heeft betrekking op de matroos-motordrijver en artikel 8, 8° heeft betrekking op de machinist. Deze vallen dus niet onder de definitie van

¹² Vgl. adv.RvS 70.881/3 van 17 februari 2022 over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E’, opmerking 5.4.

dekbemanningsleden, zodat de bepalingen van de Richtlijn op hen niet van toepassing zijn. De nationale bepalingen blijven op deze punten gelden.”

Naar luid van artikel 2, lid 1, van richtlijn (EU) 2017/2397 is deze richtlijn van toepassing op dekbemanningsleden, deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas en deskundigen voor de passagiersvaart van de in die bepaling vermelde typen vaartuigen. Indien de matroos-motordrijver en de machinist inderdaad niet als dekbemanningsleden kunnen worden beschouwd, lijkt te kunnen worden aangenomen dat die richtlijn niet van toepassing is op die categorieën van bemanningsleden. Desgevallend zou met de Europese Commissie contact kunnen worden opgenomen om zich hiervan te vergewissen.

6.16. In artikel 58, § 3, vierde lid, van het ontwerp, dat mede strekt tot omzetting van artikel 38 van richtlijn (EU) 2017/2397, wordt gewag gemaakt van “een diploma ter afsluiting van een gespecialiseerde binnenvaartopleiding met praktijkvaartstages die de Vlaamse overheid heeft erkend”.

Gevraagd welke overheid in die erkenning voorziet, antwoordde de gemachtigde:

“De genoemde bepaling in richtlijn 2017/2397 is een quasi letterlijke herneming van artikel 7, lid 3, a) van 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.

Dit wordt momenteel geregeld in artikel 28, 1° van het Koninklijk besluit van 28 december 1998 betreffende het verkrijgen van vaarbewijzen voor het besturen van binnenvaartuigen bestemd voor het goederen- en personenvervoer:

Art. 28 De in artikel 27 bedoelde dienstduur wordt met maximaal drie jaar verminderd:

1° wanneer de aanvrager houder is van een einddiploma uitgereikt door een onderwijsinstelling waar theoretische en praktische cursussen over binnenvaart worden gegeven, voor zover deze onderwijscyclus door de Minister werd erkend; de vermindering mag de duur van de onderwijscyclus niet te boven gaan;

De betrokken bevoegdheid wordt zodoende bij de Minister die de reglementering van het vervoer in zijn bevoegdheid heeft, gelegd.

Er wordt voorgesteld om deze zin in artikel 58, § 3, vierde lid te verbeteren als volgt:

“De minimumduur van de vaartijd, vermeld in het tweede lid, 1°, 2° en 3°, kan met ten hoogste 360 dagen vaartijd worden verminderd als de aanvrager houder is van een van een door de Minister erkend diploma ter afsluiting van een gespecialiseerde binnenvaartopleiding van de aanvrager met praktijkstages voor het besturen van een vaartuig.”

Hiermee kan worden ingestemd.

6.17. In onderdeel 1.1, tweede streepje, van bijlage A1 bij het ontwerp wordt gewag gemaakt van een basisopleiding veiligheid “overeenkomstig de nationale voorschriften”.

Gevraagd waar deze nationale voorschriften worden bepaald, antwoordde de gemachtigde dat die nationale voorschriften bepaald worden in een nieuwe bijlage B5, die aan het ontwerp moet worden toegevoegd en waarin zou worden verwezen naar bijlage A1.

Volgens de tekst van die bijlage, die in bijlage bij dit advies is weergegeven, kunnen zowel private als overheidsinstanties cursussen aanbieden voor de basisopleiding veiligheid. De instanties die voor de basisopleiding veiligheid cursussen aanbieden, mogen dit echter alleen doen “als zij hiervoor door de bevoegde autoriteit zijn toegelaten (erkenning)”. Vervolgens worden de voorwaarden bepaald om te worden “toegelaten”.

Ofschoon in beginsel met die regeling kan worden ingestemd, voor zover een uniforme terminologie wordt gehanteerd,¹³ moeten er wel bepalingen aan worden toegevoegd waarin de procedure voor de toelating, of de erkenning, nader wordt geregeld.¹⁴ Wellicht dient ook een procedure te worden bepaald voor de schorsing of intrekking van de toelating.

Vermits die toelating of erkenning moet worden beschouwd als een vergunningstelsel als bedoeld bij artikel 9 van richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 ‘betreffende diensten op de interne markt’, zal moeten worden aangetoond dat aan de in die bepaling vermelde voorwaarden is voldaan, en met name dat de behoefte aan een vergunningstelsel is gerechtvaardigd om een dwingende reden van algemeen belang en het nagestreefde doel niet door een minder beperkende maatregel kan worden bereikt. Bovendien moeten de in de ontworpen regeling bepaalde toelatingsvoorwaarden beantwoorden aan de vereisten bepaald in de artikelen 10, 14, 15 en 16 van die richtlijn en zal de nog te regelen procedure de artikelen 11 tot 13 van dezelfde richtlijn in acht moeten nemen.

B. Andere algemene opmerkingen

7. Naar luid van artikel 55, derde lid, van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 stelt de Vlaamse Regering de maximale bewaartermijn vast voor de persoonsgegevens verwerkt in uitvoering van afdeling 5 van hoofdstuk 1 van titel 3 van dat decreet.

In artikel 33 van het ontwerp, dat in een regeling voorziet voor de verwerking van persoonsgegevens op grond van het te nemen besluit, wordt de maximale bewaartermijn van de te verwerken persoonsgegevens echter niet bepaald. Enkel in artikel 34, § 3, van het ontwerp wordt in een bewaartermijn voorzien voor de persoonsgegevens die worden opgenomen in de registers vermeld in paragraaf 1 en in de gegevensbanken vermeld in paragraaf 2 van dat artikel.¹⁵

Hieromtrent om toelichting gevraagd, antwoordde de gemachtigde:

“De bepaling dient hier samen gelezen te worden met het bepaalde in artikel 34, §3 van het ontworpen BVR.”

¹³ Hetzij “toelating”, hetzij “erkenning”.

¹⁴ Zo moet worden bepaald welke documenten bij de aanvraag moeten worden gevoegd, hoe de beoordeling van de aanvraag gebeurt en welke instantie de beslissing neemt.

¹⁵ Maar wat de vermelding van die gegevensbanken betreft: zie opmerking 6.12.2.

Hiermee kan niet worden ingestemd. Zoals vermeld heeft artikel 34, § 3, van het ontwerp enkel betrekking op de persoonsgegevens in de registers die De Vlaamse Waterweg nv. aanhoudt, in de ECDB en in de EHDB. Er moet derhalve in artikel 33 van het ontwerp een bepaling worden ingevoegd waarin de maximale bewaartermijn wordt vastgesteld voor de overige in dat artikel bedoelde persoonsgegevens.

8.1. In de artikelen 38 en 43 tot 56 van het ontwerp, evenals in de bijlagen B1, B2 en B3 erbij, wordt verwezen naar de norm ES-TRIN 2019/1. Volgens de gemachtigde moeten die verwijzingen worden vervangen door een verwijzing naar de norm ES-TRIN 2021/1. Hij verklaarde dienaangaande het volgende:

“Op het gebied van de binnenvaart wordt binnen de EU onder meer gestreefd naar een eenvormige ontwikkeling van in de Unie toegepaste technische voorschriften voor binnenschepen. Zoals onder vraag 1 geantwoord, dienen de standaarden ontwikkeld binnen CESNI ter stroomlijning van het wetgevingskader in de binnenvaart in Europa, voor wat betreft vaartuigen, IT en bemanning.

CESNI had tijdens zijn vergadering op 8 november 2018 een nieuwe Europese norm tot vaststelling van technische voorschriften voor binnenschepen, de ES-TRIN-norm 2019/1, vastgesteld.

Deze norm is vrij consulteerbaar: https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2018/12/ES_TRIN_2019_nl.pdf

Deze norm werd rechtstreeks van toepassing verklaard bij 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.

Intussen werden door CESNI evenwel reeds nieuwe standaarden vastgesteld, met name werd tijdens de vergadering van 13 oktober 2020 ES-TRIN 2021/1 goedgekeurd.

https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2020/10/ES_TRIN_2021_nl.pdf

Zodoende werd Richtlijn (EU) 2016/1629 bij gedelegeerde verordening (EU) 2021/1308 VAN DE COMMISSIE van 28 april 2021 opnieuw gewijzigd, waarin bepaald wordt dat de technische voorschriften voor vaartuigen de voorschriften in ES-TRIN 2021/1 zijn (cfr. bijlage II).

Het is dan ook aangewezen om in de betrokken artikelen de verwijzing naar ES-TRIN 2019/1 te vervangen door een verwijzing naar ES-TRIN 2021/1.”

Hiermee kan worden ingestemd, voor zover aan artikel 2 van het ontwerp een bepaling wordt toegevoegd waarin wordt bepaald wat wordt verstaan onder “ES-TRIN 2021/1” en waarin wordt vermeld op welke website die norm kan worden geraadpleegd. In de verschillende bepalingen waarin naar die norm wordt verwezen, moet meer specifiek het betrokken onderdeel ervan worden vermeld.

8.2. In bijlage B3 van het ontwerp wordt voorts verwezen naar “Europese technische specificatie (ETSI) EN 302 194”. Hieromtrent om toelichting gevraagd, verklaarde de gemachtigde:

“Het betreft een letterlijke overname van bijlage III, onderdeel I van gedelegeerde richtlijn (EU) 2020/12 tot aanvulling van Richtlijn (EU) 2017/2397. Deze standaard komt

van het ‘Europees Telecommunicatie en Standaardisatie Instituut’ (ETSI). Een ‘EN’ is een Europese Norm. De betrokken Europese Norm (302 194-1) wordt gepubliceerd op de site van ETSI. We vernemen graag of dit volstaat.”

Op de website van het Europees Telecommunicatie en Standaardisatie Instituut waarnaar de gemachtigde verwijst,¹⁶ worden evenwel drie verschillende standaarden vermeld met de referentie 302 194.¹⁷ Bijgevolg moet minstens in het ontwerp precies worden vermeld welke standaard wordt bedoeld, waar die kan worden gevonden en naar welke onderdelen men wil verwijzen. Beter ware nog de betrokken onderdelen in een bijlage bij het ontwerp op te nemen.

8.3. In de bijlagen bij het ontwerp wordt ook de kennis vereist van systemen en diensten zoals SIGNI en IALA, Inland AIS en ECDIS, “onbewaakte vessel traffic services (VTS)” en RIS. Voor zover in de binnenvaart algemeen bekend is over welke systemen en diensten het gaat, kunnen die verwijzingen worden aanvaard.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Aanhef

9. De rubriek ‘Rechtsgronden’ in de aanhef moet in overeenstemming worden gebracht met hetgeen hiervoor over de rechtsgrond voor het ontwerp is opgemerkt.

Artikel 27

10. Gelet op de definitie van het begrip minister in artikel 2, 18°, van het ontwerp, schrijve men in artikel 27, § 3, van het ontwerp “De minister” (in plaats van “De voormelde minister”).

Eenzelfde opmerking geldt ook voor artikel 28, tweede lid (tweemaal), artikel 30, §§ 4, tweede lid, 5, 6 en 8, en artikel 36, tweede lid, van het ontwerp.

Artikel 30

11. In artikel 30, § 3, eerste en tweede lid, van het ontwerp schrijve men telkens “goedkeuringsbesluit” (in plaats van “goedkeuringsverzoek”).

Artikel 31

¹⁶ Zie <https://www.etsi.org>

¹⁷ Namelijk ETSI EN 302 194-1 V1.1.2 (2006-10), ETSI EN 302 194 V2.1.1 (2017-02) en ETSI EN 302 194-2 V1.1.2 (2007-08).

12. In artikel 31, § 1, eerste lid, en § 3, eerste lid, van het ontwerp wordt verwezen naar “artikel 10, §2, §3 *of* §4”. Artikel 10 van het ontwerp kent evenwel geen paragraaf 4.

Hieromtrent om toelichting gevraagd, verklaarde de gemachtigde dat enkel naar artikel 10, § 2 of § 3, moet worden verwezen.

Er moet worden aangenomen dat hetzelfde geldt voor de artikelen artikel 15, 3°, a), 16, 3°, a), en 17, 3°, a), van het ontwerp.

Artikel 32

13.1. In artikel 32, § 6, eerste zin, van het ontwerp wordt gewag gemaakt van “de gebreken of kwalen, vermeld in artikel 62, eerste lid, van het scheepvaartdecreet”. Die bepaling van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 vermeldt evenwel geen kwalen of gebreken.

Hierop gewezen, verklaarde de gemachtigde dat moet worden verwezen naar artikel 64, eerste lid, van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022.

13.2. In artikel 32, § 6, tweede zin, van het ontwerp wordt gewag gemaakt van “het geneeskundig onderzoek, vermeld in artikel 63, tweede lid, 2°” van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022. Die bepaling van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 betreft evenwel de bestaande regeling, die nog van kracht blijft tot de inwerkingtreding van het te nemen besluit, terwijl artikel 32 van het ontwerp veeleer een regeling betreft die van toepassing is *na de inwerkingtreding* van dit besluit. Allicht wordt veeleer het geneeskundig onderzoek vermeld in artikel 64, tweede lid, van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 bedoeld.

Artikelen 33 tot 37

14. Het strekt tot aanbeveling de artikelen 33 tot 37 van het ontwerp, die geen betrekking hebben op de certificering van de beroepskwalificaties, onder te brengen in een afzonderlijk hoofdstuk. De daaropvolgende hoofdstukken moeten dan worden vernummerd.

Artikel 57

15. Artikel 57 van het ontwerp strekt tot opheffing van het koninklijk besluit van 23 december 1998 en het koninklijk besluit van 27 maart 2007.

Gevraagd of hiermee alle besluiten zijn opgeheven die aangelegenheden regelen die thans in het voor advies voorgelegde ontwerp worden geregeld, antwoordde de gemachtigde:

“Dit is een terechte opmerking. Aangezien de centrale examencommissie door de opheffing van het koninklijk besluit van 27 maart 2007 niet langer zal bestaan naar aanleiding van het ontwerpbesluit, is het passend dat ook het ministerieel besluit van 6 december 2002 houdende organisatie van een examen matroos voor de binnenvaart zal worden opgeheven.”

Hiermee kan worden ingestemd. Er zal evenwel moeten worden nagegaan of er niet nog andere besluiten zijn die eveneens moeten worden opgeheven omdat ze inhoudelijk worden vervangen door de ontworpen regeling.

Artikel 59

16. In artikel 59 van het ontwerp wordt bepaald dat de datum waarop het te nemen besluit in werking treedt, “ook de datum [is] bedoeld in artikel 61, §1, derde lid, en artikel 63, tweede lid, van het Scheepvaartdecreet.”

De gemachtigde verklaarde dienaangaande het volgende:

“Het is inderdaad de bedoeling dat de bestaande reglementering blijft gelden tot op datum van de inwerkingtreding van de nieuwe reglementering.

‘Afgegeven overeenkomstig de bepalingen van dit decreet’ in de zin van artikel 61, § 1, derde lid SVD impliceert conform artikel 63, tweede lid. De genoemde bepalingen in het Scheepvaartdecreet werden voldoende ruim geschreven opdat het huidige rechtsregime voorlopig verder kan functioneren. Zij kunnen dienen als ‘tussentijdse’ rechtsgrond voor deze bestaande reglementering nu immers met artikel 193 van het Scheepvaartdecreet de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, en welke dienst doet als rechtsgrond voor onder meer het Koninklijk besluit van 9 maart 2007 houdende de bemanningsvoorschriften op de scheepvaartwegen van het Koninkrijk, wordt opgeheven. Op deze manier trachten we te voorkomen dat er lacunes zouden ontstaan.”

Vermits evenwel de inwerkingtreding van het te nemen besluit en van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 op elkaar moeten worden afgestemd (zie opmerking 3.1.2), is die zin overbodig, aangezien de bestaande regelgeving verder kan worden toegepast tot op de datum van inwerkingtreding van het te nemen besluit.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS

Wilfried VAN VAERENBERGH

BIJLAGE

Bijlage B5. STANDAARDEN VOOR DE BASISOPLEIDING VEILIGHEID VOOR DEKSMANNEN

A. Organisatorische bepalingen voor het opleidingsprogramma voor de basisopleiding veiligheid

Op grond van paragraaf 1.1 van Bijlage A1 kunnen zowel private als overheidsinstanties cursussen aanbieden voor de basisopleiding veiligheid. De instanties die voor de basisopleiding veiligheid cursussen aanbieden, mogen dit echter alleen doen als zij hiervoor door de bevoegde autoriteit zijn toegelaten (erkenning).

Om toegelaten te worden, moet aan de volgende voorwaarden voldaan zijn:

1. In het opleidingsprogramma wordt de onder punt B beschreven inhoud behandeld; praktijkoefeningen hebben hierbij de voorkeur; indien nodig kunnen oefeningen in de praktijk aangevuld worden met theoretische instructies;
2. De cursus wordt uitsluitend gegeven door hiervoor gekwalificeerde leerkrachten;
3. De cursus wordt gegeven aan boord van een vaartuig of in een daarvoor geschikte installatie aan land, zodat met name de praktische aspecten van de scholing onder realistische omstandigheden geoefend kunnen worden;
4. De cursus moet op zijn minst drie dagen duren, waarbij de totale lesduur echter niet heel veel langer mag zijn.

B. Inhoud van de cursus voor de basisopleiding veiligheid

I. Gebruik van reddingsmiddelen ter voorkoming van verdrinking

Aantal lesuren: ca. 6 uur

1. Reddingsmiddelen aan boord van een vaartuig

Lesinhoud: behandeling van de diverse mogelijke reddingsmiddelen aan boord en hun functie

2. Gevaren na in het water vallen

Lesinhoud: gevaren als gevolg van de stroming, de watertemperatuur en het scheepvaartverkeer als iemand overboord gevallen is; gevaar door onderkoeling; gevaar van een koudeschok (cold shock); problemen bij het redden van de drenkeling; eerstehulpmaatregelen bij onderkoeling

3. Reddingvest

Lesinhoud: bouw en functie van reddingvesten, controleren of de reddingvesten gebruiksklaar zijn; correct aantrekken van een reddingvest.

Lesvorm: praktijkoefening met openvouwen en vervolgens weer samenvouwen van het reddingvest; bovendien voor zover mogelijk met opblazen van het reddingvest in het water

II. De specifieke arbeidsomstandigheden aan boord van een vaartuig

Aantal lesuren: ca. 3 uur

1. Zich veilig aan boord van een vaartuig voortbewegen

Lesinhoud: persoonlijke beschermingsmiddelen: keuze van de juiste veiligheidsschoenen, gebruik van steile trappen/ladders, omgaan met de nauwe gangen en ruimtes aan boord, risico's bij het betreden van gangboorden, risico's bij het betreden van gesloten ruimten (bijvoorbeeld zijtanks), risico's vanwege bewegende delen (bijvoorbeeld van machines, in het stuurhuis of in samenhang met de radarantenne)

2. Maatregelen bij noodsituaties aan boord van een vaartuig

Lesinhoud: lezen en toepassen van de veiligheidsrol van het schip; vluchtwegen aan boord; omgaan met de nauwe gangen en ruimtes aan boord bij noodmaatregelen en berging; maatregelen als een persoon onwel wordt; noodmaatregelen voor de besturing van het vaartuig; verzenden van noodsignalen en overige communicatie in noodsituaties, met gebruik van de volgende standaardzinnen in het Engels:

1. There is a dangerous situation.
2. The ship is on fire.
3. The ship is aground.
4. The ship has collided.
5. The ship is flooding.
6. Someone has fallen overboard.
7. I need assistance.
8. There is a medical emergency.

3. **Omgaan met touwen en draden**

Lesinhoud: risico's bij het vastmaken van het schip en bij de omgang met lieren, persoonlijke beschermingsmiddelen: keuze van de juiste handschoenen

Lesvorm: oefening in de praktijk voor het omgaan met touwen en draden

III. Brandbestrijding aan boord van een vaartuig

Aantal lesuren: ca. 2 uur

1. **Voorzieningen voor de brandbestrijding aan boord van een vaartuig**

Lesinhoud: opdoen van kennis over de voorzieningen aan boord van een vaartuig voor de brandbestrijding en hun toepassingsgebied

2. **Gebruik van draagbare brandblustoestellen**

Lesinhoud: gebruik van brandblustoestellen voor het blussen van een lokale brand

IV. Risico's aan boord door lawaai

Aantal lesuren: ca. 2 uur

1. **Geluidsbronnen aan boord van een vaartuig**

Lesinhoud: beschrijving van de geluidsbronnen aan boord van een vaartuig en hun geluidssterkte

2. **Risico's door blootstelling aan lawaai**

Lesinhoud: gevolgen voor de gezondheid van kort- of langdurige blootstelling aan lawaai (bijvoorbeeld in de machinekamer, van laadpompen of gereedschap)

3. **Gehoorbescherming**

Lesinhoud: verschillende soorten gehoorbescherming; juiste toepassing

V. Omgaan met gevaarlijke stoffen aan boord van een vaartuig

Aantal lesuren: ca. 3,5 uur

1. **Soorten gevaarlijke stoffen aan boord van een vaartuig en bij werkzaamheden aan boord**

Lesinhoud: overzicht van de gevaarlijke stoffen aan boord: werken met, opslag en verwijdering van restanten van verf/lak, reinigingsmiddelen, gevaarlijke stoffen (als lading)

2. **Risico's voor de gezondheid bij de omgang met gevaarlijke stoffen**

Lesinhoud: gevolgen van de gevaarlijke stoffen aan boord voor het menselijk lichaam

3. **Bescherming tegen deze risico's**

Lesinhoud: beschrijving van de mogelijke maatregelen: ventilatie en luchtafzuiginstallaties, geschikte ademhalingsapparatuur, geëigende beschermende kleding, zoals bijvoorbeeld beschermingspak en handschoenen

Lesvorm: toepassing in de praktijk van individuele beschermingsmiddelen

VI. Basisbeginselen eerste hulp

Aantal lesuren: ten minste 3 uur

Lesinhoud: levensreddende maatregelen; wondverzorging; maatregelen bij acute ziekteverschijnselen (bijv. hartinfarct, beroerte, shock)

Lesvorm: praktische oefeningen (zoals bijvoorbeeld hart-long-reanimatie of aanbrengen van een verband)