

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
- Definitieve 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
- Advies 70.951/3 van de Raad van State van 11 maart 2022

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Voor de algemene toelichting wordt verwezen naar de beslissing van de Vlaamse Regering van 28 januari 2022 (VR 2022 2801 DOC.0102/1BIS).

B. ADVIES VLAAMSE TOEZICHTCOMMISSIE

Voor de verwerking van het advies van de VTC, wordt verwezen naar de beslissing van de Vlaamse Regering van 28 januari 2022 (VR 2022 2801 DOC.0102/1BIS).

C. ADVIEZEN MORA EN SERV

Voor de verwerking van deze adviezen, wordt verwezen naar de beslissing van de Vlaamse Regering van 28 januari 2022 (VR 2022 2801 DOC.0102/1BIS).

D. ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State bracht op 11 maart 2022 advies 70.881/3 uit.

Aan het merendeel van de bemerkingen en suggesties van de Raad van State wordt tegemoetgekomen. Slechts op de volgende punten wordt niet ingegaan en/of gerepliceerd op het advies.

In artikel 38 van het ontwerp was een wijziging van het koninklijk besluit van 24 september 2006 'houdende vaststelling van het algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren van het Koninkrijk' voorzien, zij het slechts tot aanpassing van de verwijzing naar de geldende Europese Standaarden opgesteld door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart. Zoals vermeld in randnummer 4 van het advies, meent de Raad van State dat bij toepassing van artikel 6, § 1, X, eerste lid, 10° en artikel 6, § 3*bis*, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, omwille van die voorziene wijziging, overleg moet gepleegd worden tussen de betrokken gewestregeringen en de betrokken federale overheid vooraleer het besluit kan worden genomen.

Omwille van het hoogdringende en cruciale karakter van de ontworpen regelgeving inzake beroepskwalificaties voor de sector, wordt het genoemde artikel geschrapt, zodat het voorgeschreven overleg niet (meer) vereist is. Het ontwerp kan dienvolgens definitief goedgekeurd worden. De genoemde bepaling wordt op korte termijn opgenomen in een wijzigingsbesluit opgenomen (dat daarnaast nog andere onderwerpen zal regelen), dat op zijn beurt wél aan het Overlegcomité zal worden voorgelegd.

Er wordt daarnaast niet tegemoet gekomen aan de opmerking als vermeld in nr. 5 van het advies aangaande de Gegevensbeschermingsautoriteit (GBA). De Raad van State merkt op dat het advies van de GBA nog moet worden ingewonnen vooraleer het ontwerp van besluit doorgang kan vinden.

Bij artikel 10/1 van het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer werd de Vlaamse Toezichtscommissie voor de verwerking van persoonsgegevens opgericht. De Vlaamse Toezichtscommissie (VTC) is een autonome dienst met rechtspersoonlijkheid en is als toezichthoudende autoriteit voor de verwerking van persoonsgegevens in de zin van artikel 36, lid 4, van de AVG verantwoordelijk voor het toezicht op de toepassing van de AVG door de instanties. Ingevolge artikel 51, lid 1, van de AVG kan immers elke lidstaat één of meer onafhankelijke overheidsinstanties, verantwoordelijk voor het toezicht op de toepassing van deze verordening oprichten. Sinds de bekendmaking van de aanstelling van de leden van de VTC door de Vlaamse Regering in het Belgisch Staatsblad dd. 29 maart 2019, is de VTC ingevolge artikel 10/4, §1, van voornoemd decreet bevoegd om hetzij uit eigen beweging, hetzij op verzoek van het Vlaams Parlement of de Vlaamse Regering adviezen te verstrekken omtrent elke aangelegenheid met betrekking tot de verwerkingen van persoonsgegevens.

Er moet aldus worden vastgesteld dat er in dit geval een advies is waarbij het ontwerp is getoetst aan de AVG.

In randnummer 6.2 van het advies van de Raad van State wordt opgemerkt dat de definitie van het begrip “vaartuig” in artikel 2, 29°, van het ontwerp niet overeenstemt met de definitie van hetzelfde begrip in artikel 3, punt 2, van richtlijn (EU) 2017/2397. De Raad adviseert om die definities te doen sporen en zodoende te schrijven “een schip of *een onderdeel van* een drijvend werktuig” (in plaats van “een schip of een drijvend werktuig”). Aan deze opmerking wordt niet tegemoet gekomen omdat de Nederlandse vertaling van de richtlijn op dit punt afwijkt van de overige versies. Zo blijkt in het Frans sprake te zijn van “un bateau ou un engin flottant” en in het Duits van “ein Schiff oder ein schwimmendes Gerät”. De Nederlandse vertaling van de richtlijn lijkt dus incorrect. Met het oog op harmonisatie wordt de terminologie gehanteerd die in de overige vertalingen wordt gebruikt.

De Raad van State stelt in randnummer 6.5 van het advies de vraag welke instantie de Europese Commissie in kennis stelt van de informatie vereist in de artikelen 7, 8 en 10 van richtlijn (EU) 2017/2397 en stelt dat, voor zover dat De Vlaamse Waterweg nv zou zijn, dit in het ontwerp moet worden bepaald. Het is evenwel de minister die deze meldingen aan de Europese Commissie zal doen, zodat herover niets in het ontwerp moet opgenomen worden (zoals ook door de Raad zelf aangegeven).

In randnummer 6.7 merkt de Raad van State op dat artikel 15 van richtlijn (EU) 2017/2397 niet is omgezet. Met name wordt volgens de Raad niet bepaald welke bevoegde autoriteit namens het Vlaamse Gewest aan de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat kan vragen om de schorsing van een kwalificatiecertificaat van de Unie te overwegen.

Dat artikel 15 van de richtlijn helemaal niet wordt omgezet, is niet correct. Artikel 22, §2, tweede lid, van het ontworpen BVR is immers wel degelijk een omzetting van artikel 15, eerste lid, van de richtlijn.

Het tweede lid van artikel 15 van de richtlijn is evenwel op Vlaanderen niet van toepassing, zodat het geen omzetting behoeft. De betrokken bepaling uit de richtlijn is immers slechts van toepassing op de “in artikel 39 lid 3, (van de richtlijn) bedoelde lidstaten”. Dat laatste artikel heeft op zijn beurt slechts betrekking op lidstaten waar alle personen overeenkomstig artikel 2, lid 3, (van de richtlijn) zijn vrijgesteld en die vrijstelling van artikel 2, lid 3, van de richtlijn heeft betrekking op lidstaten zonder binnenwateren die in verbinding staan met het vaarwegennet van een andere lidstaat. Nu Vlaanderen wel wateren heeft die in verbinding staan met het vaarwegennet van een andere lidstaat, speelt de vrijstelling van artikel 2, lid 3, niet en zijn dienvolgens ook de artikelen 39, lid 3, en 15, lid 2, niet van toepassing. Er wordt zodoende niet ingegaan op het advies van de Raad van State op dit punt.

Artikel 28, zesde lid, van het ontwerp vormt de omzetting vormt van artikel 20, lid 3, van richtlijn (EU) 2017/2397. De Raad van State merkt in randnummer 6.10.2 van het advies op dat uit de tekst van het ontwerp kan 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. De Raad geeft mee dat indien dit niet de bedoeling is, het ontwerp moet worden aangepast. Nu het artikel wel degelijk de bedoeling van de ontwerpers weergeeft, is er geen aanpassing van het ontwerp aan de orde.

Artikel 34, §3, van het ontwerp voorziet in een bewaartermijn van bepaalde persoonsgegevens van negentig jaar. In randnummer 6.12.3 van het advies geeft de Raad van State ter overweging om deze termijn te vervangen door het bepaalde 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". Bij dit voorstel stellen zich echter praktische problemen. Een vaste bewaringstermijn van 90 jaar kan immers geautomatiseerd kan worden: na een bepaalde periode worden de gegevens dan geschrapt. Een verwijdering gekoppeld aan het overlijden van een persoon vraagt een manuele handeling op het moment dat een persoon overleden is en dus ook kennis van de overlijdensdatum. Zodoende is een omgekeerd resultaat denkbaar vermits (i) een manuele handeling meer ruimte laat voor fouten dan een geautomatiseerde handeling en (ii) De Vlaamse Waterweg doorgaans niet op de hoogte wordt gesteld van het overlijden van personen. Om die reden (en de redenen aangehaald bij de artikelsgewijze toelichting) wordt de ontworpen bewaringstermijn van 90 jaar gehandhaafd.

Om tegemoet te komen aan de opmerkingen van de Raad van State onder randnummer 6.17 van haar advies, werden de nodige wijzigingen aangebracht aan art. 27 §2 van het ontwerp, alsook in de bijlage A1.

In randnummer 8.1 van het advies merkt de Raad van State op dat ermee kan ingestemd worden om in het BVR de verwijzing naar ES-TRIN 2019/1 te vervangen door een verwijzing naar ES-TRIN 2021/1, 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. Daarnaast moet volgens de Raad in de verschillende bepalingen waarin naar die norm wordt verwezen, meer specifiek het betrokken onderdeel ervan worden vermeld.

Aan de eerste suggestie wordt tegemoet gekomen: niet enkel in artikel 2 van het ontwerp, maar ook in artikel 2 van het BVR van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen wordt een definitie van de term ES-TRIN 2021/1 en een verwijzing naar de website waar de tekst daarvan kan worden geraadpleegd, opgenomen.

Aan de tweede suggestie wordt tegemoet gekomen voor wat betreft de bijlagen (waar dit reeds het geval was). Voor wat betreft de wijzigingen aan het BVR van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen wordt hieraan echter niet tegemoet gekomen om de volgende redenen:

Ten eerste moeten vaartuigen steeds aan alle technische voorschriften als bepaald in ES-TRIN voldoen, tenzij hierop specifieke uitzonderingen geformuleerd zijn. Het is dan ook niet zinvol om telkens alle onderdelen te vermelden.

Ten tweede wordt ook in richtlijn (EU) 2016/1629, waarvan het BVR technische voorschriften een gedeeltelijke omzetting vormt, enkel verwezen naar "bijlage 2" (zijnde de voorschriften in ES-TRIN 2021/1), zonder vermelding van een specifiek onderdeel. Door het niet-vermelden van de specifieke onderdelen sluit de tekst van het BVR in die zin dus ook beter aan bij de tekst van de Richtlijn.

Ten derde wordt in artikel 8, 1°, b), van het BVR technische voorschriften ook op algemene wijze verwezen naar "de uit hoofde van de Herzene Rijnvaartakte bepaalde technische voorschriften", zonder vermelding van specifieke onderdelen. In die zin zou het dus ook niet consequent zijn om wél specifieke onderdelen van ES-TRIN te vermelden.

In bijlage B3 van het ontwerp wordt voorts verwezen naar "Europese technische specificatie (ETSI) EN 302 194. De Raad van State stelt in randnummer 8.2 van het advies vast dat er drie verschillende standaarden met diezelfde referentie bestaan, zodat in het ontwerp moet worden vermeld welke wordt bedoeld.

De versies van deze standaard worden regelmatig geüpdate. Het is de bedoeling om steeds de meest actuele versie toe te passen. Momenteel is dit "ETSI EN 302 194 V2.1.1 (2017-02)" van 2017.

Aangezien dit in de toekomst kan wijzigen, wordt in het ontwerp het algemene nummer 302 194, bewaard, zulks ook conform de gedelegeerde richtlijn 2020/12.

Wat betreft de inwerkingtredingsbepaling stelt de Raad van State onder randnummer 16 van het advies dat het bepaalde dat de datum van inwerkingtreding “ook de datum [is] bedoeld in artikel 61, §1, derde lid, en artikel 63, tweede lid, van het Scheepvaartdecreet” overbodig zou zijn vermits de datum van inwerkingtreding van het te nemen besluit en van het Scheepvaartdecreet moeten worden afgestemd.

Omdat de artikelen 61, §1, derde lid, en artikel 63, tweede lid, van het Scheepvaartdecreet evenwel letterlijk vermelden dat zij gelden “tot op een door de Vlaamse Regering vastgestelde datum”, wordt het aangewezen geacht om in de ontworpen regeling toch duidelijk te stellen dat de datum van inwerkingtreding van het besluit óók de datum is tot waaraan de in de artikelen 61, §1, derde lid, en artikel 63, tweede lid van gelding is. Bij gebrek aan uitdrukkelijke vermelding zou immers kunnen geargumenteerd worden dat er geen “vastgestelde datum” is en de regeling in het Scheepvaartdecreet kan blijven gelden. Om die redenen wordt ervoor gekozen om geen gevolg te geven aan dit punt van het advies.

E. 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 artikels 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 kwalificatie-certificaat 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 konvoien.

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). Diploma's of certificaten die worden uitgereikt na het voltooien van door andere lidstaten overeenkomstig de richtlijn goedgekeurde opleidingsprogramma's, worden als gelijkwaardig erkend.

Artikel 28:

Dit artikel stelt dat de minister de aanvullende 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 aanvullende competentienormen 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. Omwille van een opmerking van de Raad van State wordt toegevoegd dat persoonsgegevens die niet onder toepassing van artikel 34, §4, vallen, niet langer bewaard worden dan 13 jaar. Deze termijn is in overeenstemming gebracht met de maximale geldigheidsduur van kwalificatiecertificaten voor schippers, als bepaald in artikel 13, §1, tweede lid.

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 negentig jaar.

Het is noodzakelijk om deze bewaartermijn zo vast 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.

Artikelen 38-40:

In de artikelen 38 tem 40 worden een aantal regels over de competentienormen voor bemanningsleden geschrappt omdat deze aangelegenheden voortaan geregeld worden in richtlijn 2017/2397 en het huidige besluit.

Artikelen 41-56:

De wijzigingen in de artikelen 41 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 ES-TRIN 2017/1 die in bijlage 2 was opgenomen, achterhaald is. Momenteel is ES-TRIN 2021/1 van kracht die in uitvoering van de gedelegeerde verordening (EU) 2021/1308 van de Commissie van 28 april 2021 tot wijziging van richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, is ingevoerd. De term "ES-TRIN 2021/1" wordt ingevolge een opmerking van de Raad van State eveneens tweemaal vermeld in de definities:

- het wordt vermeld als een definitie onder artikel 2, 30°, van het ontworpen BVR wegens het gebruik van die term in het BVR en in de bijlagen;
- Daarnaast wordt het ook geïntroduceerd als definitie in artikel 2, 17°, van het voormelde BVR van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, zulks voor goede leesbaarheid van dat laatste besluit..

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. Ook de bestaande regelingen ter organisatie van verschillende examens in de binnenvaart worden opgeheven omdat het afnemen van examens thans geregeld wordt in het voorliggende ontwerp.

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 bekwaamheidsbewijzen 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 door de Minister 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 en standaarden voor de basisopleiding veiligheid voor deksmannen
- 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

F. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Er wordt verwezen naar de beslissing van de Vlaamse Regering van 28 januari 2022 (VR 2022 2801 DOC.0102/1BIS).

G. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

H. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

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

I. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Niet van toepassing

4. VERDER TRAJECT

Het ontwerpbesluit moet voor definitieve goedkeuring worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Daarna moet het besluit worden gepubliceerd in het Belgische Staatsblad.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar definitieve goedkeuring te geven aan het bijgaande ontwerp 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 het voormeld besluit van de Vlaamse Regering met betrekking tot de beroepscompetenties voor binnenvaartpersoneel te laten publiceren in het Belgisch Staatsblad.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het goed te keuren voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering;
- de Bijlagen bij het voorontwerp van besluit;
- Advies 70.951/3 van de Raad van State dd. 11 maart 2022