

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - Ontwerp besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van de regelgeving over de technische voorschriften voor binnenschepen en het binnenvaartpersoneel
- Definitieve goedkeuring

Het voorliggende besluit bevat een aantal technische aanpassingen aan het Koninklijk Besluit van 9 maart 2007 betreffende de bemanningsvoorschriften op de scheepvaartwegen van het Koninkrijk, het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en aan het besluit van de Vlaamse Regering van 6 mei 2022 over de beroepscompetenties voor binnenvaartpersoneel.

Het betreft hoofdzakelijk een bundeling van aanpassingen op grond van recentere wijzigingen van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) en van de nieuwe Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (editie 2023/1) maar ook aanpassingen waarvan de noodzaak door de praktische uitvoering van de regelgeving inzake beroepskwalificaties in de binnenvaart werd vastgesteld. Een belangrijke maatregel betreft meer bepaald de vergemakkelijking van de instroom vanuit de zeevaart, als maatregel voor het personeelstekort in de binnenvaartsector.

1 SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ressorteert onder het beleidsveld watergebonden mobiliteit en transport.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het bijgaande ontwerp van besluit werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2025/59 van 12 maart 2025.

Het advies inspectie van Financiën dateert van 31 maart 2025.

De Raad van State heeft op 9 juli 2025 advies 77.849/3 gegeven.

2 INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

a) Wat betreft de technische voorschriften voor binnenschepen

Het Europees comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) werd in 2015 opgericht met het doel technische standaarden aan te nemen op uiteenlopende gebieden, vooral met betrekking tot schepen, bemanningen en informatietechnologieën, waarnaar de verschillende regelgevingen op Europees en internationaal niveau kunnen verwijzen met het oog op hun toepassing. De Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN) wordt sinds 2015 door het Comité CESNI regelmatig geactualiseerd en gepubliceerd. De nieuwe versie, ES-TRIN 2023/1, is door de gedelegeerde verordening (EU) 2023/2477 van de Commissie van 30 augustus 2023 van kracht geworden op 1 januari 2024. Met het voorliggende ontwerp worden de noodzakelijke aanpassingen in de Vlaamse regelgeving aan deze nieuwe voorschriften voorzien.

Ook de regelgeving in verband met stadsrondvaartboten wordt beperkt aangepast aan deze nieuwe technische voorschriften. Overeenkomstig artikel 25 van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen kunnen immers vrijstellingen worden verleend op het gebied van technische voorschriften die gelden voor stadsrondvaartboten. Bijlage 5 van het besluit vermeldt welke bepalingen niet van toepassing zijn op stadsrondvaartboten. De artikels waarnaar verwezen wordt in deze bijlage, moeten worden geactualiseerd gelet op de nieuwe geldende voorschriften in ES-TRIN 2023/1.

b) Wat betreft de regelgeving over binnenvaartpersoneel

Met richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2017 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart, die in Vlaanderen grotendeels werd omgezet met het besluit van de Vlaamse Regering van 6 mei 2022 over de beroepscompetenties voor binnenvaartpersoneel werd de regelgeving over de certificering van binnenvaartpersoneel fundamenteel gewijzigd.

In navolging van de nieuwe Europese Richtlijn is ook het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) aangepast met ingang van 1 april 2023. Hierin is nu de richtlijn over de beroepskwalificaties verwerkt. Het RSP bevat in deel III echter ook voorschriften voor (onder andere) minimumbemanning aan boord van binnenschepen, die niet Europees werden geharmoniseerd. Traditioneel volgt Vlaanderen deze voorschriften inzake minimumbemanning teneinde een gelijkschakeling met de regelgeving van onze buurlanden te verzekeren. Omdat hieraan ook enkele aanpassingen gebeurden, worden deze nu ook meegenomen in het voorliggende ontwerp.

Door concrete toepassing van voornoemde regelgevingen (richtlijn en RSP) in de praktijk, werden ook een aantal verschrijvingen en ontbrekende elementen vastgesteld. Met het voorliggende besluit worden dan ook een aantal bestaande artikels aangevuld of verbeterd om beter aan de noden van de praktijk tegemoet te komen, onder andere in het kader van handhaving.

De voor de binnenvaartsector meest prangende aanpassing betreft het vergemakkelijken van de overstap vanuit de zeevaart. STCW-certificaathouders, die reeds een uitvoerige veiligheidsopleiding hebben gevolgd, moeten direct in de binnenvaart kunnen beginnen zonder opnieuw een gelijkaardige veiligheidsopleiding te moeten volgen.

B. ONTVANGEN ADVIEZEN

Op 31 maart 2025 werd een gunstig advies van de Inspectie van Financiën (ref. GDR/2025001254) ontvangen, waarin werd besloten dat het akkoord van de minister, bevoegd voor de begroting, niet vereist is. Wel formuleerde de Inspectie van Financiën twee technische bemerkingen, welke in de artikelsgewijze toelichting verwerkt worden, meer bepaald in de toelichting bij artikel 1 en bij artikel 21.

Op 9 juli 2025 heeft de Raad van State advies 77.846/3 gegeven over het ontworpen BVR. Op de opmerkingen van de Raad van State wordt ingegaan als volgt:

- Waar het ontwerp ertoe strekt om de stadsrondvaartboten vrij te stellen van artikel 10.11, lid 17, van de ES-TRIN-norm 2023/1 en artikel 24 van het ontwerp ertoe strekt om de commissie van deskundigen te machtigen om afwijkingen toe te staan van bijlage 8 bij de ES-TRIN-norm 2023/1 als de mitigerende maatregelen uit de risicoanalyse, vermeld in artikel 30.04 van die norm een gelijkwaardig veiligheidsniveau garanderen, stelt de Raad van State dat de Europese Commissie in kennis moet worden gesteld van de toegestane ontheffingen bij toepassing van artikel 24, lid 2 van richtlijn (EU) 2016/1629.

De opmerking van de Raad van State kan worden bijgetreden.

- De Raad van State meent dat de ES-TRIN-norm 2023/1, waarnaar het besluit verwijst in extenso in het Belgisch Staatsblad moet gepubliceerd worden, ondanks dat de gedelegeerde Verordening (EU) 2023/2477 van de Commissie van 30 augustus 2023 tot wijziging van Richtlijn (EU) 2016/1629 zelf louter door verwijzing de ES-TRIN norm 2023/1 van toepassing verklaart.

Het advies wijkt daarmee af van wat eerder over gelijkaardige regelingen werd geadviseerd.

Zo werd in het advies nr. 70.951/3 van 11 maart 2022, over het ontwerp van besluit waarin de regelgeving werd aangepast aan ES-TRIN 2021 besloten dat met de verwijzing kan worden ingestemd, “voor zover 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.” (randnr. 8.1)

Gelijkaardig werd in advies nr. 59.463/3 van 23 juni 2016 geoordeeld:

“Een dergelijke omzetting van richtlijnbepalingen door verwijzing ernaar wordt in beginsel door de Raad van State afgeraden, omdat ze geen effectieve omzetting van die bepalingen in het interne recht waarborgt.² Het Hof van Justitie is immers van oordeel dat de omzetting in het interne recht daadwerkelijk op voldoende bepaalde en duidelijke wijze moet worden verzekerd.³ De techniek van omzetting door verwijzing is in elk geval uit den boze wanneer de richtlijnbepalingen waarnaar wordt verwezen, facultatief zijn of nog een beoordelingsruimte laten aan de lidstaten. Dat is ook het geval wanneer er bestaande internrechtelijke bepalingen zijn die strijdig zijn met de betrokken richtlijnbepalingen.

Dat is echter niet zo voor de bijlagen van uitvoeringsbesluit (EU) 2015/1554. Deze bijlagen zijn voldoende duidelijk geformuleerd om rechtstreeks door de betrokkenen te worden toegepast. Bovendien zijn de bijlagen zeer omvangrijk, zodat kan worden aangenomen dat het verkieslijk is om ernaar te verwijzen, veeleer dan deze erg technische voorschriften te kopiëren in interne rechtsregels. De omzetting door verwijzing naar deze bijlagen kan dan ook uitzonderlijk worden gebillijkt.”

Bovendien kan men zich de vraag stellen hoe de integrale publicatie zich verhoudt tot het algemene verbod om verordeningen om te zetten in interne regelgeving. Het voorliggende besluit betreft immers geen omzetting van een Europese richtlijn, maar wel van een Europese (gedelegeerde) verordening, die geacht wordt rechtstreeks van toepassing te zijn en niet afhankelijk te zijn van internrechtelijke maatregelen. De publicatie die vereist wordt door artikel 190 van de Grondwet, geldt alleszins niet in het algemeen voor Europese verordeningen. Deze worden geacht rechtstreeks te gelden zonder dat daartoe interne maatregelen worden genomen. Zodoende is het in feite zelfs verboden om de inhoud van Europese Verordeningen in nationale regelgeving over te nemen. Door te vereisen dat de technische voorschriften waarnaar een dergelijke rechtstreeks werkende verordening verwijst, in extenso worden gepubliceerd opdat zij tegenstelbaar zouden zijn, kan men zich de vraag stellen of daarmee niet wordt geraakt aan de heerschappij van het Europees recht.

Er zal in ieder geval via de geijkte kanalen verder in overleg worden getreden met de betrokken instanties (CCR, andere gewesten en zo mogelijk EC) om naar een algemene oplossing voor deze steeds terugkerende praktijk te werken.

- De twee voorgestelde tekstuele aanpassingen vermeld onder randnummer 7 van het advies werden verwerkt in het besluit.
- De gehanteerde datum van inwerkingtreding voor de nieuwe bijlagen B1-B4, die gebaseerd zijn op de Europese standaarden ESQIN 2024/1, werd bepaald op basis van berichtgeving die werd ontvangen over de inwerkingtreding van deze Europese standaarden.

C. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1

Dit artikel verwijst naar Europese regelgeving, die met dit besluit gedeeltelijk wordt omgezet, respectievelijk uitgevoerd.

Artikel 2

Artikel 6 van het Koninklijk Besluit van 9 maart 2007 betreffende de bemanningsvoorschriften op de scheepvaartwegen van het Koninkrijk, dat een overname betrof van het oude artikel 3.08 RSP, bepaalt dat 180 effectieve vaardagen als één jaar vaartijd in de binnenvaart gelden. Zowel in richtlijn 2017/2397 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart als in het nieuwe RSP wordt de vaartijd nu echter uitgedrukt in vaardagen, in plaats van in vaarjaren. Die regeling werd overgenomen in het besluit van de Vlaamse Regering van 6 mei 2022 over de beroepscompetenties voor binnenvaartpersoneel. De bepaling dat 180 vaardagen moeten beschouwd worden als één vaarjaar, is dan ook niet langer relevant, noch correct, zodat het artikel wordt opgeheven.

Artikel 3

De bekwaamheidseisen matroos-motordrijver worden geschrapt. Deze functie is verouderd en er wordt vandaag niet meer voor opgeleid. Dat neemt niet weg dat bepaalde personen wel nog over

een in het verleden behaalde kwalificatie kunnen beschikken, zodat de functie (nog) niet in het geheel wordt afgeschaft. Wel wordt in de bemanningstabellen (infra) voorzien in een mogelijke vervanging door volmatrozen. De volmatroos beschikt immers over voldoende kennis van motoren, om de traditioneel door de matroos-motordrijver te verrichten taken over te nemen. Wat betreft de machinist, worden de kwalificatie-eisen gelijkgesteld met deze in het RSP.

Artikel 4 en 5

In het kader van handhaving op de binnenwateren werd vastgesteld dat schippers niet altijd in staat zijn om de registraties van de tachograaf voor te leggen aan de controlerende instanties (of zulks doen uitschijnen). Bijgevolg worden de bewoordingen van de regelgeving op dat vlak verduidelijkt, teneinde de controles op dit vlak te vergemakkelijken.

Artikel 6

Ook de functie van machinist komt in de binnenvaart niet zo heel vaak meer voor, waardoor machinisten moeilijk te vinden zijn. Zodoende wordt, net zoals is voorzien in het RSP, voor hechte samenstellen en andere hechte samenstellingen de mogelijkheid ingeschreven om machinisten te vervangen door, afhankelijk van het geval, machinist motordrijvers of volmatrozen, dan wel matrozen.

Artikel 7 en 8

In richtlijn 2017/2397 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart worden de voorwaarden en procedures vastgesteld voor de certificering van de beroepskwalificaties van personen die betrokken zijn bij het bedienen van een binnenschip en voor de erkenning van die kwalificaties in de andere lidstaten. De richtlijn vermeldt evenwel niet welk gekwalificeerd personeel juist aan boord moet zijn van welk (type) schip.

De richtlijn introduceerde het kwalificatiecertificaat deskundige passagiersvaart en het kwalificatiecertificaat deskundige op het gebied van vloeibaar gas, maar bepaalt op zichzelf niet, buiten wat geldt voor de schipper die vaart met een schip dat op vloeibaar aardgas vaart, en die reeds over een certificaat moet beschikken, dat zich een (of meerdere) deskundigen aan boord van een welbepaald schip moeten bevinden.

Teneinde de veiligheid in de binnenvaart te versterken, wordt het opportuun geacht om te bepalen dat:

- op schepen voor dagtochten en op hotelschepen met passagiers aan boord, minstens één lid van de bemanning moet beschikken over een kwalificatiecertificaat van de Unie voor deskundigen voor de passagiersvaart of een equivalent certificaat, conform de richtlijn (inclusief overgangsbepalingen);
- voor schepen die op vloeibaar aardgas varen, elk bemanningslid dat betrokken is bij het bunkeren, moet beschikken over een kwalificatiecertificaat van de Unie op het gebied van vloeibaar aardgas of een equivalent certificaat, conform de richtlijn (inclusief overgangsbepalingen).

Tenslotte wordt ook voor passagiersschepen conform het RSP de mogelijkheid ingeschreven om machinisten te vervangen door, afhankelijk van het geval, volmatrozen dan wel matrozen.

Artikel 9, 10 en 11

Met deze bepalingen worden een aantal wijzigingen doorgevoerd aan de tabellen houdende de minimumbemanning aan boord van verschillende types schepen, om deze in overeenstemming te brengen met het RSP en met de aanpassingen in het dispositief, zoals hierboven beschreven.

Artikel 12 t.e.m. 18

De nieuwe versie ES-TRIN 2023/1 is door de gedelegeerde verordening (EU) 2023/2477 van de Commissie van 30 augustus 2023 van kracht geworden op 1 januari 2024. Dit wordt zodoende toegevoegd aan artikel 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen.

De Gedelegeerde Verordening (EU) 2021/1308 van de Commissie van 28 april 2021 is evenwel ook nog altijd van kracht en werd niet opgeheven door de Commissie, zodat het tweede lid van artikel 1 niet wordt opgeheven.

In artikel 2 wordt de definitie van ES-TRIN 2021/1 vervangen door de definitie voor ES-TRIN 2023/1 met een aangepaste URL voor de nieuwe versie van ES-TRIN.

Doorheen het ganse besluit dient ES-TRIN 2021/1 vervangen te worden door ES-TRIN 2023/1.

Artikel 19

ES-TRIN 2023/1 betreft een omvangrijke publicatie (560 blz.) van inhoudelijk zeer technische voorschriften, die ca elke 2 jaar wijzigt. In dergelijke omstandigheden stelde de Raad van State dat het verkieslijk kan zijn om ernaar te verwijzen, veeleer dan deze te kopiëren in interne rechtsregels (cf. advies 59.463/3). Dienvolgens wordt de verwijzing naar de volledige publicatie van ES-TRIN 2023/1 opgenomen in de definities van het voornoemd besluit van 5 oktober 2018, zoals ook eerder al gebeurde bij de wijzigingen aangebracht door het besluit van de Vlaamse Regering van 6 mei 2022 over de beroepscompetenties voor binnenvaartpersoneel.

Teneinde alle verwarring te vermijden wordt bijlage 2, die nog verwees naar een oude versie van ES-TRIN, opgeheven.

Artikel 20 t.e.m. 29

Ook in de andere bijlagen bij het voornoemd besluit van 5 oktober 2018 moet de verwijzing naar bijlage 2 vervangen worden door een verwijzing naar ES-TRIN 2023/1.

Met artikel 21 wordt artikel 1.02 van bijlage 5 ook beperkt inhoudelijk aangepast. Het betreft meer bepaald een toevoeging van de bepaling in artikel 10.11, zeventiende lid ES-TRIN 2023/1 waarvoor een ontheffing kan toegestaan worden. Dit lid bevat bepalingen voor lithium-ion-accumulatoren waaronder de beveiliging tegen brand en het voorzien van scheidingswanden van het type A60. De in het artikel opgesomde eisen zijn voor stadsrondvaartboten exuberant, rekening houdende met de vaarlocatie van stadsrondvaartboten. Uit hun aard varen zij immers in stadscentra, waar passagiers heel vlot van de vaartuigen kunnen evacueren en waar hulp (zowel van bijstanders als van autoriteiten) snel ter plaatse kan zijn.

De ontheffingen die gelden voor stadsrondvaartboten worden toegestaan bij toepassing van artikel 24, eerste lid, a, van richtlijn 2016/1629 (waarvan gedelegeerde verordening 2023/2477 een uitvoeringsbepaling is). Het genoemde artikel laat zelfs toe om *gehele* ontheffing van de richtlijn te verlenen, waarvoor echter niet geopteerd wordt. Enkel wordt enkel, telkens een nieuwe versie van ES-TRIN van kracht wordt, nagegaan of er bijkomende afwijkingen nodig zijn en kunnen toegelaten worden voor de stadsrondvaartboten of de alleen varende duwbakken. Daarbij wordt door de betrokken experts steeds een hoge graad van veiligheid centraal gehouden, maar wordt ook de proportionaliteit van bepaalde maatregelen in rekening gebracht.

Met artikel 24 wordt artikel 1.09 van bijlage 5 aangevuld met een bepaling die ervoor zorgt dat de stadsrondvaartboten kunnen afwijken van de bepalingen in verband met het gebruik van alternatieve brandstoffen voor de voortstuwing van het vaartuig. Deze afwijkingen moeten evenwel gecompenseerd worden met mitigerende maatregelen om een gelijkwaardig veiligheidsniveau te garanderen en zijn het resultaat van een risicoanalyse die overeenkomstig hoofdstuk 30 reeds is voorgeschreven. Op die manier zijn er geen lacunes in de regelgeving die het gebruik van waterstof of methanol in combinatie met brandstofcellen zouden verhinderen aan boord van stadsrondvaartboten.

Artikel 30

Het opzet van dit artikel is tweërlei. Ten eerste dient het de handhaving op het bijhouden van het vaartijdenboek te vergemakkelijken. Vanuit de bevoegde handhavingsdiensten werd aangegeven dat de beperkte tekst van artikel 31 het moeilijk maakt om op te treden als het vaartijdenboek wel is ingevuld, maar niet volledig of foutief. De verslagen van vaststelling bleken moeilijk te motiveren zonder uitdrukkelijke bepaling over de correcte invulwijze. De verwijzing naar de instructies in uitvoeringsverordening 2020/182 wil hieraan tegemoet komen.

Ten tweede zijn de toevoegingen aan artikel 31 bedoeld om de mogelijkheid te voorzien om de notities in het vaartijdenboek te gebruiken voor het bijhouden van arbeids- en rusttijden van bemanningsleden. Hoewel de organisatie van de arbeidstijden in de binnenvaart integraal tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort, behoren de bemanningsvoorschriften tot de bevoegdheid van de gewesten, zo ook de bepalingen over het vaartijdenboek.

De Europese Commissie heeft aangegeven dat de verplichtingen over het bijhouden van de notities omtrent arbeidstijd of rusttijd, zoals bepaald in clause 12 van de Europese Overeenkomst betreffende de regeling van een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd in de binnenvaart principieel *kunnen* nagekomen worden door middel van de aantekeningen in het dienstboekje van het bemanningslid en in het vaartijdenboek aan boord van het schip. Door een aantal van de elementen uit de aangehaalde clause 12 over te nemen in de bepalingen over het vaartijdenboek, kan het vaartijdenboek dan ook daadwerkelijk daartoe aangewend worden. Het staat de federale regelgever evenwel vrij om de organisatie van de arbeidstijden in de binnenvaart anders te regelen.

Artikel 31 en 32

Deze artikels hebben betrekking op kleine bestaande fouten in het besluit van de Vlaamse Regering van 6 mei 2022 over de beroepscompetenties voor binnenvaartpersoneel, die het gevolg zijn van een hernummering tussen de ontwerpversie en de definitieve versie.

Artikel 33

Tenslotte betreft artikel 33 de hierboven reeds vermelde vereenvoudiging voor instroom vanuit de zeevaart. Eenieder die beroepsmatig op zee vaart is verplicht om een STCW 'Basic Safety Training' te volgen. De training is gericht op persoonlijke overlevingstechnieken, brandpreventie en -bestrijding en andere veiligheidsaspecten. Het is weinig zinvol om van personen die reeds deze opleiding hebben genoten, nogmaals het volgen van een veiligheidskursus, die sterk gelijkaardige risico's behandelt, te verlangen. De betrokken persoon moet wel over een STCW-certificaat beschikken (en dus de volledige opleiding doorlopen hebben), niet louter over een BST-certificaat behaald in het kader van een niet-vervolledigde opleiding voor de zeevaart.

Artikel 34 en 35

De standaarden van ES-QIN 2019/1 werden overgenomen in bijlagen I – IV bij gedelegeerde richtlijn 2020/12 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.

Deze bijlagen zijn in het besluit van de Vlaamse Regering van 6 mei 2022 over de beroepscompetenties voor binnenvaartpersoneel omgezet in bijlagen B1 – B4.

Recent werd een nieuwe versie van deze standaarden, 2024/1 gepubliceerd door CESNI. Deze standaarden zullen ook in Europese regelgeving worden overgenomen. Om hier al aan tegemoet te komen, worden de bijlagen vervangen, met inwerkingtreding op 1 januari 2026.

3 BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorliggend ontwerp heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse overheid nu dit louter een aantal technische aanpassingen van de bestaande regelgeving voorziet.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorliggend ontwerpbesluit heeft geen impact op het personeelsbestand en op het personeelsbudget, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor bestuurszaken, niet vereist is.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

- a. Personeel: het voorstel heeft geen weerslag op gebied van personeelsinzet.
- b. Werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven.
- c. Investerings en schuld: het voorstel heeft geen investeringen als gevolg.
- d. Ontvangsten: het voorstel resulteert niet in bijkomende ontvangsten.
- e. Conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de werking van de lokale besturen.

4 VERDER TRAJECT

Na de definitieve goedkeuring door de Vlaamse Regering moet het besluit gepubliceerd worden in het Belgisch 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 van de regelgeving over de technische voorschriften voor binnenschepen en het binnenvaartpersoneel;
- 2° de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport te gelasten het voormelde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering te laten publiceren in het Belgisch Staatsblad..

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport,

Annick DE RIDDER

Bijlagen:

- het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering van de regelgeving over de technische voorschriften voor binnenschepen en het binnenvaartpersoneel (bijlage 1);
- het advies van de Raad van State (bijlage 2).