

Aan : DGG-T&I-binnenvaart
t.a.v. H.Meintjes

van : G.Flobbe / J.Huitema / C.Dellaert

dd. : 19-03-2003

ond. : commentaar proeve Binnenvaartwet (BVW)

BVWconcept-comm.02

Geachte heer Meintjes,

Afzenders hebben de proeve van de BVW bestudeerd hoofdzakelijk vanuit het oogpunt van de handhaafbaarheid. Hierbij ons commentaar.

Algemeen :

1. Sanering

De te vervangen drie wetten vertonen overlap en kieren; dus goede zaak dat dit in elkaar geschoven wordt.

Er blijft echter wel frictie met de SVW en de daar aan hangende scheepvaartreglementen.

Definities komen daardoor nog steeds niet overeen.

Het is het overwegen waard om ook de SVW met deze wetten samen te smelten. Immers voor het wegverkeer geldt ook één WVV, waaruit zowel de gedragsregels, de bekwaamheidseisen en de technische eisen aan voertuigen voortvloeien.

Gaandeweg dit commentaar wordt aangegeven waar de aansluiting met de SVW en de scheepvaartreglementen wordt gemist.

2. Ladingdocumenten

Door de PtW en IVW-DV wordt bij een standaard-controle naar ladingdocumenten gevraagd.

Als afvalstoffen worden vervoerd doet de PtW en IVW-DV dat in haar hoedanigheid als toezichthouder voor de EVOA - Wet Milieubeheer.

Als er aanleiding is om aan te nemen dat gevaarlijke stoffen worden vervoerd doet de PtW dat als een vorm van opsporen in een voorfase, hetgeen conform jurisprudentie HR voor economische delicten is toegestaan. De IVW-DV doet dat in haar hoedanigheid als toezichthouder.

In de overige gevallen vormt de Wet ter uitvoering van EEG verordening nr.11 (Stb.1963, 344) jo. WED de basis om in een voorfase op te sporen. Deze wet kent echter uitzonderingen qua ladingsoort (kolen en staal) en traject (binnen een EEG-staat < 100km en tussen staten < 30 km).

Deze uitzonderingen in die wet zijn niet wenselijk.

Dit alles is een te versnipperde en te zwakke basis om in het algemeen op ladingdocumenten te controleren.

De overheid is gebaat bij controle op ladingstromen :

- kunnen sturen op deze gegevens (economie, infrastructuur)
- veiligheid bij vervoer (stoffen gevaarlijk voor mens en milieu)
- veiligheid t.a.v. calamiteiten (correcte naleving meldplicht)
- opsporen criminele vervoersstromen (gestolen waren, verboden in-uitvoer)
- traceren waar ladingresten ontstaan c.q. illegaal verdwijnen (toekomstige handhaving scheepsafvalverdrag).

De controle op ladingdocumenten verdient dan ook een plaats in de nieuwe BVW, b.v. in hoofdstuk 2 Toegang tot de markt.

De Wet ter uitvoering van EEG verordening nr.11 kan dan mogelijk worden ingetrokken. en de uitzondering daarin zouden niet moeten worden overgenomen in de BVW.

Tegenwoordig worden ladingdocumenten steeds vaker elektronisch opgesteld en verstuurd. Er is dan geen papieren versie meer bij het vervoer aanwezig. Op zich is daar niets op tegen mits de handhaver kan "meekijken". Thans gebeurt dit al in een pilot "document-arm-varen". Om die ontwikkeling niet te frustreren zou in de BVW tevens een vrijstellings-/ontheffingsmogelijkheid geboden moeten worden, zodat onder voorwaarden (gegevens elektronisch beschikbaar voor handhaving) het ladingdocument niet aan boord hoeft te zijn.

Artikelsgewijs commentaar

Art. 1.1 lid 1. vaargebieden

Hier ontbreekt het onderscheid tussen rivieren-kanalen-meren en alle binnenwateren (in casu vaarbewijs I of II). Waarbij dezerzijds wordt geclaimd het IJmeer te gaan rekenen tot rivieren-kanalen-meren.

Art. 1.1 lid 1. diverse onderdelen.

Consequent is toegevoegd "of wordt gebruikt". Dit is goed voor de handhaafbaarheid. Immers zijn schepen aangetroffen die niet waren ingericht (en ook niet gecertificeerd) om te duwen/slepen en toch zo werden gebruikt. Daar valt onder de huidige BSW niet tegen op te treden.

Art. 1.1 lid 1e. schip

De opsomming is limitatief. De vraag is of op deze manier geen categorieën worden uitgezonderd; b.v. drijvende inrichtingen in de zin van het BPR zoals een Chinees restaurant op een ponton. Het BPR definieert dit beter (" elk vaartuig, met inbegrip van ...")

Art. 1.1 lid 1g. zeeschip

Het begrip "overwegend" is niet handhaafbaar. Het roept dezelfde discussie op als "in hoofdzaak" in art.17 lid 1g BSW. Wie bepaalt dit ?

Moet de handhaver vaststellen of het schip overwegend voor de zee-/kustvaart bestemd is ?

Moeten dagen of mijlen of reizen worden geteld ?

Zie ook bij art.3.5.3.

Art. 1.1 lid 1m. passagiersschip

Hoewel het begrip "bedrijfsmatig" in voor de handhaving gunstige richting is bijgesteld verschuift binnen de hier voorgestelde definitie de discussie van "Wat is tegen vergoeding ?" naar "Wat is in opdracht ?".

Bovendien rijst de vraag waarom de wet passagiersvervoer t/m 12 personen in het algemeen niet en v.w.b. vervoer per veerpont wel beschermt. Er worden thans veel kleinere passagiersschepen geëxploiteerd met bewust maximaal 12 passagiers.

Verder dient de definitie zich te richten op schepen en niet slechts op zeeschepen (zie de discutabele zinsnede aldaar).

Daarom een dubbelzijdig voorstel.

- passagiersschip : schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van een of meer personen buiten de bemanningsleden, niet zijnde een veerpont of veerboot.

Als vastgehouden wordt aan het getal 12 passagiers dan pleiten wij in belang van een betere handhaafbaarheid het begrip "bedrijfsmatig" hier niet te hanteren en geen voorbehoud te maken voor bemanningsleden.

- passagiersschip : schip dat wordt gebruikt voor het vervoer van meer dan 12 personen, niet zijnde een veerpont of veerboot.

Op deze manier is het goed handhaafbaar : slechts koppen tellen en passagiers die z.g. bemanningslid zijn hoeven niet onmaskerd te worden.

Het enige bezwaar zou zijn dan iemand niet langer privé meer dan 12 personen aan boord mag vervoeren. Dit lijkt in de praktijk niet vaak voor te komen en bescherming van het algemeen belang gaat hier o.i. boven het privé-belang van een enkeling.

art.1.1 lid 1n **veerpont**

Hier kan verwarring ontstaan met het begrip veerpont in de scheepvaartreglementen. Ook nu is dat het geval : de fast ferry's zijn veerpont in de zin van de VTW maar niet volgens het BPR/RPR. NB : kijkend naar CCR-regelgeving : zulke lijndiensten op de Rijn zijn geen veerpont noch voor het RPR noch voor het ROSR (zie art.1.02 lid 3 ROSR).

Uit oogpunt van gelijk lopen met RPR/ROSR resp. BPR zou hier een andere benadering gevolgd moeten worden. Voorstel :

veerpont : een schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van een of meer personen buiten de bemanningsleden, dat een openbare veerdienst onderhoudt en ingevolge het ter plaatse geldende scheepvaartreglement wordt aangemerkt als veerpont. De thans onder de VTW vallende "andere" veerponten die regelmatige al dan niet als openbaar vervoermiddel ingezette verbindingen over water onderhouden (dus alle ferry's etc. die niet o.g.v. het BPR/RPR als veerpont worden aangemerkt) dienen als passagiersschip te worden beschouwd.

Wat maakt het voor de veiligheid uit of iemand als forens op een ferry stapt (die elk uur langs komt) of als dagjesmens op een rondvaartboot (met vaak eveneens vaste vertrektijden) ?

Voor de snelle ferry's kan dan b.v. voor de bemanningstabellen een extra tabel voor *snel passagiersschip* worden gemaakt.

Art. 1.1 lid 1 m/n **watertaxi e.d.**

Er varen watertaxi's voor max. 8 passagiers + 1 schipper; sommige daarvan zijn snelle motorboot. Onderhouden die een openbare vervoersdienst ? Is dat een veerpont ingevolge de BVW ? Is dit aanleiding bovenstaand voorstel om bedrijfsmatig vervoer vanaf 1 passagier al tot passagiersschip te rekenen ?

Dezelfde vraag kan gesteld worden voor de "zomerpontjes" die groepen wandelaars en fietsers over zet.

Art. 1.1 lid 1 p/v **pleziervaart / bedrijfsmatige vervoer**

Deze begrippen moeten elkaar uitsluiten maar dat doen ze niet.

Een schip dat normaliter voor bedrijfsmatige vaart gebruikt wordt (en daarvoor gecertificeerd is) kan in vakantietijd voor plezier worden ingezet waarbij oneigenlijk gebruik niet is uitgesloten. De handhaver zal moeten bewijzen dat hier geen sprake is van sportbeoefening of vrijetijdsbesteding.

Hier staat de valkuil levensgroot open. Allerlei schepen, niet officieel als passagiersschip gecertificeerd, kunnen onder de noemer vrijetijdsbesteding met grote groepen mensen gaan varen, waarbij niet aan te tonen valt of hier mogelijk toch voor betaald wordt.

Art. 1.1 lid 1r **lengte**

De uitzondering moet niet limitatief zijn. Voorstel :

lengte : grootste lengte van de scheepsromp in meters, *uitstekende delen*, zoals het roer en de boegspriet, niet inbegrepen. Zo is b.v. een kluiverboom iets anders dan een boegspriet, maar beide steken een eind voor het schip uit.

Art. 1.1 lid 1 v **bedrijfsmatige vervoer**

Wij stellen vast dat de schipper van Scouting vaart in opdracht van het bestuur van de plaatselijke afdeling. Niet dat wij daar problemen mee hebben, want uit oogpunt van veiligheid dienen ook zeeverkeners te worden beschermd en vertrouwd de ouders van deze kinderen erop dat de wet die bescherming ook biedt. Wel kunnen zo nodig de normen worden bijgesteld (maatwerk).

Art. 1.1 lid 1w **arbeid**

In deze definitie en verderop in de wet is sprake van het begrip *arbeid* zonder dat dit is gedefinieerd. Het huidige begrip arbeid in de BSW gaat verder dan het begrip arbeid in de Arbowet. Om discussie uit te sluiten is een definitie nodig, waaruit klip en klaar moet blijken of een in de binnenvaart veel voorkomend man-vrouw-bedrijf (veelal in VOF) hier wel of niet onder valt.

Art. 1.1 lid 1x **gezagvoerder**

Als het begrip gezagvoerder beter wordt gevonden dan het discutabele begrip schipper, dan niet het laatste inbakken in het eerste. Voorstel :
gezagvoerder : *degene* die het gezag voert etc.

Art. 1.1. lid y **bemanningslid**

In de opsomming ontbreekt de functie van schipper. Ook als in de definitie “gezagvoerder” de benaming “schipper” blijft staan ontstaat een leemte t.a.v. de eventuele tweede schipper die als bemanningslid aan boord is.

Art. 1.1 **vissersschip**

Deze definitie ontbreekt (zie art.2.1 lid 3d)

Art. 1.1. **zeevissersschip**

Deze definitie ontbreekt (zie art. 3.4.1. lid 2c)

Art.1.1. **kapitein**

Deze definitie ontbreekt (zie art.3.5.3 lid 2)

Art. 1.1 lid 2 **eigenaar**

Opgemerkt wordt dat ook een aflosschipper en (chargerend een hengelaar op een stilliggend schip) gebruiker is van het schip.

De term “ exploitant” in art.1.01aa BPR is beter.

Art. 2.1 lid 1 en art.2.5. **rijnvaartverklaring**

Opgemerkt wordt dat in dit lid slechts art.9 lid 1a WVB is overgenomen.

Vallen hier geen gaten ?

Art. 2.1 lid 3 en art. 2.9 lid 2 **uitzonderingen**

Het is verwarrend dat voor deze paragrafen een schip geen schip is. Dit kan veel duidelijker door te redigeren : Deze paragraaf is niet van toepassing op :etc.

Het is lid 3d genoemde vissersschip is niet in art.1.1 gedefinieerd. Om verwarring met "beunschepen" (spuitzandvervoer) te voorkomen kan het begrip bunschip hier beter worden geschrapt; het voegt niets toe.

Overigens valt een vissersschip dat klaar is met vis vangen en de vis vervoert wel onder dit hoofdstuk ?

Art.2.2 meetbare maat

De verplichting wordt opgehangen aan schepen die te boek gesteld moeten zijn of die vrijwillig te boek gesteld zijn.

Slechts als een geldige meetbrief is afgegeven kan het laadvermogen c.q. de verplaatsing worden vastgesteld.

Voor de handhaafbaarheid is het beter ook hier uit te gaan van schepen >20m of >100m³, uitgezonderd pleziervaartuigen.

NB : eigenlijk zou deze maat ook in art.785 BW8 overgenomen moeten worden.

Hfdst.3 afd.1 technische eisen

Moet in deze afdeling het werkingsgebied met de Rijn niet worden afgebakend (huidig art.3 lid 3 BSW) ? Of is dat een open deur ?

In dat geval de vraag waarom het Rijnregiem wel is afgekaderd in art. 3.2.2 lid 2 en 3.5.3. lid 3. (is dan ook een open deur).

Die formulering roept trouwens slechts vragen op over de toepasbaarheid. Het is daarom beter die afbakening helemaal weg te laten. Het spreekt immers vanzelf dat de Rijnregels voorrang genieten op de Rijn-Waal-Lek.

Technische eisen kleinere schepen

Het huidige art.3 lid 2 BSW ontbreekt in de BVW. Volgens de toelichting is dat uit oogpunt van deregulering omdat deze bepaling nooit in werking is getreden.

De PtW is het hiermee niet eens. Jaarlijks vinden ongevallen plaats met slachtoffers; de meeste daarvan in de recreatievaart en een groot deel daarvan bij brand/ontploffingen.

Er is geen betrouwbaar cijfermateriaal maar bovenstaande conclusie is onderbouwd.

De PtW pleit daarom voor een AMvB o.g.v. huidig art.3 lid 2 BSW. De PtW kan zo'n AMvB handhaven (controleer nu ook al een paar duizend recreatievaartuigen per jaar).

In de loop der jaren is gebleken dat zelfregulering niet werkt. Er is steeds voorlichting gegeven op gebied van veiligheid maar de vrijblijvendheid is fnuikend.

Een werkgroep van het COVW heeft daar een voorstel ingebracht waarover nog geen besluit is genomen.

Intussen heeft DGG in haar Vaarplan 2001-2005 opgenomen dat dit onderwerp geen wettelijke regeling behoeft omdat de branche dit zelf wel kan regelen. De PtW is het hier falikant mee oneens en heeft dat in het COVW ge-uit.

Als de huidige bepaling van art.3 lid 2 BSW niet wordt overgeheveld naar de BVW maakt de wetgever een te grote stap achterwaarts. Laat niet eerst een halve jachthaven uitbranden door een onveilige gasinstallatie aan boord van een enkel jacht voordat er wettelijke eisen worden gesteld.....(kalf-put).

NB : de huidige bijlage VII BSB is ook het gevolg van een fatale brand aan boord van een bruine zeiler in de haven van Volendam (!) eind jaren 80.

Art. 3.1.1. onder c. sleepboot, duwboot

De sleepboot, duwboot en sleep-duwboot is al gedefinieerd ("bestemd of gebruikt").

Hier wordt een onnodige beperking gemaakt. Slechts de boot die als zodanig *gebruikt* wordt valt onder dit hoofdstuk.

Dus tegen een professionele duwboot, die technisch niet in orde is maar los vaart, kan niet worden opgetreden.

Art. 3.1.1. onder j. tekstueel

Slaat het laatste zinsdeel "en die de tekens voeren...." op het schip dat langsij komt of op het schip waarbij langsij gekomen wordt ?

De verwijzing naar het RPR is riskant (zie ook bij 4.6. lid 2). Tot voor kort stond in art.3.14 RPR een verwijzing naar verkeerde rn.s in het ADNR; in het BPR staat het nog steeds fout. Het is dus veiliger rechtstreeks te verwijzen naar de VBG (zie art.1bb BSB).

Art. 3.1.1.f **veerpont**

Voor een kleine veerpont (zomerpontje, watertaxi) gaan geen technische eisen gelden ?

En een veerpont voorzien van een CvO voor b.v. 40 mensen, maar die tijdelijk technisch niet in orde is en daarom max.12 personen tegelijk meeneemt, valt ook buiten de scope van dit hoofdstuk?

Hier ontstaat wildgroei in regelgeving omdat lagere overheden dit (verschillend) invullen. Een uniforme wettelijke regeling is gewenst.

Art. 3.1.4.a/b/c/ **hiaten**

In onderdelen a en b ontbreekt het woord "geldig" voor certificaat

De hiaten uit huidige art.4 BSW worden hier weer overgenomen.

In de onderdelen a/b/c moet worden toegevoegd :

"mits het schip voldoet aan de technische eisen die aan dit certificaat ten grondslag liggen".

Als dat er bij staat kan met vrucht worden opgetreden tegen een schip met b.v. CvO-ROSR dat buiten de Rijn in deplorabele toestand wordt aangetroffen. Onder de huidige BSW-tekst en voorgestelde BVW-tekst is zo'n schip buiten de Rijn niet in overtreding. Hooguit kan bestuursrechtelijk worden opgetreden (art.9 BSW) maar dan moet het wel heel erg zijn.

Idem t.a.v. een zeeschip met geldig CvD of schip met buitenlands CvO.

De in art. 3.1.11 voorgestelde regeling slaat immers slechts op schepen die voorzien moeten zijn van een CvO; het schip met CvO-ROSR en zeeschip met CvD valt daar niet onder.

Art. 3.1.4i **permanent**

Wat is nagenoeg permanent ? Moet de handhaver tellen hoeveel keer of hoeveel dagen een plaatsgebonden schip aan het varen is ?

Art. 3.1.15 **vrijstelling / ontheffing**

Overweeg een mogelijkheid om ook vrijstelling of ontheffing te kunnen verlenen van de CvO-plicht (art.3.1.2).

Er vaart een hele vloot aan authentieke sleepbootjes met een brief van HSI waarin deze ontheffing verleent van de CvO-plicht mits men niet sleept (resp. Scouting : mits men niet meer sleept dan een x-aantal vletten). Formeel kan dit niet. Vrijstelling/ontheffing van sommige technische eisen is wel mogelijk maar CvO blijft verplicht.

Als de door HSI gekozen oplossing wenselijk is (de handhaver heeft er geen moeite mee, want kan het wel of niet slepen goed constateren) dient de nieuwe BVW hiervoor een wettelijke basis te verschaffen.

Art. 3.1.17 lid 3. **intrekken CvO**

Aangenomen wordt dat de Minister deze bevoegdheid mandateert. Overweeg of de PtW en IVW-DV hierin meegenomen moet worden. In de praktijk treft de handhaver het schip aan en

overlegt telefonisch met de deskundige. Het komt vaak voor (zeker na zware schade) dat de PtW namens IVW-DS het CvO inneemt. Een wettelijke basis hiervoor ontbreekt thans.

Art. 3.1.19 **stilleggen**

Hetzelfde wat t.a.v. innemen CvO (art. 3.1.17 lid 3) is gesteld geldt hier : het is de PtW/IVW-DV die als eerste de gebreken vast stelt. Niet altijd kan de deskundige ter plaatse komen. Indien het wenselijk is dat de PtW/IVW-DV in die gevallen namens de deskundige het schip stil legt, dient de BVW daarvoor een wettelijke basis te verschaffen.

Thans wordt na telefonisch overleg met de deskundige in afwachting van diens komst door de PtW het schip stil gelegd o.g.v. art.2 Politiewet (algemene politietaak : doen ophouden van overtredingen). Dit is juridisch een zwakke basis.

Art. 3.1.20 **misbruik schip**

Hier ontbreekt de verwijzing naar art.3.1.10

In onderdeel c dient ook de ontheffing te worden vermeld.

Hfdst.3 afd.2 **veiligheid-gezondheid-welzijn**

Dit is overgenomen van huidig hfdst.III BSW. Volgens de MvT -BSW (pag.25 en 25) moesten deze v-g-w bepalingen in de wet omdat de Veiligheidswet 1934 op deze punten niet toereikend was. Inmiddels hebben we al weer de tweede Arbowet en rijst de vraag of dit hoofdstuk wel in de BVW thuis hoort.

Ergo : regelt de Arbowet 1998 dit inmiddels voldoende ?

Zo ja, dan kunnen deze onderwerpen uit de BVW.

Er is echter wel behoefte aan een regeling voor inrichting en uitrusting naast de CvO-plicht (het huidige art.13 BSW / nieuwe art.3.2.2. BVW). Er blijven immers schepen over die geen CvO behoeven. De koppeling aan het begrip arbeid is hierbij niet nodig.

Als de "hiaten" in art.4 BSW / art. 3.1.4.BVW niet worden gedicht is dit artikel 3.2.2. nog het enige vangnet voor schepen met CvO-ROSR buiten de Rijn en zeeschepen met CvD op de binnenwateren, waarbij de helft van de vloot (de buitenlandse schepen internationaal gebruikt) hier alsnog buiten valt door de huidige en opnieuw voorgestelde uitzondering. Die uitzondering voor buitenlandse schepen moet ongedaan worden gemaakt.

Art.3.3.1. **meetbrief** tekstueel

De verplichting richt zich tot de eigenaar en de gezagvoerder.

Dit moet o.i. zijn eigenaar *of* gezagvoerder.

Art. 3.3.1. **meetbrief**

Thans is geregeld en opnieuw wordt geregeld dat een schip dat te boek gesteld moet zijn voorzien moet zijn van een meetbrief.

Buitenlandse schepen hoeven aldus geen meetbrief (want behoeven niet hier te boek gesteld). Dit is een handicap voor de handhaving. De scheepvaartreglementen (BPR/RPR) verlangen weliswaar een meetbrief maar alleen als die o.g.v. een wettelijk voorschrift is voorgeschreven. Verder varen er "zoekplaatjes" rond zonder meetbrief. Om vast te kunnen stellen of ze te boek gesteld moeten zijn (in casu moet het laadvermogen /de verplaatsing vastgesteld worden) is een meetbrief nodig en die hebben ze dus niet. Of ze hebben een vervallen meetbrief en het schip is inmiddels ingrijpend gewijzigd (voormalige sleepboot is cementpompboot geworden).

Uit oogpunt van handhaafbaarheid wordt hier gepleit voor een meetbare maat :

> 20 m of > 100 m3.

Art.3.3.4. **verbodsbepaling**

Deze bepalingen zijn slechts te herleiden naar overtredingen met binnenschepen terwijl gelet op art.3.3.5 de regels ook gelden voor zeeschepen. T.a.v. de laatste categorie geldt de verbodsbepaling niet.

Afd.4 **bemanning**

Het loslaten van het criterium 15 ton laadvermogen en 15 m³ verplaatsing en in plaats daarvan hanteren van het lengtecriterium 20 m is zeer goed voor de handhaafbaarheid.

Art.3.4.1 lid 2 tekstueel

De opsomming springt van -d- naar -f-.

Art. 3.4.1. lid 1b. **sleepboot, duwboot**

De sleepboot, duwboot en sleep-duwboot is al gedefinieerd (art.1.1."bestemd of gebruikt"). Hier wordt een onnodige beperking gemaakt. Slechts de boot die als zodanig *gebruikt* wordt valt onder dit hoofdstuk.

Dus een professionele duwboot (< 20 m), die los vaart, valt niet onder het bemanningsvoorschrift. Dat betekent dat de controle op een duwende duwboot (die er wel onder valt) wordt bemoeilijkt, want in het vaartijdenboek zullen controletechnisch gaten vallen; gedurende de periode dat de boot los voer is niets ingevuld.

Deze te krappe definitie maakt het vermelden van de duwboot "sec" in art. 3.4.2 lid 3d tot een lege huls t.a.v. duwboten < 20 m.

Art. 3.4.1 lid 2c. **zeevissersschip**

Dit begrip is niet gedefinieerd.

En het huidige gat in art.4h VTW wordt niet gedicht. Een vissersschip voorzien van een geldig CvD of "verklaring-HSI" (n.a.v. motie Blaauw) is een zeevissersschip. Als het uitsluitend op de binnenwateren wordt geëxploiteerd valt het op deze manier buiten de bemanningsregeling.

Er zijn veel vissersschepen op de binnenwateren die niet naar zee gaan of van zee komen. Sommige daarvan hebben wel een CvD. O.a. de mosselvloot is hier een goed voorbeeld van. Zij vissen mosselen in de Waddenzee en brengen die naar Zeeland. Een deel van die vloot mag via de Noordzee. Als zij die route kiezen moet er een zeevaartbemanning aan boord zijn. Als zij (b.v. i.v.m. harde wind) er voor kiezen binnendoor te varen geldt formeel weliswaar het zeevaart- bemanningsvoorschrift (ZVBW). Maar dit is voor zeeschepen op de binnenwateren in het algemeen niet gewenst (zie lager). Tekstvoorstel :

c. zeevissersvaartuigen die op de binnenwateren worden gebruikt voorafgaand aan of in aansluiting op een reis op de Noordzee.

Art. 3.4.1 lid 2d onder 1e **loodsplichtwateren R'dam-Gorcum**

Hier is overgenomen hetgeen in art.4i VTW staat. Dit roept echter onduidelijkheid op. Zoals het er staat geldt de uitzondering voor zeeschepen op loodsplichtwateren niet op de route Rotterdam-Gorcum; in casu ze vallen daar wel onder de VTW.

Volgens de MvT VTW is dit traject uitgezonderd ivm de vrijheid van loodsverplichting die daar geldt ogv de Akte van Mannheim; m.a.w. loodsplicht voor dat traject is in strijd met de Akte.

Ten eerste rijst de vraag waarom de bijlage bij de SVW dan toch loodsplicht oplegt op het traject tot aan Hardinxveld-Giessendam als dat volgens de MvT VTW gelet op de Akte niet mag.....

Ten tweede rijst de vraag waarom hier het traject R'dam-Gorcum wordt genoemd terwijl de bijlage bij de SVW de loodsplicht noemt tot aan Hardinxveld-Giessendam en niet tot aan Gorcum.....

Ten derde is niet duidelijk waar in R'dam dit traject wordt geacht te beginnen, of het via zowel Oude Maas als Nieuwe Maas tot Gorcum voert en of met Gorcum bedoeld wordt tot waar de Waal begint.....

En ten vierde waarom die uitzondering op de uitzondering alleen tussen R'dam en Gorcum geldt en niet b.v. tussen Gorcum en b.v. Stellendam; immers de Akte heeft het over een vrije Rijnvaart tussen Basel en open zee.

Als deze passage klakkeloos is overgenomen uit de VTW en de argumenten blijken achteraf niet te kloppen dient ze nu geschrapt te worden. Dan geldt het bemanningsvoorschrift BVW niet voor zeeschepen op alle loodsplichtwateren inclusief het traject Rotterdam-Hardinxveld.

Art. 3.4.1. **zeeschepen op binnenwateren**

Duidelijk is dat de BVW de bemanning op zeeschepen niet wil regelen op de loodsplichtwateren etc. Voor Nederlandse zeeschepen (met geldig CvD) geldt daar de ZVBW; vlaggenstaten van buitenlandse zeeschepen kunnen via portstatecontrol worden aangesproken.

Komen die zeeschepen echter dieper landinwaarts dan kan in de praktijk de zeevaartbemanning niet langer geëist worden, zoals de ZVBW nu wel doet.

Handhaving hiervan levert rechtsongelijkheid op; immers vallen buitenlandse zeeschepen niet onder de ZVBW, dus blijven zij onder de gunstiger regeling van art.29/30 VTB / 20.02 ROSR vallen c.q. vallen zij helemaal nergens onder. Verder zal onnodige commotie ontstaan : een aannemer die een zeeschip langdurig op de binnenwateren wil inzetten wordt verplicht daar een zeevaartbemanning op te plaatsen.

De BVW zal hoe dan ook af moeten kaderen met de ZVBW (doet dat nu niet); o.i. door een wetswijziging in die laatste aan te brengen inhoudende dat de ZVBW niet dieper landinwaarts geldt dan op de loodsplichtwateren.

NB : volgens ingewijden was het niet de bedoeling de impact van de ZVBW zodanig uit te leggen dat die ook op de binnenwateren in Nederland zou gelden.

Art. 3.4.2. **motorschepen**

In lid 3 duikt het begrip motorschip op dat in lid 4 wordt gedefinieerd. Is het 100% zeker dat elders in de BVW niet een ander begrip motorschip wordt gehanteerd ?

Deze definitie motorschip is een andere dan die in de scheepvaartreglementen. Hierdoor kan verwarring ontstaan. In het VTB was oorspronkelijk door deze verwarring het begrip duwstel zelfs verkeerd gedefinieerd (later gerepareerd). Bij deze gelegenheid kan hierin verbetering worden doorgevoerd (het ROSR zal moeten volgen zodat daarin motorschip dan ook hetzelfde betekent als in het RPR).

Een motorschip is een schip dat door mechanische voortstuwingsmiddelen wordt voortbewogen; zie art. 1.01b BPR/RPR, waarbij het RPR één ongewenste uitzondering maakt. Wat in het huidige VTB en de voorgestelde BVW nu wordt aangeduid als motorschip is feitelijk een *motorvrachtschip* of een *motortankschip*.

Die begrippen staan in het ROSR ook naast elkaar, maar worden daar samen onder de noemer motorschip gevat; dat is zeer verwarrend omdat het BPR en RPR daar iets heel anders mee bedoelen.

Art. 3.4.2. lid 3d tekstueel

Zoals het er staat kan het worden uitgelegd dat het gaat om drie categorieën : motorschepen, duwboten en samenstellen.

Zo'n samenstel kan bestaan uit binnenschepen, passagiersschepen en veerboten.

Art. 3.4.3. tekstueel

Deze tekst is net als de huidige tekst van art.14 lid 1 VTB voor een lezer die niet is ingewijd in de Aanwijzingen voor regelgeving tamelijk onbegrijpelijk.

Nu in deze wet gelukkig op meer plaatsen een begrijpelijker zinsopbouw wordt gebruikt dan de Ar formeel voorschrijft (b.v. in art.3.4.9 zou moeten staan "Een bemanningslid verricht geen arbeid ...") pleiten wij ervoor ook in dit artikel "is voldoende" te vervangen door "moet voldoende zijn". Dan snapt iedereen wat er staat.

Art. 3.4.3. **verklaring IVW-DS**

Het is voor de handhaving een goede zaak dat op elk schip dat onder de bemanningsparagraaf valt maar niet in de tabellen voorkomt een bemanningsverklaring afgegeven wordt.

De handhaver hoeft dan geen invulling te geven aan het begrip "voldoende".

Art. 3.4.4. **zwangerschap**

Omdat in de huidige regeling onderscheid wordt gemaakt tussen een zwanger bemanningslid in loondienst of zelfstandig werkend controleert de handhaver hier helemaal niet op (i.v.m. rechtsongelijkheid). Nu dit verschil vervalt zal moeten worden gehandhaafd.

De vraag is alleen hoe. Zelfs als achteraf wordt geconstateerd (wanneer de kleine matroos geboren is) dat de vrouw niet had mogen werken moet daarbij worden aangetoond dat het geen acht-maands-kindje was. Dit raakt te zeer de privacy.

Er zijn verloskundigen die twee briefjes met verschillende vermoedelijke bevallingsdata afgeven : een voor de dokter elders en een voor de controlerende PtW.

De handhaving ziet deze bepaling vooral als signaalwetgeving.

Art. 3.4.6. **bevoegdheid**

Is het bewust zo geregeld dat ook b.v. de PtW / IVW-DV zo'n vordering kan doen ?

Tot nog toe kan de handhaver een signaal afgeven aan de minister die vervolgens stappen onderneemt.

Art. 3.4.7. en 3.4.8. **onthefing**

Vervalt de vrijstellingsmogelijkheid ?

Art. 3.4.9. lid 3 **ATW**

Huidig art.5 VTB verwijst naar hfdst.5 ATBvv.

De BVW verwijst nu naar de hele ATW. Dat betekent een ongewenste uitbreiding.

B.v. horecapersoneel aan boord (is wel bemanning) behoort te werken volgens het ATB-horeca; bij niet naleving daarvan is dat in de ATW als economisch delict strafbaar gesteld.

Door voorgesteld art. 3.4.9. lid 3 wordt het nu bovendien strafbaar gesteld in de BVW.

Overigens hebben wij bij SZW de vraag neergelegd of de rustbepalingen-binnenvaart terug gezet zouden kunnen worden in het VTB. Dat zou alles een stuk overzichtelijker maken.

Art. 3.5.1. **vaarbewijs rkm/ab**

Gemist wordt het onderscheid tussen rivieren -kanalen-meren (vbw-I) en alle binnenwateren (vbw-II). Voor het Rijnpatent is dat onderscheid niet meer van belang gelet op het nieuwe examenprogramma. Zowel voor groot als klein vaarbewijs wordt dit onderscheid wel gemaakt. Of is het de bedoeling dat de exameneisen worden bijgesteld in die zin dat voor elk vaarbewijs ook het onderdeel reglementen SRW-BVA/SRE en navigatie ruime wateren wordt geëxamineerd ? Kan dat worden verlangd met name voor de pleziervaart ?

Als het onderscheid wel wordt gemaakt dient het IJmeer niet onder vbw-II gerekend te worden.

NB : art. 3.5.4. lid 4 BVW suggereert wel het onderscheid qua vaargebied.

Art.3.5.1. **vaarbewijs groot-klein**

Terwille van eenduidigheid met de rijnpatenten zou het huidige klein vaarbewijs omgedoopt moeten worden tot sport-vaarbewijs en zou het thans voorgestelde beperkt groot vaarbewijs moeten worden aangeduid als klein vaarbewijs, analoog aan het RRP.

Art. 3.5.1. **vaarbewijsgrens**

In het wetsontwerp BSW en de MvT daarbij valt te lezen dat destijds gedacht werd aan een ondergrens voor vbw vanaf een scheepslengte van 7 a 8 m. Dat werd destijds niet haalbaar geacht omdat er nog helemaal geen vbw-plicht bestond. Men begon daarom maar bij een wel haalbare te hoog liggende lengtegrens van 15 m.

Uit oogpunt van veiligheid valt te verdedigen in de BVW deze grens wel op 8 m te zetten.

De inwerkingtreding daarvan kan dan gefaseerd over een aantal jaren verdeeld worden : elk jaar 1 m bootslengte korter tot de grens van 8 m is bereikt.

Suggestie : als het voorstel betreffende de aanduiding van de vaarbewijzen analoog aan RRP niet wordt overgenomen kan een apart sport-vaarbewijs worden ingevoerd voor de categorie 8 - 15 m. Dat zou dan t.o.v. klein vaarbewijs op lichtere eisen verstrekt kunnen worden.

Of de eisen voor klein vaarbewijs (15-25 m en speedboten) kunnen worden opgehoogd door het invoeren van een vaartoets.

Art. 3.5.1. **oude vaarbewijzen**

De oude vaarbewijzen (zonder pasfoto) blijven geldig tot de houder 50 cq 65 jaar is.

Die blijven dus nog tientallen jaren in omloop. Misbruik is heel gemakkelijk.

Zolang die misbruik-gevoelige vaarbewijzen nog geldig zijn is het effect van het verbeterde credit-card model niet optimaal.

Daarom zou bij invoering van de BVW moeten worden opgenomen dat de oude vaarbewijzen na een bepaalde datum (desnoods een termijn van b.v. twee jaren stellen t.b.v. omruil) niet langer geldig zijn.

Art. 3.5.1. **gezagvoerder**

De BVW kiest voor het begrip gezagvoerder i.p.v. schipper. De SVW kent het begrip verkeersdeelnemer (= schipper BPR) maar koppelt daar niet automatisch de vaarbewijshouder aan. Dit levert in de praktijk situaties op dat het schip wordt gevoerd door een niet-vaarbewijshouder (= schipper BPR) terwijl de vaarbewijshouder (= schipper BSW) ligt te rusten. Het bemanningsvoorschrift verbiedt niet tijdens de vaart te rusten; de bemanning moet tijdens de vaart aan boord zijn.

Hier zou een betere afstemming plaats moeten vinden. Art. 1.1x BVW maakt het nog ingewikkelder door gezagvoerder te definiëren als "schipper die ..."

Art. 3.5.1. lid 1d **snelle veerpont**

Volgens de toelichting is het getal 30 km/u "hard". In de werkgroep herziening BPR staat dit nog ter discussie en in het RPR staat op dit moment het getal op 40 km/u.

In art. 1.01 punt 20a (BAR 1/2003 per 01-04-03) staat de snelheidslimiet ook op 40 km/u.

Het is ongewenst indien een snel schip voor de ene regelgeving wel snel en voor de andere niet snel is. Dat is bij de naleving en handhaving van de regels lastig.

Art. 3.5.1 lid 1e **vaarbewijs sleepboot/duwboot etc.**

In dit verband is de nuance "die wordt gebruikt om etc...." op zijn plaats, omdat een los varende sleep-/duwboot dan wel valt onder de beperkt-vbw- of klein-vbw-plicht. Hoewel wij constateren dat op een los varende sleep-/duwboot < 15 m in het geheel geen vaarbewijs wordt vereist; in de huidige BSW is dat na implementatie van de EU-richtlijn anders geregeld.

Art. 3.5.1. **zeilbewijs**

Kan de plicht voor zeilbewijs in de BVW worden opgenomen of is het beter dit als vrijstelling te houden ?

Art. 3.5.1. tekstueel.

Met name het voorgestelde lid 4 en 5 is moeilijk leesbaar.

De tekst zou mogelijk verbeterd kunnen worden indien

- groot vbw wordt vereist voor schippers op schepen van tenminste 35 m, passagiersschip, veerpont, veerboot en genoemde samenstellen
- groot of beperkt vbw wordt vereist voor schippers op schepen tussen 25-35 m
- groot, beperkt of klein vbw wordt vereist voor schippers van pleziervaartuigen tot 25 m.
- groot of beperkt vbw wordt vereist voor schippers van andere dan pleziervaartuigen 20-25 m
- groot, beperkt of klein vbw wordt vereist voor schippers van schepen tussen 15 (o.i. 8 !) - 20 m
- groot, beperkt of klein vbw wordt vereist voor schippers van snelle motorboten < 15m / > 20 km/u.
- groot, beperkt of klein vbw wordt vereist voor schippers van sleepboten en duwboten < 20m

Deze opsomming in positieve zin maakt tenlasteleggingen per geval mogelijk.

Volgens de nu voorgestelde tekst moet iemand zonder vbw op een schip van 30 m worden bekeurd voor het varen zonder groot vbw omdat het mindere alternatief (beperkt gr.vbw) niet werd getoond.

Art.3.5.3. lid 2 **kapitein**

De BVW introduceert het begrip kapitein zonder dit te definiëren.

Art.3.5.3 lid 2b **zeeschip**

Iemand die beweert of aantoonbaar is met een waterscooter op de Noordzee te varen heeft zijn waterscooter daarmee bestemd tot een zeeschip (zie definitie art.1.1g).

Bij wijze van uitzondering varende op de loodsplicht(binnen)wateren hoeft deze persoon o.g.v. de hier gestelde uitzondering geen vaarbewijs (is vrijgesteld van de loodsplicht). Dit kan niet de bedoeling zijn.

Art. 3.5.3. lid 2 onder 1e. **R'dam-Gorcum**

Zie opm. bij 3.4.1. lid 2d

Art. 3.5.5. lid 1b **ontzegging**

Altijd goed als justitie een sterkere vuist krijgt tegen notoire overtreders.

Maar veel schipper bezitten (tevens) een rijnpatent. Dat zou ook ingetrokken moeten kunnen worden, anders blijft het een halve maatregel.

O.i. wordt het rijnpatent niet bedoeld in lid 2 van dit artikel.

Art. 4.3. **registratie**

Voorgesteld wordt om ook schepen die niet te boek gesteld zijn, geen CvO hebben, maar wel zijn voorzien van een meetbrief, te registreren.

Art.4.4. **documenten**

Gemist wordt het geëigend document.

Art. 4.6. lid 2. **rijnvaartnummer**

In een wet verwijzen naar andere regelgeving is riskant, zeker als naar het RPR wordt verwezen. Het RPR wijzigt tweemaal per jaar. De CCR kan tijdelijke wijzigingen doorvoeren. Daarbij is het goed mogelijk dat de indeling van het RPR wijzigt en het rijnvaartnummer op een andere plaats terecht komt. De verwijzing in de BVW zou dan niet meer kloppen en de bepaling is dan inhoudsloos. Wijziging van de BVW duurt dan te lang. Het is dus beter deze verwijzing op te nemen in de regeling ex. lid 3.

Overigens is er thans geen regeling die aangeeft dat het rijnvaartnummer geldt ingevolge art.53 WVB. De regeling die op grond daarvan geldt geeft slechts aan dat het registratienummer moet worden aangebracht op de wijze waarop het Rijnvaartnummer moest worden aangebracht conform het vorige RPR 1983 (zie hier een verwijzing naar een vervallen reglement...).

In een nieuw op te stellen regeling dient dus het rijnvaartnummer expliciet als zodanig genoemd te worden.

Art. 4.6. **teboekstelling**

In de Maatregel teboekgestelde schepen wordt voorgeschreven dat het teboekstellingsnummer moet worden aangebracht. Indien het rijnvaartnummer is aangebracht voegt het teboekstellingsnummer niets toe. Het ontbreken daarvan wordt dan gedoogd.

Bij invoering van de BVW zou de Maatregel teboekgestelde schepen hierop aangepast moeten worden zodat het gedoogbeleid geformaliseerd wordt.

Art. 5.2. **toezicht**

O.i. een prima keus om de PtW als toezichthouder te benoemen hetgeen de bevoegdheid met zich mee brengt naleving van de BVW te controleren ook zonder dat er een begin van vermoeden van een overtreding is. Dit komt de handhaving ten goede.

Art. 5.4. **intrekking vaarbewijs**

Valt een tijdelijke lichamelijke ongeschiktheid wegens gebruik alcohol e.d. ook hieronder ?

Art. 5.8. **toonplicht**

De opsomming in dit artikel is niet compleet. B.v. de toonplicht t.a.v. het vaartijdenboek, dienstboekjes, tachograafgegevens, rijnvaartverklaring, vergunning etc. ontbreekt.

Als ons voorstel ook de ladingdocumenten verplicht aanwezig te stellen wordt overgenomen (zie aanhef van dit commentaar) moeten die in ieder geval hier ook genoemd worden.

Er zijn echter in het kader van de controle-items nog meer documenten te benoemen.

Het zou dan ook beter zijn in dit artikel geen limitatieve opsomming te doen maar het algemeen te houden bij de bescheiden of documenten die bij of krachtens deze wet worden vereist (vgl. art.5.5).

PM strafbaar gestelde feiten

Op diverse plaatsen valt te lezen dat overtreding van de BVW-bepalingen in de WED strafbaar gesteld zullen worden. Graag willen wij hier tevoren kritisch naar kijken.

De sinds de 3e tranche in diverse bijzondere wetten gevolgde redenering dat het niet tonen van bescheiden altijd via 5:17/5:19 Awb te brengen valt onder art.184 W.v.Sr, is in een

proefproces niet houdbaar gebleken. Immers is het bestandsdeel "opzettelijk" niet altijd te bewijzen en wordt dat soms aantoonbaar niet overtreden (avas).

Art.19 WED regelt de inzage van bescheiden. In art. 26 WED staat dat het opzettelijk niet voldoen aan een bevel o.g.v. de WED strafbaar is (zie art. 1 lid 5WED).

Dus ook hier is slechts gesanctioneerd het opzettelijk niet overhandigen van bescheiden.

Voor de controle is het noodzakelijk dat de bescheiden worden overhandigd; zo niet dan dient de gezagvoerder/eigenaar strafbaar te zijn (overtreding). Bij opzettelijke tegenwerking kan de zaak dan worden opgeschaald (misdrijf).

Daarom dient het niet-tonen van bescheiden rechtstreeks strafbaar te worden gesteld en niet met de hele bulk overtredingen via de WED.

Economische delicten

Op zich een prima zaak de strafbaarstelling in de WED onder te brengen.

Als de toezichthouder overstapt naar opsporing geeft de WED zelfs nog wat meer bevoegdheden dan het W.v.Sv.

Maar in de MvT van de huidige VTW valt te lezen dat overtreding van die bepalingen (en o.i. dus ook vergelijkbare zaken) op Aktewateren buiten de Rijn (dus op de z.g. verbindingswateren tussen de Rijn en open zee c.q. België) niet strenger mag zijn dan de Rijnvaartbepalingen.

In casu mag de strafmaat niet hoger zijn dan die in art.32 Akte.

Is die redenatie nu los gelaten ?

Memorie van toelichting

4.2 / 5.2 / 6.2. Toezicht en uitvoering

Het gaat hier over Handhaving en uitvoering.

Immers toezicht is (samen met opsporing) een vorm van handhaving.

6.3.3. Handhaving

Dit is typisch uitvoering en niet handhaving.

7.5. Handhaafbaarheid

De jurisprudentie omtrent de definitie bedrijfsmatig is niet erg uitgebreid. Er is 1 vrijspraak en 1 seponeringsgeval.

Uitvoeringsregelingen

Indien de bestaande AMvB's worden omgebouwd naar nieuwe regelingen wensen wij daar graag bij betrokken te worden.

Ook t.a.v. deze lagere regelgeving heeft de handhaver nog enkele wensen; de meeste daarvan zijn reeds eerder en vaker onder de aandacht van de beleidsmakers gebracht.