

Proeve Binnenvaartwet

**I: Tekst proeve Binnenvaartwet met
artikelsgewijze memorie van
toelichting**

**II: Algemeen deel memorie van
toelichting Binnenvaartwet met
bijlagen.**

1 maart 2003

I: Tekst proeve Binnenvaartwet met artikelsgewijze memorie van toelichting

HOOFDSTUK 1. Reikwijdte van de wet

- §1. Begripsbepalingen**
- §2. Toepassingsgebied**

HOOFDSTUK 2. Toegang tot de markt ¹

§ 1. Documenten voor toelating tot het bedrijfsmatig vervoer op binnenwateren

§ 2. Ondernemingen voor bedrijfsmatig vervoer van goederen

HOOFDSTUK 3. Voorschriften aan boord ²⁻³

Afdeling 1. Technische staat van het schip

- § 1. Algemeen**
- § 2. Technische voorschriften**
- § 3. Certificaat van onderzoek**
- § 4. Aanvullend certificaat van onderzoek**
- § 5. Voorlopig certificaat van onderzoek**
- § 6. Vrijstelling, ontheffing**
- § 7. Onderzoek van binnenschepen**
- § 8. Stilleggen van binnenschepen**
- § 9. Verbodsbepaling**

Afdeling 2. Veiligheid, gezondheid en welzijn

Afdeling 3. Scheepsmeting

Afdeling 4. Bemanning

Afdeling 5. Vaarbewijs

- § 1. Algemeen**
- § 2. Voorschriften voor de afgifte van het vaarbewijs**
- § 3. Geldigheid van het vaarbewijs**
- § 4. Nader onderzoek**
- § 5. Vrijstelling en erkenning**
- § 6. Nadere voorschriften**
- § 7. Slotbepalingen**

HOOFDSTUK 4. Registratie en gegevensverstrekking¹⁻²

- § 1. Registratie**
- § 2. Gegevensverstrekking**

HOOFDSTUK 5. Overige bepalingen

- § 1. Vergoedingen**
- § 2. Handhaving**
- § 3. Noodwetgeving**
- § 4. Beroepsmogelijkheid**
- § 5. Slotbepalingen**

¹ Ontleend aan de Wet vervoer binnenvaart

² Ontleend aan de Binnenschepenwet

³ Ontleend aan de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart

Deze wet strekt tot uitvoering van de Grondwet, een verdrag of een bindend besluit van een orgaan van de Europese Gemeenschappen, dan wel ander besluit van een volkenrechtelijke organisatie. Dit wordt in de considerans vermeld.

HOOFDSTUK 1. REIKWIJDTE VAN DE WET

§ 1. Begripsbepalingen

Artikel 1.1

1. In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. Onze Minister: Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;
- b. Onze Ministers: Onze Minister en Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid;
- c. binnenwateren: wateren die in Nederland zijn gelegen binnen een langs de Nederlandse kust gaande, bij regeling van Onze Minister aan te wijzen lijn;
- d. zone: gedeelte van de binnenwateren als bedoeld in artikel 1.2;
- e. schip: binnenschip, zeeschip, drijvend werktuig, duwbak of luchtkussenvaartuig;
- f. binnenschip: schip dat uitsluitend is bestemd voor de vaart op de binnenwateren;
- g. zeeschip: schip dat voor de zee- of kustvaart is toegelaten en overwegend daartoe is bestemd;
- h. drijvend werktuig: drijvend bouwsel waarop zich werkinstallaties bevinden, zoals grind- of zandzuigers, baggermolens, heinstallaties, kranen, elevatoren en andere drijvende bouwsels of drijvend materieel van soortgelijke aard;
- i. sleepboot: binnenschip dat is bestemd of wordt gebruikt om te slepen en niet is bestemd of wordt gebruikt voor het zelfstandig vervoeren van goederen;
- j. duwboot: binnenschip dat is bestemd of wordt gebruikt om te duwen en niet is bestemd of wordt gebruikt voor het zelfstandig vervoeren van goederen;
- k. sleep-duwboot: binnenschip dat is bestemd of wordt gebruikt om te slepen en te duwen en niet is bestemd of wordt gebruikt voor het zelfstandig vervoeren van goederen;
- l. havensleepboot: binnenschip of zeeschip dat is bestemd of wordt gebruikt voor het slepen, duwen of assisteren van zeeschepen en niet is bestemd of wordt gebruikt voor het zelfstandig vervoeren van goederen;
- m. passagiersschip: binnenschip dat is bestemd of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden, niet zijnde een veerpont of een veerboot;
- n. veerpont: binnenschip dat is bestemd of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van een of meer personen buiten de bemanningsleden en dat een openbare vervoersdienst onderhoudt;
- o. veerboot: veerpont die is bestemd of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden en die een openbare vervoersdienst onderhoudt tussen plaatsen gelegen aan de Dollard, de Eems, de

Waddenzee, met inbegrip van de verbindingen met de Noordzee, of de Westerschelde en de zeemonding daarvan, met inbegrip van de waterwegen tussen Zeeuwsch-Vlaanderen enerzijds en Walcheren en Zuid-Beveland anderzijds;

p. pleziervaarttuig: binnenschip of zeeschip, niet zijnde een passagiersschip, dat is bestemd of wordt gebruikt voor sportbeoefening of vrijetijdsbesteding;

q. bunkerstation: drijvend bouwsel met permanente ligplaats dat is bestemd of wordt gebruikt voor de opslag of levering van brandstof voor voortstuwing van schepen;

r. lengte: grootste lengte van de scheepsromp in meters, het roer en de boegspriet niet inbegrepen;

s. laadvermogen: het in metrieke tonnen uitgedrukte gewicht van de verplaatste hoeveelheid water tussen het vlak van inzinking van het ledige schip, dat bestemd is of gebruikt wordt voor het bedrijfsmatig vervoer van goederen, in zoet water en het vlak van de grootste toegelaten diepgang;

t. Herziene Rijnvaartakte: op 17 oktober 1868 te Mannheim tot stand gekomen Herziene Rijnvaartakte (Trb. 1955, 161);

u. Rijnvaartverklaring: verklaring als bedoeld in artikel 2 van de Herziene Rijnvaartakte;

v. bedrijfsmatig vervoer: vervoer ter uitvoering van een opdracht of een overeenkomst, onderscheidenlijk vervoer met eigen schepen van goederen, uitsluitend bestemd voor of afkomstig van de eigen onderneming;

w. werkgever:

1^o. degene jegens wie de gezagvoerder krachtens arbeidsovereenkomst of publiekrechtelijke aanstelling gehouden is tot het verrichten van arbeid, behalve indien die gezagvoerder aan een derde ter beschikking wordt gesteld voor het verrichten van arbeid welke die derde gewoonlijk doet verrichten;

2^o. degene aan wie de gezagvoerder ter beschikking is gesteld voor het verrichten van arbeid als bedoeld onder 1^o; of

3^o. degene die zonder werkgever in de zin van 1^o of 2^o te zijn, de gezagvoerder onder zijn gezag arbeid doet verrichten;

x. gezagvoerder: schipper die het gezag voert over een binnenschip of degene die deze vervangt;

y. bemanningslid: ieder die zich als gezagvoerder, stuurman, machinist, volmatroos, matroos-motordrijver, matroos, lichtmatroos of deksman aan boord van een schip bevindt;

z. onderneming: rechtspersoon, vennootschap zonder rechtspersoonlijkheid, maatschap dan wel natuurlijke persoon, die zich bezig houdt met bedrijfsmatig vervoer;

aa. verwerken van persoonsgegevens, onderscheidenlijk verantwoordelijke: hetgeen daaronder wordt verstaan in de Wet bescherming persoonsgegevens.

Toelichting artikel 1.1 eerste lid:

De definitie voor binnenwateren is overgenomen uit de drie wetten die in de Binnenvaartwet worden geïntegreerd. Het betreft de wateren, die in Nederland zijn gelegen binnen een langs de Nederlandse kust gaande lijn, bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c, van de Binnenschepenwet en vastgesteld bij koninklijk besluit van 2 juni 1982 (Stb. 1982,363)

Voor de definitie voor schip is aangesloten bij de definitie van het

Reglement Rijnpatenten, behalve zeeschepen vallen ook drijvende werktuigen onder dit begrip. Deze definitie integreert op de meest efficiënte wijze de gebruikte definities van de regelgeving die in de Binnenvaartwet is opgenomen.

De definities voor binnenschip, zeeschip en lengte zijn om overeenkomstige redenen overgenomen uit het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 (hierna: ROSR 1995).

De begrippen sleepboot, duwboot en sleep-duwboot zijn ontleend aan het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en het Binnenschepenbesluit. Nieuw is de toevoeging dat het schip niet bestemd is voor het zelfstandige vervoer van goederen. De reden daarvoor is dat daarmee wordt voorkomen dat er begripsverwarring kan optreden met het in artikel 3.4.2, vierde lid, gedefinieerde begrip motorschip, omdat in de praktijk ook motorschepen soms zijn voorzien van technische voorzieningen om andere schepen te duwen en/of te slepen. Nieuw is eveneens het schrappen van het criterium dat een schip als een sleepboot, duwboot of sleep-duwboot moet worden beschouwd als het als zodanig gebouwd is. De motivering daarvoor is dat het gebruik of de bestemming van het schip bepalend dient te zijn voor de daaraan te verbinden specifieke voorschriften, en niet de bouw, omdat hetzelfde schip ook voor een ander gebruik kan worden ingezet waarvoor andere eisen kunnen gelden.

Deze overweging heeft overigens ook bij de begrippen voor havensleepboot, passagiersschip, veerboot en veerpont geleid tot het schrappen van de bouw van het schip als begripscriterium.

Het begrip havensleepboot is afgeleid van het overeenkomstige begrip uit de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, met dien verstande dat het daar genoemde begrip vaartuig is vervangen door binnenschip of zeeschip. Daarmee is beoogd duidelijker te stellen dat een havensleepboot zowel een binnenschip als een zeeschip kan zijn, hetgeen uit het ongedefinieerde begrip vaartuig niet was af te leiden.

De begrippen veerpont en veerboot zijn afgeleid van de onderling gering verschillende overeenkomstige begrippen in de Binnenschepenwet en Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Belangrijkste verschillen met genoemde definities zijn de vervanging van het begrip veerdienst of bootdienst door openbare vervoersdienst, en het opheffen van het voorschrift in de definitie bij de veerboten dat er naast personen ook voertuigen met meer dan twee wielen vervoerd worden of kunnen worden vervoerd. Door het opheffen van deze beperking worden veerboten, die alleen passagiers vervoeren, onder één noemer gebracht met veerboten die naast passagiers tevens voertuigen vervoeren. Het begrip veerpont is afgeleid van het in de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart gebruikte begrip, met dien verstande, dat ook hier het in de definitie gebruikte begrip veerdienst is vervangen door openbare vervoersdienst. Omdat het verschil tussen een veerboot en een veerpont in feite alleen wordt bepaald door het aantal passagiers en het vaargebied, is het begrip veerboot afgeleid van het begrip veerpont. Kenmerkend verschil met passagiersschepen wordt aldus het gegeven dat de veerponten en veerboten een openbare vervoersdienst onderhouden. De gebruikte definities sluiten uiteraard niet uit, dat deze schepen tevens worden gebruikt voor het vervoer van voertuigen naast de passagiers.

Het begrip pleziervaartuig is afkomstig uit het Reglement Rijnpatenten 1998, en vervangt de in de Binnenschepenwet gebezigde omschrijving

van niet- bedrijfsmatige vaart en het in de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart niet nader gedefinieerde begrip niet-beroepsmatige vaart.

Het begrip laadvermogen is een maat voor de grootte van binnenschepen. Het wordt, afhankelijk van het scheepstype, vermeld in het certificaat van onderzoek of in de meetbrief. Voor schepen die bestemd zijn voor het bedrijfsmatig vervoer van goederen geeft het laadvermogen het maximale gewicht in metrieke tonnen aan van de goederen waarmee het beladen kan worden. Het eigen gewicht van het schip is daarbij niet inbegrepen. Het begrip is ontleend aan reeds bestaande regelgeving.

Het begrip bedrijfsmatig vervoer vervangt het begrip bedrijfsmatig vervoer uit de Binnenschepenwet en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. In de laatste wet was dit begrip niet nader ingevuld. In de Binnenschepenwet werd dit begrip omschreven als vervoer in de uitoefening van een beroep of een bedrijf of tegen vergoeding. Besloten is de zinsnede "of tegen vergoeding" te schrappen omdat dit in bepaalde gevallen tot rechtsonzekerheid heeft geleid ten aanzien van bepaalde situaties, die naar geldende maatschappelijke maatstaven niet als bedrijfsmatig kunnen worden beschouwd. Daarmee wordt alsnog gevolg gegeven aan het advies van de Raad van State van 9 maart 1999 ten aanzien van de implementatie van richtlijn 96/50 EG¹. Het bedrijfsmatig vervoer omvat het in de Wet vervoer binnenvaart genoemde beroepsvervoer en eigen vervoer. De bepalingen van de Binnenschepenwet en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart golden in gelijke mate voor zowel het beroepsvervoer als het eigen vervoer. Om dit duidelijker te doen uitkomen is gekozen voor een meer expliciete verwijzing naar beide soorten vervoer in de huidige definitie van bedrijfsmatig vervoer. Daardoor vallen tevens het beroepsvervoer en eigen vervoer uit de Wet vervoer binnenvaart onder deze definitie voor bedrijfsmatige vaart, en zijn de afzonderlijke definities voor dit vervoer die in die wet werden gebruikt komen te vervallen. Voor zover bepaalde voorschriften niet van toepassing zijn op het eigen vervoer, zal dit in het betreffende artikel afzonderlijk worden aangegeven.

Het begrip gezagvoerder komt in de plaats van het begrip schipper uit de Binnenschepenwet en gezagvoerend schipper uit de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Met de invoering van dit begrip komt een einde aan de begripsverwarring die bestaat tussen de Binnenschepenwet en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. In de Binnenschepenwet is een schipper een gezagvoerder, echter in de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart wordt dit begrip gebruikt om een functieniveau aan te geven, en niet als degene die per definitie het gezag voert op een schip. Met de gezagvoerder wordt voortaan aangeduid de schipper, die het gezag voert aan boord van het schip.

De definitie voor bemanningslid is afkomstig uit de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart evenals de definitie voor werkgever.

2. In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt mede verstaan onder:

¹ Advies Raad van State d.d. 9 maart 1999, No.WO9.98.0552/V houdende wijziging van de Binnenschepenwet in verband met de implementatie van richtlijn nr. 96/50/EG van de Raad van de Europese Unie van 23 juli 1996 betreffende de harmonisatie van de voorwaarden van afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenvaartuigen welke bij het goederen- en personenvervoer in de Gemeenschap gebruikt worden (PEG L 235).

- a. eigenaar van een binnenschip: gebruiker van een binnenschip, niet zijnde reis- of tijdbevrachter;
- b. vervoer:
 - 1°. aanbieden van binnenschepen voor het vervoer van goederen en personen,
 - 2°. laden en lossen van goederen, onderscheidenlijk het in- en ontschepen van personen, of
 - 3°. opslaan van goederen in binnenschepen.

Toelichting artikel 1.1. tweede lid:

Onderdeel a is overgenomen uit artikel 1, vierde lid, van de Binnenschepenwet.

Onderdeel b is onveranderd overgenomen uit de Wet vervoer binnenvaart. Het betreft artikel 2, tweede lid, van die wet.

Artikel 1.2

Overeenkomstig bindende besluiten van organen van de Europese Gemeenschappen dan wel anderszins ter uitvoering van verdragen of bindende besluiten van volkenrechtelijke organisaties, worden bij regeling van Onze Minister de binnenwateren onderverdeeld in de volgende zones:

- a. zone 1;
- b. zone 2;
- c. zone 3;
- d. zone 4;
- e. zone R.

Toelichting artikel 1.2:

De indeling in de zones 1 tot en met 4 betreft de indeling van het communautaire net in afnemende moeilijkheidsgraad, zoals vastgesteld in richtlijn 82/714/EEG². Zone R omvat die binnenwateren van de hierboven bedoelde waterwegen, waarvoor een certificaat van onderzoek dient te worden afgegeven overeenkomstig artikel 22 van de Herziane Rijnvaartakte. Formeel zijn dit zone 3 wateren. De aangepaste benaming is ingevoerd, om aan te geven dat er op de wateren die vallen onder de Herziane Rijnvaartakte andere technische eisen kunnen gelden dan op de overige zone 3 wateren. Voornoemde richtlijn kent tevens zone 1 wateren, die in Nederland momenteel niet voorkomen.

§ 2. Toepassingsgebied

Artikel 1.3

Deze wet is van toepassing op schepen op de binnenwateren.

Toelichting artikel 1.3:

In dit artikel is het woord schepen gebruikt, aangezien het wetsvoorstel zich uitstrekt tot alle schepen die de binnenwateren bevaren.

Artikel 1.4

Onze Minister kan ter uitvoering van verdragen of bindende besluiten van volkenrechtelijke organisaties de wet geheel of gedeeltelijk niet van toepassing verklaren op bepaalde vormen van vervoer met binnenschepen, soorten binnenschepen, vervoer op

² Richtlijn 82/714/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 4 oktober 1982 tot vaststelling van technische voorschriften voor binnenschepen (PbEG L 301).

bepaalde binnenwateren of vervoer onder bepaalde omstandigheden.

Toelichting artikel 1.4:

Dit artikel is ontleend aan artikel 2, derde lid, van de Wet vervoer binnenvaart en artikel 3 van het Besluit vervoer binnenvaart.

Artikel 1.5

Deze wet is niet van toepassing op schepen:

- a. in het beheer van het Ministerie van Defensie in de uitoefening van de defensietaak; of
- b. behorende tot een bondgenootschappelijke krijgsmacht.

Toelichting artikel 1.5:

Dit artikel is afgeleid van de verschillende voorschriften die in de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, de Binnenschepenwet en de Wet vervoer binnenvaart zijn gesteld met betrekking tot de toepasselijkheid van de regelgeving op schepen van de krijgsmacht. In de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart is in artikel 4, onderdeel c, bepaald dat die wet niet van toepassing is op schepen van de krijgsmacht. In de Binnenschepenwet is in artikel 4, eerste lid, onderdeel h, respectievelijk artikel 13, derde lid, onderdeel b, 2^o, en artikel 17, eerste lid, onderdeel a, vastgelegd dat het certificaat, respectievelijk regels ter bevordering van de arbeidsomstandigheden, respectievelijk het vaarbewijs, niet gelden voor schepen in beheer bij de Koninklijke Marine, alsmede andere schepen die in beheer zijn bij het Ministerie van Defensie, voorzover zij behoren tot de organieke uitrusting van het legerkorps. In het Besluit vervoer binnenvaart tenslotte is bepaald dat de Wet vervoer binnenvaart niet van toepassing is op binnenschepen die worden gebruikt door of ten behoeve van de openbare dienst, voor zover niet sprake is van beroepsvervoer. De gekozen formulering in artikel 1.5 biedt een adequate kleinste gemene veelvoud van deze begrippen, de toevoeging van de schepen die behoren tot een bondgenootschappelijke krijgsmacht vloeit hier logisch uit voort.

HOOFDSTUK 2. TOEGANG TOT DE MARKT

§ 1. Documenten voor toelating tot het bedrijfsmatig vervoer op binnenwateren.

Artikel 2.1

1. Tijdens het bedrijfsmatig vervoer van goederen of personen met een schip op de binnenwateren tussen twee plaatsen gelegen aan de wateren, bedoeld in artikel 4, eerste lid, van de Herziene Rijnvaartakte, is het schip voorzien van een Rijnvaartverklaring.
2. Tijdens het bedrijfsmatig vervoer van goederen of personen met een schip op andere dan in het eerste lid genoemde binnenwateren, is het schip voorzien van:
 - a. een Rijnvaartverklaring,
 - b. een geëigend document, of
 - c. een bewijs van toelating.
3. Onder schip wordt voor de toepassing van deze paragraaf niet verstaan:
 - a. een pleziervaartuig;
 - b. een schip met een lengte van minder dan 20 meter, dan wel een schip waarvoor het product van de in meters gemeten lengte, breedte en diepgang minder dan 100 bedraagt;
 - c. een binnenschip met een permanente ligplaats;
 - d. een vissersschip of een bunschip, dat wordt gebruikt voor het vangen van vis als bedoeld in de Visserijwet 1963;
 - e. een zeeschip, voor zover dit schip bedrijfsmatig vervoer tussen twee punten verricht waarbij gedeeltelijk over zee wordt gevaren.

Toelichting artikel 2.1, eerste lid en tweede lid:

Om toegelaten te worden voor het vervoer over de Nederlandse binnenwateren moet het schip zijn voorzien van documenten. Het eerste en tweede lid van dit artikel zijn ontleend aan artikel 9 van de Wet vervoer binnenvaart.

In het tweede lid van dit artikel wordt een opsomming gegeven van de diverse voorkomende documenten, benodigd voor de toelating. In hoofdstuk 7 van de toelichting bij de Wet vervoer binnenvaart, getiteld "Toelating van binnenschepen tot het vervoer op de Nederlandse binnenwateren" wordt uitgebreid ingegaan op doel en achtergrond van de toelating van binnenschepen tot het vervoer op de Nederlandse binnenwateren, en komen de in het tweede lid genoemde documenten uitvoering aan bod. Kortheidshalve wordt naar deze toelichting verwezen.

derde lid:

Het derde lid is afgeleid van artikel 2 van het Besluit vervoer binnenvaart. De in onderdeel b genoemde grenswaarden zijn dezelfde als die in dit wetsvoorstel worden gehanteerd bij de voorschriften ten aanzien van het certificaat van onderzoek (hoofdstuk 3, afdeling 1), de bemanning (afdeling 4) en het vaarbewijs (afdeling 5). Deze grenswaarden zijn ontleend aan het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 (ROSR 1995). Verwezen wordt naar hetgeen hierover in het algemeen deel is aangegeven.

Artikel 2.2

1. Onze Minister verstrekt met betrekking tot een binnenschip dat in Nederland krachtens artikel 785, eerste lid, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek te boek is gesteld op aanvraag van de

eigenaar van het binnenschip een Rijnvaartverklaring, indien wordt voldaan aan bij regeling van Onze Minister te stellen eisen omtrent:

- a. de nationaliteit en de woon- en verblijfplaats in geval van een natuurlijke persoon; of
 - b. de oprichting, de zetel, het centrum van de handelsactiviteit, de plaats van waaruit de exploitatie wordt geleid, het bestuur en het beheer in geval van een rechtspersoon.
2. Iedere in het eerste lid bedoelde persoon aan wie een verklaring is afgegeven, doet aan Onze Minister binnen twee weken schriftelijk mededeling van iedere wijziging in de omstandigheden op grond waarvan de verklaring is afgegeven.
3. Onze Minister trekt de verklaring ambtshalve in, indien niet langer aan de eisen voor afgifte wordt voldaan, dan wel kan de verklaring op aanvraag van de houder intrekken.

Toelichting artikel 2.2:

Het eerste lid van dit artikel is inhoudelijk gelijk aan artikel 5, eerste lid, van de Wet vervoer binnenvaart.

Het tweede lid is grotendeels gelijk aan artikel 5, tweede lid, van de Wet vervoer binnenvaart. Slechts de term onverwijld is vervangen door de periode van twee weken.

Het derde lid is geheel overeenkomstig artikel 5, derde lid, van de Wet vervoer binnenvaart.

Artikel 2.3

1. Onze Minister kan voor een binnenschip dat niet is voorzien van een Rijnvaartverklaring, voor het bedrijfsmatig vervoer van goederen en personen een daartoe geëigend document van de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat van de Europese Unie of van een van de overige staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, aanwijzen.

2. Onze Minister kan hetzij op de gronden, bedoeld in artikel 4, tweede lid, van de Herzene Rijnvaartakte, hetzij om redenen van internationaal vervoerbeleid, de aanwijzing van het document, bedoeld in het eerste lid, weigeren of een dergelijke aanwijzing intrekken, of de aanwijzing onder beperkingen verlenen of daaraan voorschriften verbinden of zodanige voorschriften of beperkingen wijzigen of intrekken.

3. Artikel 2.2, tweede en derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

Toelichting artikel 2.3:

De mogelijkheid van het verstrekken van het in het eerste lid genoemde document wordt ontleend aan artikel 9, tweede lid, van de Wet vervoer binnenvaart. Toegevoegd is de mogelijkheid van overige staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte. Het tweede en derde lid zijn naar analogie van artikel 6, tweede en derde lid, van de Wet vervoer binnenvaart overgenomen.

Artikel 2.4

1. Onze Minister kan voor een binnenschip dat niet in aanmerking komt voor een document als bedoeld in de artikelen 2.2 en 2.3 op aanvraag van de eigenaar, mede-eigenaar of exploitant van het binnenschip een bewijs van toelating verstrekken, indien dat schip

is voorzien van een door Onze Minister aangewezen document dat door een andere staat dan de lidstaten van de Europese Unie en Zwitserland wordt verstrekt in het kader van een door Nederland met de betrokken staat gesloten overeenkomst inzake de binnenvaart.

2. Onze Minister kan hetzij op de gronden, bedoeld in artikel 4, tweede lid, van de Herziane Rijnvaartakte, hetzij om redenen van internationaal vervoerbeleid:

a. de afgifte van een bewijs van toelating weigeren of een dergelijk bewijs intrekken; of

b. een bewijs van toelating onder beperkingen verlenen of daaraan voorschriften verbinden of zodanige voorschriften of beperkingen wijzigen of intrekken.

3. Artikel 2.2, tweede en derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

Toelichting artikel 2.4:

Het eerste lid van dit artikel betreft een schip dat niet in aanmerking komt voor een Rijnvaartverklaring. Het is overgenomen van artikel 6, eerste lid, van de Wet vervoer binnenvaart. Het is op analoge wijze uitgebreid voor een schip dat niet in aanmerking komt voor een geëigend document als genoemd in artikel 2.3 van dit wetsvoorstel.

Het tweede lid is overgenomen van artikel 6, tweede lid, van de Wet vervoer binnenvaart.

Het derde lid is overgenomen van artikel 6, derde lid, van de Wet vervoer binnenvaart.

Artikel 2.5

Degene die bedrijfsmatig vervoer van goederen of personen met een binnenschip verricht, draagt er zorg voor dat:

a. wanneer het vervoer plaatsvindt tussen twee punten gelegen aan de wateren, bedoeld in artikel 4, eerste lid, van de Herziane Rijnvaartakte, de Rijnvaartverklaring gedurende het vervoer met het binnenschip waarvoor deze is afgegeven, zich aan boord bevindt, of

b. in een ander dan het in onderdeel a bedoelde geval, de Rijnvaartverklaring, het geëigende document of het bewijs van toelating gedurende het bedrijfsmatig vervoer met het binnenschip waarvoor het document is afgegeven, zich aan boord bevindt, dan wel dat het betreffende document anderszins controleerbaar is.

Toelichting artikel 2.5:

Dit artikel is ontleend aan de Regeling Rijnvaartverklaring en bewijs van toelating. Het in aanhef en onder a genoemde is ontleend aan artikel 6, eerste lid, van genoemde regeling. Het in aanhef en onderdeel b genoemde is ontleend aan artikel 6, tweede lid, van genoemde regeling. Het is wenselijk geacht deze onderdelen uit deze regeling nu in dit wetsvoorstel op te nemen.

Artikel 2.6

Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld omtrent:

a. de vorm, de inhoud en de afgifte van de Rijnvaartverklaring en het bewijs van toelating;

b. de gegevens die bij een aanvraag om afgifte of intrekking van de Rijnvaartverklaring of van het bewijs van toelating worden verstrekt;

- c. de wijze waarop een aanvraag om afgifte of intrekking van een Rijnvaartverklaring respectievelijk een bewijs van toelating wordt ingediend;
- d. de controleerbaarheid van de Rijnvaartverklaring, het geëigend document of het bewijs van toelating;
- e. de gevallen waarin Onze Minister ontheffing kan verlenen van de verplichting om te beschikken over een Rijnvaartverklaring.

Toelichting artikel 2.6:

De aanhef en de onderdelen a, b en c van dit artikel zijn overgenomen van artikel 8 van de Wet vervoer binnenvaart. Onderdelen d en e zijn (naar analogie van artikel 8) ontleend aan artikel 7 van die wet.

Artikel 2.7

Het is verboden te handelen in strijd met:

- a. een beperking of voorschrift waaronder een document als bedoeld in de artikelen 2.3 en 2.4 is afgegeven onderscheidenlijk een vrijstelling is verleend;
- b. artikel 2.5.

Toelichting artikel 2.7:

Dit artikel vloeit voort uit het systeem van de diverse artikelen van de Wet vervoer binnenvaart. De strafbepaling zal plaatsvinden in de Wet op de economische delicten, overeenkomstig het systeem van de huidige Wet vervoer binnenvaart, met uitzondering van de bepalingen die betrekking hebben op de Herziene Rijnvaartakte. De Herziene Rijnvaartakte kent immers een eigen systeem van strafbepalingen.

§ 2. Ondernemingen voor bedrijfsmatig vervoer van goederen

Artikel 2.8

1. Ondernemingen die bedrijfsmatig vervoer van goederen in de binnenvaart uitoefenen zijn in het bezit van een vergunning tot bedrijfsmatig vervoer van goederen over de binnenwateren.
2. Onze Minister verleent op aanvraag de vergunning, bedoeld in het eerste lid, indien is voldaan aan bij regeling van Onze Minister te stellen voorschriften inzake de vakbekwaamheid, die in elk geval betreffen:
 - a. vakgebieden waarvan de beheersing voorwaarde is voor het voldoen aan de eis van vakbekwaamheid;
 - b. de vereiste scholing of praktijkervaring.
3. De in het tweede lid bedoelde regeling kan betreffen de verplichting tot het aantonen van kredietwaardigheid of betrouwbaarheid.

Toelichting artikel 2.8:

Dit artikel is ontleend aan artikel 11, eerste en tweede lid, van de Wet vervoer binnenvaart.

Artikel 2.9

1. Deze paragraaf is niet van toepassing op de onderneming:
 - a. die bedrijfsmatig vervoer van goederen over de binnenwateren uitoefent met behulp van schepen waarvan het laadvermogen niet meer dan 200 metrieke ton bedraagt;
 - b. die veerponten of veerboten exploiteert;
 - c. die bedrijfsmatig vervoer van goederen uitoefent, waarbij de

goederen worden vervoerd tussen twee punten gelegen aan de wateren bedoeld in artikel 4, eerste lid, van de Herzienne Rijnvaartakte, met een binnenschip waarvoor door de bevoegde Zwitserse autoriteit een Rijnvaartverklaring is afgegeven;
d. die met eigen schepen goederen vervoert, uitsluitend bestemd voor of afkomstig van eigen onderneming.

2. Onder schip wordt voor de toepassing van deze paragraaf niet verstaan:

- a. een pleziervaartuig;
- b. een binnenschip als bedoeld in artikel 785, tweede lid, onderdeel a, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek;
- c. een binnenschip met een permanente ligplaats;
- d. een vissersschip of een bunschip, dat wordt gebruikt voor het vangen van vis als bedoeld in de Visserijwet 1963;
- e. een zeeschip, voor zover dit schip bedrijfsmatig vervoer tussen twee punten verricht waarbij gedeeltelijk over zee wordt gevaren.

Toelichting artikel 2.9, eerste lid:

In overeenstemming met richtlijn 87/540/EEG³ is de minimumgrens, waarboven de eisen aan ondernemingen en/of ondernemers zullen gaan gelden verhoogd tot een laadvermogen van 200 ton. In de Wet vervoer binnenvaart was de ondergrens 50 ton, echter voor een aantal categorieën van schepen met een laadvermogen tussen de 50 en 200 ton golden tevens geen vergunnings- en ondernemerseisen.

Mede gezien de toenemende schaalvergroting in de binnenvaart en de wenselijkheid de handhaafbaarheid van de regelgeving waar mogelijk te vergroten is besloten tot verhoging van de genoemde ondergrens tot het niveau zoals voorgesteld in de richtlijn.

De in de Wet vervoer binnenvaart genoemde uitzonderingen van de ondernemerseisen voor vervoer van bagage van reizigers die deelnemen aan personenvervoer, van goederen die behoren tot de uitrusting of inrichting van het schip en van goederen bestemd voor eigen gebruik tot een maximum van 25 ton, zijn in dit wetsvoorstel niet meer expliciet opgenomen, omdat dit soort goederenvervoer niet onder de definitie van bedrijfsmatig vervoer van goederen kan worden ondergebracht.

Artikel 2.10

Aan iedere onderneming is ten minste een vakbekwaam persoon verbonden die daadwerkelijk en bij voortdurende leiding geeft aan het vervoer.

Toelichting artikel 2.10:

(zie codificatietabel)

Artikel 2.11

Bij intreden van wettelijke onbekwaamheid eindigt de vakbekwaamheid.

Toelichting artikel 2.11:

(zie codificatietabel)

³ Richtlijn 87/540/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 9 november 1987 betreffende de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren en inzake de onderlinge erkenning van dit beroep betreffende diploma's, certificaten en andere titels (PbEG L 322).

Artikel 2.12

1. Indien de onderneming na overlijden van de vakbekwame persoon niet langer voldoet aan artikel 2.10, kan Onze Minister ontheffing verlenen van dat artikel voor ten hoogste een jaar, ingaande op de dag van overlijden:
 - a. op aanvraag namens de onderneming; of
 - b. indien de onderneming uit slechts een natuurlijke persoon bestond, op aanvraag van de gezamenlijke erfgenamen van de overledene.
2. Indien de onderneming door toepasselijkheid van artikel 2.11 niet langer voldoet aan artikel 2.10, kan Onze Minister ontheffing verlenen van laatstgenoemd artikel voor ten hoogste een jaar, ingaande op de dag van toepasselijkheid van artikel 2.11, op aanvraag van of namens de betrokkene of de onderneming.
3. Onze Minister kan in bijzondere gevallen de in het eerste of tweede lid bedoelde termijn met ten hoogste zesentwintig weken verlengen.
4. Indien de onderneming niet langer voldoet aan artikel 2.10, kan Onze Minister ontheffing verlenen van dat artikel ten behoeve van een persoon die aantoonbaar beschikt over een praktijkervaring van ten minste drie jaar in het dagelijks beheer van de betrokken onderneming.
5. Onze Minister kan aan de toepassing van dit artikel voorschriften of beperkingen verbinden.

Toelichting artikel 2.12:

(zie codificatietabel)

vijfde lid:

Deze min of meer impliciete bevoegdheid wordt nu nadrukkelijk vermeld.

Artikel 2.13

- Bij regeling van Onze Minister worden nadere voorschriften gegeven omtrent deze paragraaf, die in elk geval betreffen:
- a. bewijsstukken, vakdiploma's, onderscheidenlijk verklaringen waarmee kan worden aangetoond, dat aan de eisen van vakbekwaamheid is voldaan;
 - b. geëigende en op het desbetreffende vervoer betrekking hebbende documenten van de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat van de Europese Unie, van een van de overige staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of van Zwitserland, die in de plaats kunnen treden van de in onderdeel a bedoelde documenten;
 - c. de autoriteit of instantie die is aangewezen om uitvoering te geven aan de toetsing van de vakbekwaamheid en aan het verstrekken van de in het eerste lid bedoelde documenten;
 - d. de gevallen waarin natuurlijke of rechtspersonen geacht worden te voldoen aan de eis van vakbekwaamheid;
 - e. de gevallen waarin Onze Minister ontheffing kan verlenen van de eis van vakbekwaamheid.

Toelichting artikel 2.13:

(zie codificatietabel)

Artikel 2.14

Het is verboden vervoer van goederen op de binnenwateren te

verrichten anders dan in overeenstemming met deze paragraaf.

Toelichting artikel 2.14:
(zie codificatietabel)

HOOFDSTUK 3. VOORSCHRIFTEN AAN BOORD

Afdeling 1. Technische staat van het schip

§ 1. Algemeen

Artikel 3.1.1

Deze afdeling is van toepassing op:

- a. schepen met een lengte van ten minste 20 meter;
- b. schepen waarvoor het product van de in meters gemeten lengte, breedte en diepgang ten minste 100 bedraagt;
- c. sleepboten, duwboten en sleep-duwboten die gebruikt worden om één of meer schepen te duwen, te slepen of langszijde vastgemaakt mee te voeren, en waarbij de afmetingen van het meegevoerde schip of de gezamenlijk meegevoerde schepen minimaal overeenkomen met de afmetingen, genoemd in onderdeel a of b;
- d. passagiersschepen;
- e. bunkerstations;
- f. veerponten die meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden vervoeren;
- g. veerboten;
- h. drijvende werktuigen;
- i. binnenschepen die voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn toegelaten;
- j. schepen die zijn toegelaten tot het ligplaats nemen langs zijde van schepen, die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren en die de tekens voeren die op grond van artikel 3.14 van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 zijn voorgeschreven.

Toelichting artikel 3.1.1:

De onderhavige afdeling is afgeleid van het ROSR 1995 en hoofdstuk II van de Binnenschepenwet, en bevat voorschriften met betrekking tot het certificaat van onderzoek. De in onderdeel a en b genoemde criteria betreffende de lengte van het schip of de inhoud stemmen overeen met de criteria uit artikel 1.02 van het ROSR 1995. Op grond van artikel 3, eerste lid, aanhef en onderdeel b, is in de Binnenschepenwet de certificaatplicht formeel van toepassing op pleziervaartuigen met een lengte van 15 meter of meer. Dit onderdeel werd echter vooralsnog alleen van toepassing verklaard voor bunkerstations en Rijksvaartuigen. Zoals in het algemene deel van de memorie van toelichting is aangegeven is uit het oogpunt van de veiligheid van de vaart en rechtsgelijkheid niet goed te rechtvaardigen waarom de wijze van exploitatie van een schip tot verschillen zou moeten leiden ten aanzien van de vaarbewijs - en certificaatplicht bij schepen van gelijke afmetingen, en dat in elk geval vanaf een bepaalde minimum afmeting van het schip geen onderscheid meer zou moeten worden gemaakt. In het ROSR 1995 geldt momenteel vanaf een lengte van 20 meter de certificaatplicht voor pleziervaartuigen. In de Binnenvaartwet is besloten om daarbij aan te sluiten en als ondergrens eveneens 20 meter aan te houden in plaats van de hierboven genoemde ondergrens van 15 meter. Onderdeel b, het product 100, is toegevoegd om te voorkomen dat een belangrijke groep duwbakken met een lengte van minder dan 20 meter niet certificaatplichtig zou zijn.

Naar verwachting zullen deze criteria voor de Europese Commissie eveneens uitgangspunt zijn voor de aangekondigde richtlijn over dit onderwerp (het betreft de wijziging van de reeds vermelde richtlijn

82/714/EEG). Ten opzichte van artikel 3 van de Binnenschepenwet betekent dit een geringe verhoging van de minimum afmetingen van het schip, waarboven een certificaat wordt voorgeschreven. Conform artikel 1.02 van het ROSR 1995 zijn drijvende werktuigen toegevoegd aan deze opsomming, en vallen sleep- of duwboten of een combinatie van beide voortaan alleen onder de certificaatplicht als ze gebouwd, bestemd of gebruikt worden voor het voortbewegen van schepen die minimaal de omvang hebben van de binnenschepen genoemd in onderdeel a of b. Een belangrijk verschil met hoofdstuk II van de Binnenschepenwet is dat bedrijfsmatig vervoer als criterium voor het voorschrijven van een certificaat van onderzoek is komen te vervallen indien het de algemene categorie van binnenschepen betreft als genoemd in de onderdelen a en b. Bepalend voor de vraag of voor een schip een certificaat van onderzoek wordt voorgeschreven zijn de lengte of inhoudsmaat uit onderdeel a of b of het behoren tot een bijzondere categorie zoals verder aangegeven in dit artikel. Voor uitzonderingen hierop wordt verwezen naar artikel 3.1.4 en de bijbehorende toelichting.

In onderdeel c is rekening gehouden met de mogelijkheid dat een sleepboot, duwboot of sleep-duwboot gelijktijdig meerdere eenheden transporteert die elk afzonderlijk kleiner zijn dan aangegeven in de onderdelen a en b. De afdeling is wel van toepassing, als de afmetingen van het meegevoerde schip of de gezamenlijk meegevoerde schepen minimaal overeenkomen met één van de in de onderdelen a en b genoemde waarden.

Veerponten, veerboten en passagiersschepen zijn ter verduidelijking toegevoegd aan dit artikel, en komen in de plaats van de in artikel 3 van de Binnenschepenwet genoemde certificaatplicht voor schepen die gebouwd, bestemd of gebezigd zijn voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden.

Voor veerponten die zijn gebouwd, of bestemd of gebruikt worden voor het bedrijfsmatig vervoer van twaalf of minder personen, verandert de situatie niet, deze schepen zijn niet certificaatplichtig.

Onderdeel e, bunkerstations, is toegevoegd aan de opsomming, omdat dit aansluit bij de invoering van bijlage VIII van het Binnenschepenbesluit met ingang van 1 februari 2002, waardoor deze categorie certificaatplichtig is geworden.

In onderdeel i wordt bedoeld op binnenschepen die op de Rijn, de Lek en de Waal moeten beschikken over het certificaat, bedoeld in 8.1.8 e.v. van het ADNR⁴ (Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn), of die op de overige Nederlandse binnenwateren moeten beschikken over het certificaat als bedoeld in de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (ministeriële regeling ingevolge de Wet vervoer gevaarlijke stoffen). Genoemde regeling is op dit punt een vertaling van het ADNR; de verplichtingen op de Rijn, de Lek en de Waal en de overige Nederlandse binnenwateren zijn derhalve gelijk. Voor de schepen met een laadvermogen van minder dan 15 ton is dit een uitbreiding ten opzichte van de bepalingen in de Binnenschepenwet.

In onderdeel j wordt bedoeld op schepen van toezichthoudende diensten, zoals vaarwegbeheerders, politiediensten, douane en dergelijke, teneinde controles te kunnen uitvoeren aan boord van schepen met gevaarlijke stoffen, die overeenkomstig artikel 3.14 van het Rijnvaartpolitierglement 1995 van een seinvoering met één of meer

⁴ Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure sur le Rhin.

blauwe kegels of één of meer blauwe lichten zijn voorzien.
Voor rijksvaartuigen met een lengte van 15 meter en meer is deze bepaling overgenomen van Bijlage VI van het Binnenschepenbesluit. Voor rijksvaartuigen met een lengte van minder dan 15 m was in Bijlage VI van het Binnenschepenbesluit bepaald dat moest worden voldaan aan de technische eisen van het Binnenschepenbesluit, terwijl de afgifte van een certificaat van onderzoek was geregeld in een beleidsregel van het hoofd van de Scheepvaartinspectie.
Nieuw is dat in dit wetsvoorstel onderdeel j eveneens van toepassing is op schepen van overige toezichthoudende diensten.

De bepaling uit artikel 3, tweede lid, van de Binnenschepenwet betreffende het voorschrijven van bepaalde technische eisen aan schepen kleiner dan 15 meter die een of meer slaappleatsen bevatten, aan schepen voor het vervoeren van 12 of minder personen of aan zogenaamde snelle motorboten, is tot op heden niet uitgevoerd. Uit het oogpunt van deregulering is daarom besloten deze bepaling niet over te nemen uit de Binnenschepenwet.

Artikel 3.1.2

1. Binnenschepen zijn bij gebruik op de binnenwateren voorzien van een voor het desbetreffende schip en het desbetreffende binnenwater geldig certificaat van onderzoek.
2. De eigenaar van het binnenschip draagt er zorg voor dat het binnenschip niet in strijd met het bij of krachtens deze afdeling bepaalde wordt gebruikt.

Toelichting artikel 3.1.2:
(zie codificatietabel)

Artikel 3.1.3

Gelijke verplichtingen als die ingevolge deze afdeling en afdeling 2 op de eigenaar van het binnenschip worden gelegd, rusten op de gezagvoerder.

Toelichting artikel 3.1.3:
(zie codificatietabel)

Artikel 3.1.4

Geen certificaat van onderzoek is vereist voor:

- a. binnenschepen die zijn voorzien van een certificaat van onderzoek als bedoeld in artikel 22 van de Herzene Rijnvaartakte;
- b. zeeschepen waarvoor de vlaggenstaat de benodigde certificaten heeft afgegeven op grond waarvan de vaart op zee mag worden ondernomen;
- c. binnenschepen die zijn voorzien van een ander dan onder a bedoeld geldig document, dat door de bevoegde autoriteiten in het buitenland ten bewijze van de deugdelijkheid van het binnenschip is afgegeven en voor zover dat ter uitvoering van verdragen of bindende besluiten van volkenrechtelijke organisaties dan wel door Onze Minister is erkend bij in bij regeling van Onze Minister vast te stellen gevallen;
- d. binnenschepen die zijn bestemd tot het redden van drenkelingen;
- e. binnenschepen die zijn bestemd om uitsluitend door spierkracht te worden voortbewogen;
- f. binnenschepen die zijn van voorzien een geldig voorlopig

- certificaat van onderzoek als bedoeld in artikel 3.1.14;
- g. drijvende werktuigen die zich bevinden in een grind- of zandgat;
- h. binnenschepen die in aanbouw zijn of waarmee een proefvaart wordt ondernomen;
- i. binnenschepen met permanente of nagenoeg permanente ligplaats die uitsluitend gebouwd of bestemd zijn tot bewoning:
- 1°. zonder eigen aandrijving,
 - 2°. anders dan voor de vaart geschikt,
 - 3°. indien zij worden versleept, of
 - 4°. waarmee naar of van een werf wordt gevaren.

Toelichting artikel 3.1.4:
(zie codificatietabel)

§ 2. Technische voorschriften

Artikel 3.1.5

1. Overeenkomstig bindende besluiten van organen van de Europese Gemeenschappen dan wel anderszins ter uitvoering van verdragen of bindende besluiten van volkenrechtelijke organisaties, worden bij regeling van Onze Minister voorschriften gegeven ten aanzien van de technische staat van het binnenschip.
2. De in het eerste lid bedoelde voorschriften betreffen in ieder geval:
 - a. verschillende binnenwateren of soorten binnenwateren;
 - b. verschillende soorten binnenschepen;
 - c. het onderzoek, de keuring, de uitrusting en de daarmee samenhangende documenten;
 - d. de erkenning van buitenlandse gelijkwaardige documenten;
 - e. de aanwijzing van en de aanwijzingen voor de bevoegde autoriteiten.
3. Teneinde rekening te houden met de technische ontwikkelingen in de binnenvaart of om proefnemingen mogelijk te maken, kunnen uitsluitend overeenkomstig bindende besluiten van organen van de Europese Gemeenschappen dan wel anderszins ter uitvoering van verdragen of bindende besluiten van volkenrechtelijke organisaties bij regeling van Onze Minister voorschriften worden vastgesteld waarbij tijdelijke afwijkingen voor ten hoogste drie jaren toegelaten zijn.

Toelichting artikel 3.1.5:
(zie codificatietabel)

§ 3. Certificaat van onderzoek

Artikel 3.1.6

1. Onze Minister verstrekt een certificaat van onderzoek aan de eigenaar van het binnenschip, indien bij onderzoek is gebleken dat is voldaan aan de voorschriften, bedoeld in artikel 3.1.5 en, indien van toepassing, aan de aanvullende voorschriften, bedoeld in artikel 3.1.12.
2. Ingeval tevens moet worden voldaan aan de in artikel 3.2.2, eerste lid, onderdeel a, bedoelde voorschriften, wordt het certificaat verstrekt nadat de Minister door een onderzoek heeft vastgesteld dat tevens aan die voorschriften is voldaan.

Toelichting artikel 3.1.6:

Dit artikel komt qua strekking overeen met artikel 5, eerste en tweede lid van de Binnenschepenwet. De wijziging betreft het vervangen van de discretionaire bevoegdheid van de directeur van de divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (vroeger: Hoofd Scheepvaartinspectie) ten aanzien van het verstrekken van een certificaat van onderzoek, door de bevoegdheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Zie verder de toelichting bij artikel 3.4.2, derde lid.

Artikel 3.1.7

In het certificaat van onderzoek worden opgenomen de bijzondere voorschriften die bij het gebruik van het binnenschip in acht moeten worden genomen, alsmede in voorkomende gevallen de toegestane afwijkingen en te treffen voorzieningen met vermelding van de binnenwateren en de periode, waar deze voor gelden.

Toelichting artikel 3.1.7:

(zie codificatietabel)

Artikel 3.1.8

Bij regeling van Onze Minister worden voorschriften gegeven ten aanzien van de geldigheidsduur van de certificaten van onderzoek. Onder geldigheidsduur wordt mede verstaan verkorting of verlenging van de geldigheidsduur van afgegeven certificaten van onderzoek.

Toelichting artikel 3.1.8:

Artikel 6 van de Binnenschepenwet regelt de geldigheidsduur van het certificaat van onderzoek. Daarbij wordt rekening gehouden met het scheepstype. Dit is afwijkend van de uitgebreide bepalingen die toegepast worden bij de vaststelling van de geldigheidsduur van het certificaat van onderzoek voor schepen die zijn voorzien van dat certificaat op grond van de Herziene Rijnvaartakte. In verband met de harmonisatie van de nationale en de internationale bepalingen wordt er nu voor gekozen om de geldigheidsduur van het certificaat van onderzoek vast te stellen volgens een regeling van Onze Minister.

Artikel 3.1.9

De eigenaar van een binnenschip waarvoor een certificaat van onderzoek is afgegeven, draagt zorg dat Onze Minister onverwijld in kennis wordt gesteld van:

- a. belangrijke schade en herstellingen aan het binnenschip;
- b. verbouwingen en andere ingrijpende wijzigingen van het binnenschip;
- c. overgang van de eigendom van het binnenschip.

Toelichting artikel 3.1.9:

(zie codificatietabel)

Artikel 3.1.10

1. De toestand van het binnenschip en de uitrusting worden gehandhaafd in overeenstemming met de vermeldingen in het certificaat van onderzoek.
2. Het binnenschip wordt slechts gebruikt met het doel en op de binnenwateren waarvoor het certificaat geldig is of blijkens het

certificaat geschikt is bevonden.

3. Bij het gebruik van het binnenschip worden in acht genomen het vrijboord en de regelen ten aanzien van de belading, het stuwen, de stabiliteit en het gebruik, die in het certificaat zijn aangegeven voor de binnenwateren waarop het binnenschip wordt gebruikt.

4. Op een binnenschip dat voor het vervoer van personen is gebouwd of bestemd of wordt gebruikt worden niet meer personen toegelaten dan het ten hoogste toegestane aantal volgens het certificaat.

5. Aan een certificaat kan Onze Minister voorschriften verbinden, indien ouderdom, reeds bestaande of bijzondere constructie, inrichting, werktuigen of uitrusting van het binnenschip het stellen van deze voorschriften naar het oordeel van Onze Minister noodzakelijk maakt. De eigenaar draagt zorg voor de naleving van deze voorschriften.

Toelichting artikel 3.1.10:

(zie codificatietabel)

Artikel 3.1.11

1. Bij regeling van Onze Minister worden ten aanzien van binnenschepen die voorzien moeten zijn van een certificaat van onderzoek voorschriften gegeven die betrekking kunnen hebben op het handhaven van de deugdelijke staat van het binnenschip, van de werktuigen en de uitrusting, de belading van het binnenschip, de inachtneming van het vrijboord, het aantal personen dat ten hoogste kan worden toegelaten, en hetgeen overigens in het belang van de veiligheid van het binnenschip en de opvarenden dient te worden verricht of nagelaten.

2. De eigenaar draagt zorg voor de naleving van de in het eerste lid bedoelde voorschriften.

Toelichting artikel 3.1.11:

(zie codificatietabel)

§ 4. Aanvullend certificaat van onderzoek

Artikel 3.1.12

1. De regeling, bedoeld in artikel 3.1.5, eerste lid, kan voor het gebruik op de binnenwateren van de zones 1 of 2 technische voorschriften bevatten die strekken ter aanvulling op de voorschriften voor binnenschepen die zijn voorzien van een certificaat van onderzoek als bedoeld in artikel 22 van de Herzienne Rijnvaartakte.

2. De technische voorschriften, bedoeld in het eerste lid, kunnen slechts betreffen:

- a. het minimum-vrijboord;
- b. de veiligheidsafstand;
- c. de waterdichtheid en stevigheid van de romp, ramen, deuren, patrijspoorten, luiken en dergelijke;
- d. de ankeruitrusting, met inbegrip van de lengte van de ankerkettingen;
- e. de lichtsignaalinrichting en de scheepshoorns;
- f. het kompas;
- g. de radiozend- en -ontvangstinstallatie (VHF);

- h. reddingsvloten en andere reddingsvoorzieningen;
- i. de beschikbaarheid van zeekaarten;
- j. geschikte middelen voor het kaartpassen;
- k. geschikte middelen voor het bepalen van de waterdiepte;
- l. het beschikbaar zijn van een zoeklicht, indien ook na zonsondergang wordt gevaren;
- m. de stabiliteit.

3. De regeling, bedoeld in artikel 3.1.5, eerste lid, kan voor het gebruik op de binnenwateren van de zones 2 en 3, uitgezonderd die van de zone R, of 4 technische voorschriften bevatten die strekken ter aanvulling op de voorschriften voor binnenschepen die zijn voorzien van een certificaat van onderzoek als bedoeld in artikel 22 van de Herziane Rijnvaartakte. Deze technische voorschriften zijn ten opzichte van dit certificaat van lichtere aard.

Toelichting artikel 3.1.12:

(zie codificatietabel)

derde lid:

Deze bepaling geeft de mogelijkheid om een schip, dat is voorzien van een certificaat van onderzoek op grond van de Herziane Rijnvaartakte, te voorzien van een aanvullend certificaat van onderzoek, indien voor de vaart op binnenwateren van de zones 2, 3 of 4 afwijkende eisen gelden ten opzichte van de eisen die gelden voor de vaart op de internationale Rijn. Dit komt bijvoorbeeld voor bij duwboten en sleep-duwboten die binnen Nederland grotere samenstellen mogen voortbewegen dan uit het certificaat van onderzoek voor de Rijn blijkt.

Artikel 3.1.13

1. Voor binnenschepen waarop aanvullende voorschriften als bedoeld in artikel 3.1.12 van toepassing zijn en die niet zijn voorzien van een certificaat van onderzoek, verstrekt Onze Minister een aanvullend certificaat van onderzoek. Dit lid is van overeenkomstige toepassing op zeeschepen met een grotere diepgang of met een groter aantal passagiers voor de vaart op de binnenwateren dan voor de zee- of kustvaart is toegestaan.
2. Op het aanvullende certificaat zijn de artikelen 3.1.2 en 3.1.7 tot en met 3.1.11 van overeenkomstige toepassing.

Toelichting artikel 3.1.13:

(zie codificatietabel)

§ 5. Voorlopig certificaat van onderzoek

Artikel 3.1.14

1. Onze Minister kan een voorlopig certificaat van onderzoek verstrekken voor een binnenschip, mits de veiligheid van het binnenschip en de opvarenden naar zijn oordeel voldoende gewaarborgd is:
 - a. vooruitlopend op de afgifte van het certificaat van onderzoek; of
 - b. in het geval dat het binnenschip een zodanige schade heeft geleden dat de staat waarin het verkeert niet meer met het in het certificaat van onderzoek gestelde overeenstemt.
2. De periode gedurende welke een of meer voorlopige certificaten van onderzoek gezamenlijk geldig zijn bedraagt ten hoogste 26 weken.
3. Het voorlopige certificaat van onderzoek kan voorschriften

bevatten die Onze Minister in het belang van de veiligheid van het binnenschip of de opvarenden nodig acht. De eigenaar draagt zorg voor de naleving van deze voorschriften.

Toelichting artikel 3.1.14:
(zie codificatietabel)

§ 6. *Vrijstelling, ontheffing*

Artikel 3.1.15

1. Onze Minister kan met betrekking tot bepaalde categorieën van binnenschepen van een of meer van de krachtens artikel 3.1.5, eerste lid, gestelde voorschriften vrijstelling verlenen, indien naar zijn oordeel de veiligheid van de binnenschepen en de opvarenden voldoende gewaarborgd is. Aan een vrijstelling kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden.
2. Onze Minister kan in bijzondere gevallen ontheffing verlenen van een of meer van de krachtens artikel 3.1.5, eerste lid, gestelde voorschriften. Aan een ontheffing kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden.
3. Onze Minister kan een krachtens het tweede lid verleende ontheffing intrekken, indien de aldaar bedoelde voorschriften en beperkingen niet worden nageleefd.
4. De eigenaar draagt zorg voor de naleving van de voorschriften en de beperkingen, bedoeld in het eerste en tweede lid.

Toelichting artikel 3.1.15:

Ontheffing wordt bijvoorbeeld verleend voor binnenschepen die hetzij in Nederland voor buitenlandse rekening zijn gebouwd, hetzij naar het buitenland zijn verkocht, en die eenmalig over de binnenwateren naar hun bestemmingsplaats worden gebracht.

§ 7. *Onderzoek van binnenschepen*

Artikel 3.1.16

1. Onze Ministers wijzen onder hen ressorterende ambtenaren aan die zijn belast met het onderzoek van binnenschepen ingevolge deze afdeling.
2. Onze Ministers kunnen in overeenstemming met de ambtgenoten die het aangaat andere diensten en personen, ressorterende onder een ander departement dan dat van Onze Ministers, aanwijzen die voor het verrichten van werkzaamheden samenhangende met het onderzoek van binnenschepen, ter beschikking worden gesteld van Onze Ministers en van de door hen aangewezen onder hen ressorterende ambtenaren.
3. Onze Ministers stellen in overeenstemming met de ambtgenoten die het aangaat voor de krachtens het tweede lid aangewezen diensten en personen beleidsregels betreffende de vervulling van hun taak.
4. Onze Ministers, hetzij afzonderlijk, hetzij gezamenlijk, kunnen instellingen of personen aanwijzen:
 - a. wier verklaringen dat de constructie, de inrichting, de werktuigen en de uitrusting van een binnenschip voldoen aan hun voorschriften, dan wel aan de in artikel 3.1.5, eerste lid, bedoelde voorschriften, in aanmerking worden genomen bij het onderzoek van binnenschepen;

- b. voor het verrichten van werkzaamheden samenhangend met het onderzoek van binnenschepen, bedoeld in de artikelen 3.1.6, eerste lid, of 3.2.2, eerste lid, onderdeel a.
- 5. Een aanwijzing als bedoeld in het tweede of vierde lid wordt bekendgemaakt in de Staatscourant.
- 6. Het onderzoek van binnenschepen wordt bij regeling van Onze Minister nader geregeld.

Toelichting artikel 3.1.16:
(zie codificatietabel)

Artikel 3.1.17

- 1. Ten aanzien van binnenschepen waarvoor een certificaat van onderzoek is afgegeven, wordt in de gevallen, bedoeld in artikel 3.1.9, onderdeel a of b, of bij vermoeden van ernstige gebreken aan het binnenschip, een onderzoek ingesteld. De eigenaar is verplicht om op vordering van de ambtenaar, belast met het onderzoek van binnenschepen, medewerking te verlenen aan dat onderzoek.
- 2. De eigenaar richt zich naar de door Onze Minister voorgeschreven maatregelen, te nemen in overeenstemming met Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, indien het de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid aan boord betreft.
- 3. Onze Minister kan het certificaat intrekken, indien:
 - a. bij het onderzoek blijkt dat niet wordt voldaan aan de in artikel 3.1.5, eerste lid, bedoelde voorschriften;
 - b. bij het onderzoek blijkt dat bij gebruik van het binnenschip de veiligheid van de arbeid in gevaar wordt gebracht;
 - c. niet wordt voldaan aan de vordering tot medewerking aan het onderzoek.

Toelichting artikel 3.1.17:
(zie codificatietabel)

Artikel 3.1.18

- In afwijking van artikel 5.1 komen de kosten van een onderzoek en daarmee samenhangende werkzaamheden, voor zover deze worden verricht door de in artikel 3.1.16, eerste en tweede lid, bedoelde diensten en personen, ten laste van het Rijk:
- a. indien naar aanleiding van een vermoeden ten aanzien van de aanwezigheid van ernstige gebreken aan het binnenschip op grond van artikel 3.1.17 een onderzoek is ingesteld en hetzij bij dat onderzoek, hetzij na bezwaar of beroep tegen de intrekking van het certificaat van onderzoek, gebleken is dat het vermoeden onjuist is geweest; of
 - b. indien ingevolge artikel 3.1.19, eerste lid, het gebruik van een binnenschip op de binnenwateren is onderbroken en hetzij bij een daaropvolgend onderzoek, hetzij na bezwaar of beroep tegen het onderbreken, gebleken is dat het onderbreken van het gebruik ten onrechte is geschied.

Toelichting artikel 3.1.18:
(zie codificatietabel)

§ 8. *Stilleggen van binnenschepen*

Artikel 3.1.19

1. Ambtenaren als bedoeld in artikel 3.1.16, eerste lid, kunnen het gebruik van een binnenschip op de binnenwateren onderbreken, indien de staat waarin het zich bevindt zodanig is dat de veiligheid van het binnenschip en de opvarenden of van andere binnenschepen en hun opvarenden onmiddellijk gevaar loopt.
2. In geval van toepassing van het eerste lid draagt de gezagvoerder er zorg voor, dat het binnenschip onverwijd en met inachtneming van de aanwijzingen van de ambtenaar naar een door de ambtenaar geschikt geachte plaats wordt gebracht.
3. De gezagvoerder is verplicht het binnenschip op de aangewezen plaats te laten liggen totdat de redenen voor het onderbreken van het gebruik zijn weggenomen.

Toelichting artikel 3.1.19:
(zie codificatietabel)

§ 9. *Verbodsbepaling*

Artikel 3.1.20

Het is verboden een binnenschip op de binnenwateren te gebruiken:

- a. dat niet is voorzien van het ingevolge deze afdeling vereiste geldige document;
- b. in afwijking van de voorschriften, bedoeld in artikel 3.1.5;
- c. in afwijking van voorschriften of beperkingen die aan een vrijstelling als bedoeld in artikel 3.1.15 zijn verbonden; of
- d. zolang het gebruik met toepassing van artikel 3.1.19 is onderbroken, anders dan volgens de krachtens dat artikel gegeven aanwijzingen.

Toelichting artikel 3.1.20:

Dit artikel vloeit voort uit het systeem van hoofdstuk VII (Strafbepalingen) van de Binnenschepenwet. De strafbaarstelling zal plaatsvinden in de Wet op de economische delicten, overeenkomstig het systeem van de Wet vervoer binnenvaart, met uitzondering van de bepalingen die betrekking hebben op de Herziene Rijnvaartakte. De Herziene Rijnvaartakte kent immers een eigen systeem van strafbepalingen. In de toelichting bij de artikelen 5.7, 5.8 en 5.9 wordt hieraan eveneens aandacht besteed.

Afdeling 2. Veiligheid, gezondheid en welzijn

Artikel 3.2.1

Deze afdeling is niet van toepassing op pleziervaartuigen en drijvende werktuigen.

Toelichting artikel 3.2.1:

Zie artikel 13, derde lid, onderdeel b, 4°, van de Binnenschepenwet. Er is sprake van voortgezet beleid.

Artikel 3.2.2

1. Ter bevordering van de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid aan boord van binnenschepen worden

bij regeling van Onze Minister, in overeenstemming met Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, voorschriften gegeven met betrekking tot:

- a. de inrichting en de uitrusting van binnenschepen, niet zijnde binnenschepen die te boek staan in een buitenlands register voor binnenschepen en die voor de vaart tussen het buitenland en Nederland worden gebruikt;
- b. de arbeid aan boord, daaronder niet begrepen het laden en lossen van goederen.

2. De in het eerste lid bedoelde voorschriften zijn van toepassing op arbeid aan boord van binnenschepen die zich op de Rijn, de Lek of de Waal bevinden, voor zover zij verenigbaar zijn met bij of krachtens de Herziane Rijnvaartakte gegeven voorschriften.

Toelichting artikel 3.2.2:

(zie codificatietabel)

Artikel 3.2.3

1. Onze Minister, in overeenstemming met Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, kan in bijzondere gevallen ontheffing verlenen van krachtens artikel 3.2.2 gestelde voorschriften. Aan een ontheffing kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden.

2. Onze Minister, in overeenstemming met Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, kan een krachtens het eerste lid verleende ontheffing intrekken, indien de voorschriften en beperkingen niet worden nageleefd.

Toelichting artikel 3.2.3:

(zie codificatietabel)

Artikel 3.2.4

Bij regeling van Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, in overeenstemming met Onze Minister, kunnen met betrekking tot de naleving van de krachtens artikel 3.2.2 gestelde voorschriften regels worden gesteld, die in elk geval de termijn bevatten binnen welke er aan behoort te zijn voldaan.

Toelichting artikel 3.2.4:

(zie codificatietabel)

Artikel 3.2.5

Het is verboden te handelen in strijd met:

- a. voorschriften als bedoeld in artikel 3.2.2;
- b. krachtens artikel 3.2.3 gegeven voorschriften of beperkingen;
- c. krachtens artikel 3.2.4 gegeven voorschriften.

Toelichting artikel 3.2.5:

Ter completering van deze afdeling ligt het in de rede deze verbodsbepaling toe te voegen.

Afdeling 3. Scheepsmeting

Artikel 3.3.1

Deze afdeling is niet van toepassing op binnenschepen, bedoeld in artikel 785, tweede lid, onderdeel a, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek.

Toelichting artikel 3.3.1:

In plaats van de criteria uit te schrijven is gekozen voor verwijzing naar het desbetreffende artikel van het Burgerlijk Wetboek.

Artikel 3.3.2

De eigenaar en de gezagvoerder van een binnenschip zijn bij gebruik van dat schip voorzien van een geldige meetbrief, afgegeven op grond van de op 15 februari 1966 te Genève tot stand gekomen Overeenkomst nopens de meting van binnenvaartuigen (Trb.1967, 43).

Toelichting artikel 3.3.2:

(zie codificatietabel)

Artikel 3.3.3

Bij regeling van Onze Minister worden, ter uitvoering van de overeenkomst, bedoeld in artikel 3.3.2, regels gesteld betreffende:

- a. de meting van binnenschepen;
- b. de afgifte van meetbrieven;
- c. de overige werkzaamheden samenhangend met de meting van binnenschepen.

Toelichting artikel 3.3.3:

(zie codificatietabel)

Artikel 3.3.4

Het is verboden te handelen in strijd met de artikelen 3.3.2 en 3.3.3.

Toelichting artikel 3.3.4:

(zie codificatietabel)

Artikel 3.3.5

Deze afdeling is van overeenkomstige toepassing op een zeeschip, dat op grond van een aanvullend certificaat van onderzoek met een grotere diepgang voor de vaart op de binnenwateren dan voor de zee- of kustvaart is toegelaten.

Toelichting artikel 3.3.5:

Het komt voor dat de eigenaar van een zeeschip dat in het bezit is van een certificaat van deugdelijkheid (zeevaart) en een zeemeetbrief, voor gebruik op de binnenwateren een grotere diepgang verlangt teneinde meer lading te kunnen vervoeren. Dit komt voor bij diverse soorten vrachtschepen, zoals sleephopperzuigers, pontons en motorvrachtschepen (kustvaarders). Het schip wordt dan technisch onderzocht volgens de bepalingen van het Binnenschepenbesluit zoals die gelden bij de vergrote diepgang. Op het aanvullend certificaat van onderzoek is plaats voor de vermelding van het laadvermogen. Wanneer er geen binnenmeetbrief voor het schip is afgegeven, is er geen laadvermogen voor de vergrote diepgang bepaald. De zeemeetbrief vermeldt geen laadvermogen, doch alleen een maat voor de inhoud in GT (gross tonnage). Om die reden wordt voor deze gevallen een

meetbrief voor de binnenvaart voorgeschreven.

Afdeling 4. Bemanning

Artikel 3.4.1

1. Deze afdeling is van toepassing op:

- a. schepen met een lengte van ten minste 20 meter;
- b. sleepboten, duwboten en sleep-duwboten die gebruikt worden om één of meer schepen te slepen, te duwen of langszijde vastgemaakt mee te voeren, en waarbij de totale lengte van het meegevoerde schip of van de gezamenlijk meegevoerde schepen minimaal 20 meter bedraagt, dan wel het product van de in meters gemeten lengte, breedte en diepgang van het meegevoerde schip of de gezamenlijk meegevoerde schepen ten minste 100 bedraagt;
- c. passagiersschepen;
- d. veerponten;
- e. veerboten;
- f. drijvende werktuigen.

2. Deze afdeling is niet van toepassing op:

- a. binnenschepen, bestemd tot het redden van drenkelingen;
- b. pleziervaartuigen;
- c. zeevissersschepen;
- d. zeeschepen, niet zijnde havensleepboten:
 - 1°. die gebruik dienen te maken van een loods en zich bevinden op de scheepvaartwegen, bedoeld in de artikelen 10, eerste lid, en 11, van de Scheepvaartverkeerswet, met uitzondering van zeeschepen die zich bevinden op de scheepvaartweg van Rotterdam tot aan Gorinchem;
 - 2°. die van de loodsplicht zijn vrijgesteld op grond van artikel 10, tweede lid, van de Scheepvaartverkeerswet of waarvoor ontheffing is verleend op grond van artikel 10, derde lid, van die wet, en zich bevinden op de scheepvaartwegen, bedoeld onder 1°; of
 - 3°. die zich bevinden in de haven van Scheveningen;
- f. zeeschepen die voldoen aan bij regeling van Onze Minister overeenkomstig bindende besluiten van organen van de Europese Gemeenschappen dan wel anderszins ter uitvoering van verdragen of bindende besluiten van volkenrechtelijke organisaties, gegeven voorschriften.

Toelichting artikel 3.4.1:

Bij het definiëren van de reikwijdte van deze afdeling is evenals in afdeling 5 aansluiting gezocht bij het ROSR 1995. Dit is uit het oogpunt van harmonisatie met deze regeling zeer gewenst, omdat de nationale regelgeving met betrekking tot de vaartijden en bemanningssterkte inhoudelijk nauw samenhangt met hoofdstuk 23 van het ROSR 1995. In Nederland mogen sinds de laatste herziening van hoofdstuk 23 beide reglementen worden toegepast op de Rijn, Lek en Waal, zolang de Duitse grens niet wordt gepasseerd.

Verskil met de criteria voor de certificaatplicht, zoals opgenomen in afdeling 1, is dat zeeschepen langer dan 20 meter, op basis van het eerste lid, onderdeel a, wel onder de reikwijdte van deze afdeling vallen, voorzover ze niet zijn vrijgesteld op basis van artikel 3.4.1, tweede lid, onderdeel d, terwijl afdeling 1, met uitzondering van artikel 3.1.1, onderdeel j, alleen van toepassing is op binnenschepen.

Ten opzichte van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart zijn in dit artikel de volgende wijzigingen aangebracht:

- de vloten als categorie worden niet meer genoemd, deze komen in de

binnenvaart niet meer voor;

- de uitzondering voor schepen met een waterverplaatsing van minder dan 15 kubieke meter of een laadvermogen van minder dan 15 ton wordt vervangen door het meer inzichtelijke lengtecriterium van 20 meter; hetzelfde geldt met betrekking tot het criterium bedrijfsmatige vervoer van 12 of minder personen buiten de bemanningsleden op schepen met een waterverplaatsing van minder dan 15 kubieke meter.

Een en ander sluit aan bij de keuze voor harmonisering met het ROSR 1995.

Het criterium bedrijfsmatig vervoer van goederen uit de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart is daarmee komen te vervallen in deze afdeling; dit is eveneens in overeenstemming met het ROSR 1995. Het criterium bedrijfsmatig vervoer van personen wordt nog wel gehanteerd in de definities van passagiersschip, veerpont en veerboot om tot een duidelijke afbakening met de pleziervaart te komen.

De in artikel 3.4.1, tweede lid, onderdeel f, opgenomen algemene verwijzing naar Europese en andere internationale normen is overgenomen van die uit de andere hoofdstukken en afdelingen en heeft dus slechts betrekking op het soort en aantal bemanningsleden.

Artikel 3.4.2

1. Overeenkomstig bindende besluiten van organen van de Europese Gemeenschappen dan wel anderszins ter uitvoering van verdragen of bindende besluiten van volkenrechtelijke organisaties, worden bij regeling van Onze Minister voorschriften gegeven ten aanzien van de vaartijden en bemanningssterkte en de hiermee verband houdende eisen voor schepen en voor uitrustingsstukken van schepen.

2. De in het eerste lid bedoelde voorschriften betreffen in ieder geval:

- a. verschillende binnenwateren of soorten binnenwateren;
- b. verschillende soorten binnenschepen;
- c. het onderzoek en de keuring en de daarmee samenhangende documenten;
- d. de erkenning van buitenlandse gelijkwaardige documenten;
- e. de aanwijzing van en de aanwijzingen voor de bevoegde autoriteiten.

3. In het belang van de arbeidsbescherming en de veiligheid van de vaart kan de regeling, bedoeld in het eerste lid, aanvullende voorschriften bevatten inzake:

- a. de toestand waarin bemanningsleden geen arbeid mogen verrichten;
- b. de rusttijden van bemanningsleden;
- c. de vaartijden van binnenschepen;
- d. de samenstelling van de minimumbemanning van motorschepen, duwboten, één geheel vormende samenstellen van binnenschepen, passagiersschepen en veerboten dan wel voor categorieën daarvan en bij te onderscheiden exploitatiewijzen, alsmede de aan bemanningsleden te stellen eisen;
- e. eisen aan de deskundigheid van bemanningsleden, waaronder begrepen kunnen worden opleiding en ervaring.

4. Voor de toepassing van het derde lid wordt onder motorschip verstaan een binnenschip dat is bestemd of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van goederen en dat door middel van zijn eigen mechanische voortstuwingsmiddelen zelfstandig kan varen.

**Toelichting 3.4.2,
eerste en tweede lid:**

(zie codificatietabel)

derde lid:

Dit artikellid komt overeen met artikel 5 van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Niet overgenomen zijn de bevoegdheid van ambtenaren tot het stellen van eisen m.b.t. de vaartijden van schepen en de verplichtingen tot registreren van gegevens voor het toezicht op die wet. In dit wetsvoorstel is ervoor gekozen om geen ambtenaren meer rechtstreeks bevoegd te maken, maar steeds de Minister. De Minister kan zijn bevoegdheid mandateren aan ambtenaren. De verplichtingen betreffende de registratie van gegevens is ondergebracht in hoofdstuk 4 van dit wetsvoorstel. Opgemerkt wordt dat de in artikel 6 van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart vastgelegde bevoegdheid van de Minister om ten aanzien van bepaalde groepen van bemanningsleden dan wel van bepaalde categorieën schepen vrijstelling te verlenen, eveneens onder het bereik van dit artikel valt. Om die reden is er van afgezien een specifiek artikel analoog aan het genoemde artikel 6 in dit wetsvoorstel op te nemen.

De Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en het daarbij behorende Besluit sluiten aan bij hoofdstuk 23 van het ROSR 1995. Desondanks is het, gelet op de specifieke Nederlandse situatie in vergelijking met de andere lidstaten van de Herziene Rijnvaartakte, noodzakelijk om van hoofdstuk 23, zonder daarmee in strijd te komen, af te kunnen wijken. Randvoorwaarde daarbij is, dat aan de genoemde doelstellingen, in casu de arbeidsbescherming en de veiligheid van de vaart, geen afbreuk wordt gedaan.

Artikel 3.4.3

De minimumbemanning van andere dan de in artikel 3.4.2, derde lid, onderdeel d, bedoelde schepen is, rekening houdend met de afmetingen, de bouw, de inrichting en de bestemming ervan, voldoende met het oog op de veiligheid van de vaart en de arbeid aan boord. Deze schepen zijn voorzien van een verklaring van Onze Minister waarin de minimumbemanning is vastgelegd.

Toelichting 3.4.3:

Dit artikel komt qua strekking overeen met artikel 14, tweede lid, van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. De wijziging betreft het vervangen van de discretionaire bevoegdheid van de directeur van de divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (vroeger: Hoofd Scheepvaartinspectie) ten aanzien van het vaststellen van bemanningsvoorschriften voor niet in artikel 3.4.2, derde lid, onderdeel d, genoemde schepen, door de bevoegdheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Zie daarvoor ook het algemene deel van de memorie van toelichting, onderdeel 6.3.3, en de toelichting bij artikel 3.4.2, derde lid. Een en ander is tevens in overeenstemming met het in de Algemene wet bestuursrecht vastgelegde principe geen attributie toe te passen in de regelgeving. Het betreft de bemanningsvoorschriften voor schepen zoals sleepboten, sleepschepen, binnenvissersschepen, veerponten en drijvende werktuigen waarvoor geen specifieke bemanningstabellen zijn opgesteld. Omdat sinds de derde wijziging van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart in 1998 de verantwoordelijkheid van de Minister van Sociale Zaken voor die wet is komen te vervallen, is er geen aanleiding meer om de onder dat ministerie ressorterende Arbeidsinspectie te betrekken bij het vaststellen van deze bemanningsvoorschriften, zoals voorheen formeel in het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart nog was vastgelegd. Een

en ander is tevens in overeenstemming met de overeenkomstige voorschriften in hoofdstuk 23 (het bemanningshoofdstuk) van het ROSR 1995.

Artikel 3.4.4

Een vrouw mag geen deel uitmaken van de minimumbemanning gedurende zes weken voor de vermoedelijke datum van haar bevalling en zeven weken na de datum van haar bevalling.

Toelichting 3.4.4:

Dit artikel is overgenomen uit het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en qua formulering vereenvoudigd.

Artikel 3.4.5

1. Een bemanningslid is in het bezit van een geneeskundige verklaring, afgegeven door een arts die is aangewezen door Onze Minister dan wel door een bevoegde autoriteit in het buitenland, waaruit blijkt dat hij voldoet aan de eisen betreffende de lichamelijke geschiktheid als bedoeld in artikel 3.5.4, tweede lid, aanhef en onderdeel a.
2. De artikelen 3.5.6, eerste tot en met vierde en zesde lid, 3.5.13 en 3.5.14 zijn van overeenkomstige toepassing.

Toelichting artikel 3.4.5:

(zie codificatietabel)

Artikel 3.4.6

1. Een ambtenaar als bedoeld in artikel 5.2 kan vorderen dat binnen een door hem te stellen termijn een nieuwe geneeskundige verklaring wordt afgegeven, indien hij redelijkerwijs vermoedt dat de houder daarvan niet meer voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 3.4.5, eerste lid.
2. Indien een geneeskundige verklaring wordt afgegeven, overeenkomstig het eerste lid, komen de kosten van afgifte ten laste van het Rijk.
3. Bij regeling van Onze Minister worden nadere regels gesteld met betrekking tot het eerste lid.

Toelichting artikel 3.4.6:

(zie codificatietabel)

Artikel 3.4.7

1. Onze Minister kan ontheffing verlenen van het krachtens artikel 3.4.2, derde lid, bepaalde.
2. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend. Aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.
3. Een ontheffing kan worden ingetrokken, indien een daaraan verbonden voorschrift niet wordt nageleefd.

Toelichting artikel 3.4.7:

(zie codificatietabel)

Artikel 3.4.8

1. De gezagvoerder en diens werkgever zijn verplicht tot naleving van het krachtens artikel 3.4.2, derde lid, onderdelen a tot en met

d, bepaalde, van het tot hen gerichte, krachtens artikel 3.4.2, derde lid, onderdeel e, bepaalde en van de krachtens artikel 3.4.7, tweede lid, aan een ontheffing verbonden beperkingen en voorschriften.

2. Een bemanningslid is verplicht tot naleving van het tot hem gerichte krachtens artikel 3.4.2, derde lid, onderdelen a en e, bepaalde en van de tot hem gerichte krachtens artikel 3.4.7, tweede lid, aan een ontheffing verbonden beperkingen en voorschriften.

Toelichting artikel 3.4.8:
(zie codificatietabel)

Artikel 3.4.9

1. Het is een bemanningslid verboden arbeid te verrichten in een toestand van oververmoeidheid.

2. Het is verboden een bemanningslid in een toestand van oververmoeidheid arbeid te laten verrichten.

3. Het is verboden de arbeid zodanig te organiseren dat een bemanningslid arbeid verricht in strijd met het bepaalde bij of krachtens de Arbeidstijdenwet.

4. Het is verboden te varen met een binnenschip waarvan de bemanning, onderscheidenlijk een bemanningslid niet voldoet aan het bepaalde in of krachtens deze afdeling.

5. Het is een bemanningslid verboden arbeid te verrichten in afwijking van het bepaalde in of krachtens deze afdeling.

Toelichting artikel 3.4.9:
(zie codificatietabel)

derde lid:

Met name wordt bedoeld op § 5.5 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer.

Afdeling 5. Vaarbewijs

§ 1. Algemeen

Artikel 3.5.1

1. Een gezagvoerder is bij het varen op de binnenwateren in het bezit van een geldig groot vaarbewijs, indien hij vaart met:

a. een schip met een lengte van ten minste 20 meter;

b. een passagiersschip;

c. een veerboot;

d. een veerpont die een snelheid van 30 kilometer of meer per uur ten opzichte van het water kan bereiken;

e. een sleepboot, duwboot of sleep-duwboot die wordt gebruikt om één of meer schepen te slepen, te duwen of langs zijde vastgemaakt mee te voeren, en waarbij de totale lengte van het meegevoerde schip of van de gezamenlijk meegevoerde schepen minimaal 20 meter bedraagt, dan wel het product van de in meters gemeten lengte, breedte en diepgang van het meegevoerde schip of van de gezamenlijk meegevoerde schepen ten minste 100 bedraagt;

2. Voor schepen, anders dan bedoeld in het eerste lid, onderdelen b, c, d en e, is toegestaan dat een gezagvoerder bij het varen op de binnenwateren in het bezit is van een geldig beperkt groot

vaarbewijs, indien de lengte van het schip minder dan 35 meter bedraagt;

3. Voor pleziervaartuigen is het toegestaan dat een gezagvoerder bij het varen op de binnenwateren in het bezit is van een geldig klein vaarbewijs, indien de lengte van het schip minder dan 25 meter bedraagt.

4. Een gezagvoerder is bij het varen op de binnenwateren in het bezit van een geldig groot, beperkt groot of klein vaarbewijs, indien hij vaart met:

a. een schip, anders dan bedoeld in het eerste lid, onderdelen b, c, d en e, en met een lengte van ten minste 15 en minder dan 20 meter;

b. een schip, anders dan bedoeld in het eerste lid, onderdelen b, c, d en e, en met een lengte van minder dan 15 meter, dat door middel van zijn eigen mechanische voortstuwingsmiddelen zelfstandig kan varen en een snelheid van meer dan 20 kilometer per uur ten opzichte van het water kan bereiken.

5. Bij regeling van Onze Minister worden onder meer met betrekking tot de aard van het vaarwater, de grootte van de veerponten, het aantal te vervoeren passagiers en de manoeuvreerbaarheid nadere voorschriften gegeven ten aanzien van andere dan in het eerste lid, onderdeel d, genoemde veerponten.

Toelichting artikel 3.5.1:

In het eerste lid is in de onderdelen a tot en met e vastgelegd in welke gevallen de gezagvoerder van het schip in het bezit dient te zijn van een groot vaarbewijs. Zoals aangegeven in het algemene deel van de memorie van toelichting, onderdeel 5.5, is in de Binnenvaartwet gekozen voor een andere benadering van de vaarbewijsplicht. Dat betekent dat anders dan in de Binnenschepenwet het lengtecriterium een belangrijkere rol is gaan spelen ten koste van het criterium bedrijfsmatige vaart, waardoor de handhaafbaarheid is verbeterd. Het Reglement Rijnpatenten 1998 heeft daarvoor model gestaan, hetgeen uit het oogpunt van harmonisatie wenselijk is gebleken, mede omdat de Binnenvaartwet ook van toepassing zal zijn op het Rijnkruisend verkeer. Kenmerkende verschillen die zijn blijven bestaan tussen beide regelingen betreffen met name de voorschriften ten aanzien van veerponten en veerboten, de sleep- en duwvaart en de regels ten aanzien van snelle pleziervaartuigen en snelle veerponten.

Het eerste lid, onderdeel a, betreffende de lengtegrens van 20 meter waar een groot vaarbewijs verplicht wordt, komt overeen met de waarde opgenomen in de Binnenschepenwet. Wel wordt hier het aanvullende criterium betreffende het bedrijfsmatig gebruik van het schip geschrapt. Het eerste lid, onderdelen b en c, stemt overeen met het voorschrift uit de Binnenschepenwet dat een groot vaarbewijs voorschrijft voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanningsleden.

Het eerste lid, onderdeel d, sluit aan bij de huidige praktijk, waarbij aan de gezagvoerders van de zogenaamde snelle veerponten, en op lokaal niveau aan die van watertaxi's, overeenkomstige eisen worden gesteld. De norm van 30 km is te beschouwen als een harde norm en dient derhalve in het wetsvoorstel te worden opgenomen.

Het eerste lid, onderdeel e, is in overeenstemming met het overeenkomstige voorschrift in de Binnenschepenwet. Nieuw is de

toevoeging in onderdeel e, dat, indien het product van de in meters gemeten lengte, breedte en diepgang van het schip dat wordt meegevoerd meer dan 100 bedraagt, de schipper van de sleepboot, duwboot of sleep-duwboot eveneens een groot vaarbewijs moet hebben. Ten opzichte van de voorschriften in de Binnenschepenwet betekent dit een geringe aanscherping. Achtergrond is de overweging dat er bij het uitoefenen van tractie op bijvoorbeeld een zeeschipbak sprake is van een vergelijkbaar nautische belasting als bij een duwbak van minimaal 20 meter lang. Zoals in de toelichting bij artikel 3.1.1 is aangegeven, wordt ook bij het voorschrijven van een certificaat aan duwbakken uitgegaan van de equivalentie van de lengtegrens van 20 meter en het getal van 100, zijnde het minimale product van de drie genoemde afmetingen.

Nieuw is het tweede lid, dat de gezagvoerder van schepen met een lengte van minder dan 35 meter met een beperkt groot vaarbewijs kan volstaan. Aanvullende voorwaarde daarbij is dat deze schepen niet behoren tot één van de categorieën genoemd in de onderdelen b, c, d en e, van het eerste lid, dat wil zeggen dat het niet betreft passagierschepen, veerboten, snelle veerponten of sleepboten, duwboten of sleep-duwboten die andere schepen met de gedefinieerde minimumlengte voortduwen, meevoeren of slepen. Ten opzichte van de Binnenschepenwet betekent dit een verlichting voor de bedrijfsmatige vaart met kleine schepen die goederen vervoert, en ten opzichte van de niet-bedrijfsmatige vaart een aanscherping van de eisen. De grens van 35 meter is ontleend aan de Regeling Rijnpatenten 1998, waar een overeenkomstig onderscheid geldt tussen het zogenoemde groot patent en het klein patent. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar het algemene deel van de memorie van toelichting.

Het derde lid strekt ertoe, dat gezagvoerders van pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 25 meter in plaats van een groot vaarbewijs of een beperkt groot vaarbewijs een klein vaarbewijs mogen overleggen.

Samenvattend is de belangrijkste wijziging ten aanzien van de Binnenschepenwet het voorschrift, dat voortaan ook de gezagvoerders van niet-bedrijfsmatig gebruikte schepen in het bezit moeten zijn van een groot vaarbewijs, indien het schip 35 meter of langer is, en in het bezit van een beperkt groot vaarbewijs, indien het schip korter is dan 35 meter. Voor schepen kleiner dan 25 meter, maar, gelet op het vierde lid, 20 meter of langer, geldt dat voor de pleziervaart een klein vaarbewijs het beperkt groot vaarbewijs of groot vaarbewijs mag vervangen.

In het vierde lid, onderdeel a, is vastgelegd dat de gezagvoerder van elk schip met een lengte van tenminste 15 meter en kleiner dan 20 meter in het bezit moet zijn van ten minste een klein vaarbewijs. Dit voorschrift is, evenals het in onderdeel b genoemde voorschrift betreffende de zogenaamde snelle motorboten kleiner dan 15 meter, onveranderd uit de Binnenschepenwet overgenomen. Tevens wordt, naar analogie van artikel 16, vijfde lid, van de Binnenschepenwet, aangegeven, dat op de in dit lid genoemde schepen ook met een groot of een beperkt groot vaarbewijs mag worden gevaren.

Het vijfde lid bepaalt dat ten aanzien van andere dan de zogenaamde snelle veerponten bij ministeriële regeling nadere voorschriften ten aanzien van de vaarbewijsplicht zullen worden vastgesteld. Overweging om dit bij ministeriële regeling te doen vaststellen is de grote diversiteit die er bestaat ten aanzien van veerponten die maatwerk noodzakelijk maakt. Genoemd kunnen worden als criteria de aard van het vaarwater, de grootte van de veerponten, het aantal passagiers en de manoeuvreerbaarheid (bijvoorbeeld het al dan niet vrijvaren van de

veerponten).

Artikel 3.5.2

Deze afdeling is niet van toepassing op:

- a. binnenschepen, bestemd tot het redden van drenkelingen;
- b. binnenschepen, bestemd om louter door spierkracht te worden voortbewogen;
- c. drijvende werktuigen die zich bevinden in een grind- of zandgat.

Toelichting artikel 3.5.2:

Dit artikel is afkomstig van artikel 17, eerste lid, onderdelen b, c en d, van de Binnenschepenwet. Artikel 17, eerste lid, onderdeel a, is opgenomen in artikel 1.5 van dit wetsvoorstel. In de toelichting bij dat artikel is daaraan aandacht besteed.

Artikel 3.5.3

1. Artikel 3.5.1, eerste lid tot en met vierde lid, is niet van toepassing op de gezagvoerder die in het bezit is van een bij regeling van Onze Minister aangewezen krachtens de Herziene Rijnvaartakte afgegeven gelijkwaardig vaarbewijs of van een gelijkwaardig vaarbewijs als bedoeld in artikel 3.5.16, derde lid.
2. Artikel 3.5.1, eerste lid, aanhef en onderdeel a, is niet van toepassing op de kapitein van een zeeschip:
 - a. indien met hem een persoon zich aan boord bevindt die in het bezit is van een groot vaarbewijs, van een daaraan gelijkwaardig bij regeling van Onze Minister aangewezen krachtens de Herziene Rijnvaartakte afgegeven vaarbewijs of van een daaraan gelijkwaardig vaarbewijs als bedoeld in artikel 3.5.16, derde lid; of
 - b. indien het een zeeschip betreft, niet zijnde een havensleepboot:
 - 1°. dat gebruik dient te maken van een loods en zich bevindt op de scheepvaartwegen, bedoeld in de artikelen 10, eerste lid, en 11, van de Scheepvaartverkeerswet, met uitzondering van zeeschepen die zich bevinden op de scheepvaartweg van Rotterdam tot aan Gorinchem;
 - 2°. dat van de loodsplicht is vrijgesteld op grond van artikel 10, tweede lid, van de Scheepvaartverkeerswet of waarvoor ontheffing is verleend op grond van artikel 10, derde lid, van die wet, en zich bevindt op de scheepvaartwegen, bedoeld onder 1°; of
 - 3°. dat zich bevindt in de haven van Scheveningen.
3. Artikel 3.5.1, eerste lid, is van toepassing op schepen die zich op de Rijn, de Lek of de Waal bevinden, voor zover deze toepassing verenigbaar is met bij of krachtens de Herziene Rijnvaartakte gegeven regelen.

Toelichting artikel 3.5.3, eerste lid:

Behalve het groot patent dat in de plaats kan komen van het groot vaarbewijs, beperkt groot vaarbewijs en het klein vaarbewijs, geldt ook hier dat het klein patent in de plaats kan komen van het beperkt groot vaarbewijs en het klein vaarbewijs, en dat het sportpatent het klein vaarbewijs kan vervangen.

tweede lid:

Het is zuiverder om de verplichting tot het aan boord van een zeeschip aanwezig zijn van een persoon in het bezit van een groot vaarbewijs en dergelijke op te nemen in onderhavige afdeling in plaats van in afdeling 4. Hiermee wordt voorkomen, dat het regime met betrekking tot de vaarbewijzen ten aanzien van de zee kapitein afwijkt van hetzelfde regime

dat hem wordt opgelegd in het kader van afdeling 4 van dit hoofdstuk. Dat was namelijk het geval in de verhouding tussen artikel 17, eerste lid, aanhef en onderdeel e, van de Binnenscheperwet en de artikelen 4 en 5, eerste lid, van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Dit geldt eveneens voor de uitzondering van de vaarbewijsplicht, indien het zeeschip vaart op de zogenaamde loodsplichtige wateren of zich in de Scheveningse haven bevindt (tweede lid, aanhef en onderdeel b), met dien verstande, dat deze uitzondering, als zijnde van belang voor de bemanning van het zeeschip, ook in artikel 3.4.1, tweede lid, aanhef en onderdeel d, te vinden is.

§ 2. Voorschriften voor de afgifte van het vaarbewijs

Artikel 3.5.4

1. Onze Minister dan wel een door hem aangewezen persoon of instelling geeft een vaarbewijs af na overlegging van verklaringen, waaruit blijkt dat de aanvrager voldoet aan bij regeling van Onze Minister te stellen eisen om het binnenschip veilig te voeren.
2. De in het eerste lid bedoelde eisen hebben betrekking op:
 - a. de algemene lichamelijke geschiktheid, in het bijzonder de geschiktheid van de gezichts- en gehoororganen, en de geestelijke geschiktheid; en
 - b. de kennis en de bekwaamheid om het binnenschip te voeren.
3. De in het eerste lid bedoelde eisen kunnen voorts betrekking hebben op de vaartijd. Onder vaartijd wordt verstaan de tijd die na het bereiken van de leeftijd van 16 jaar is doorgebracht als lid van de dekbemanning van een schip.
4. De in het eerste lid bedoelde eisen kunnen verschillend zijn naar gelang het betreft een vaarbewijs geldig op alle binnenwateren of een vaarbewijs geldig op een gedeelte van de binnenwateren en naar gelang het betreft een groot, een beperkt groot of een klein vaarbewijs.

Toelichting artikel 3.5.4, eerste lid:

Het eerste gedeelte van de volzin sluit aan bij de reeds bestaande praktijk, dat op grond van het Besluit mandaat afgifte vaarbewijzen binnenvaart van de Minister van Verkeer en Waterstaat het Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart (het KOFS) en de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB (de ANWB) zijn aangewezen als instanties belast met de afgifte van het groot, respectievelijk het klein vaarbewijs. Deze mandaatbevoegdheid wordt nu, hoewel niet strikt noodzakelijk, voor de duidelijkheid in dit wetsvoorstel opgenomen.

Artikel 3.5.5

1. Een vaarbewijs wordt niet afgegeven aan degene:
 - a. die de leeftijd van 18 jaar nog niet heeft bereikt;
 - b. aan wie bij rechterlijke uitspraak de bevoegdheid tot het voeren van binnenscheperen is ontzegd, voor de duur van de ontzegging;
 - c. van wie ingevolge artikel 3.5.12, tweede lid, inlevering van het vaarbewijs is gevorderd dan wel wiens vaarbewijs is ingenomen.
2. Voor de toepassing van het eerste lid, onderdelen b en c, wordt onder vaarbewijs mede verstaan een vaarbewijs, afgegeven door het daartoe bevoegde gezag buiten Nederland, waarvan de houder in Nederland woonachtig is.

Toelichting artikel 3.5.5:

(zie codificatietabel)

eerste lid, onderdeel b:

Ontzegging zal kunnen geschieden door de rechter op basis van de in het wetsvoorstel van de Overgangswet Binnenvaartwet op te nemen wijziging van artikel 8 van de Wet op de economische delicten, welke zal luiden:

Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel c door een puntkomma, wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

d. ontzegging aan de houder van een vaarbewijs van de bevoegdheid tot het voeren van een binnenschip voor een tijd van ten hoogste twee jaren.

Artikel 3.5.6

1. Het onderzoek of de aanvrager voldoende lichamelijk en geestelijk geschikt is als bedoeld in artikel 3.5.4, tweede lid, onderdeel a, geschiedt door een of meer deskundigen die door Onze Minister worden aangewezen. De deskundige geeft een verklaring af, indien het onderzoek met gunstig gevolg heeft plaatsgevonden.
2. Indien uit de in het eerste lid bedoelde verklaring blijkt, dat het om een beperkte geschiktheid gaat, kunnen aan het vaarbewijs voorschriften worden verbonden, die op het vaarbewijs worden opgenomen.
3. Wordt de afgifte van een in het eerste lid bedoelde verklaring geweigerd of blijkt uit die verklaring, dat het gaat om een beperkte geschiktheid als bedoeld in het tweede lid, dan wordt op aanvraag van de aanvrager door een andere door Onze Minister aangewezen deskundige nogmaals onderzocht of aan de aanvrager een verklaring als bedoeld in het eerste lid, kan worden afgegeven.
4. De deskundige gaat niet tot een geneeskundig onderzoek over dan nadat de aanvrager zich heeft gelegitimeerd.
5. Het onderzoek blijft achterwege, indien uit een eigen verklaring van de aanvrager blijkt dat hij lichamelijk en geestelijk voldoende geschikt is voor het beoefenen van de vaart op de binnenwateren, en indien de aanvrager:
 - a. een klein vaarbewijs wenst te verkrijgen;
 - b. reeds een vaarbewijs bezit en de 50-jarige leeftijd nog niet heeft bereikt; of
 - c. niet langer dan drie maanden tevoren een overeenkomstig onderzoek met gunstig gevolg heeft ondergaan.
6. Bij regeling van Onze Minister worden nadere voorschriften gegeven omtrent dit artikel.

Toelichting artikel 3.5.6:

(zie codificatietabel)

Artikel 3.5.7

1. Het onderzoek of de aanvrager voldoende kennis en bekwaamheid bezit als bedoeld in artikel 3.5.4, tweede lid, onderdeel b, geschiedt door instellingen of personen die door Onze Minister worden aangewezen. Zij geven een verklaring af indien het onderzoek met gunstig gevolg heeft plaatsgevonden.
2. Onze Minister kan geïnteresseerden aanwijzen die het onderzoek kunnen bijwonen.
3. Het onderzoek kan geheel of gedeeltelijk achterwege blijven, indien de aanvrager in het bezit is van:

- a. een geldig vaarbewijs;
 - b. een vaarbewijs dat zijn geldigheid heeft verloren door het verstrijken van de geldigheidsduur;
 - c. een door Onze Minister ingevolge artikel 3.5.16 erkend vaarbewijs of bewijs van vaarbekwaamheid voor de binnenvaart.
4. Bij regeling van Onze Minister worden nadere voorschriften gegeven omtrent dit artikel, waaronder in elk geval omtrent:
- a. de inhoud van het onderzoek;
 - b. de toelating van de aanvrager tot het onderzoek;
 - c. de wijze van onderzoek;
 - d. het geheel of gedeeltelijk achterwege blijven van het onderzoek;
 - e. uitsluiting van deelname aan het onderzoek;
 - f. indien toepassing is gegeven aan het tweede lid, de bevoegdheden van en de vergoeding voor de gecommiteerden.

Toelichting artikel 3.5.7:
(zie codificatietabel)

Artikel 3.5.8

1. De kennis en bekwaamheid voor het klein vaarbewijs betreffen in ieder geval:
- a. de wettelijke bepalingen, voor zover van belang voor de veilige vaart op de binnenwateren;
 - b. de voortstuwingswerktuigen;
 - c. de veiligheidsmaatregelen;
 - d. de waterwegen en de omstandigheden van het vaarwater;
 - e. de meteorologie;
 - f. het varen, manoeuvreren en de onder bijzondere omstandigheden te nemen maatregelen.
2. De kennis en bekwaamheid voor het beperkt groot vaarbewijs en het groot vaarbewijs betreffen naast de in het eerste lid genoemde onderwerpen in ieder geval:
- a. de stabiliteit, het laden en lossen en de veiligheidsvoorschriften daaromtrent;
 - b. de bouw en het onderhoud van het binnenschip, van de voortstuwingsinstallaties en van de overige werktuigen, alsmede de veiligheidsmaatregelen daaromtrent.

Toelichting artikel 3.5.8:
(zie codificatietabel)

§ 3. Geldigheid van het vaarbewijs

Artikel 3.5.9

1. Het beperkt groot vaarbewijs en het groot vaarbewijs, afgegeven voor de 50-jarige leeftijd van de houder, zijn geldig tot de dag waarop hij de leeftijd van 50 jaar en drie maanden bereikt.
2. Het beperkt groot vaarbewijs en het groot vaarbewijs, afgegeven na het bereiken van de 50-jarige, doch voor het bereiken van de 55-jarige leeftijd van de houder, zijn geldig tot de dag waarop hij de leeftijd van 55 jaar en drie maanden bereikt.
3. Het beperkt groot vaarbewijs en het groot vaarbewijs, afgegeven na het bereiken van de 55-jarige, doch voor het bereiken van de 60-jarige leeftijd van de houder, zijn geldig tot de dag waarop hij de leeftijd van 60 jaar en drie maanden bereikt.

4. Het beperkt groot vaarbewijs en het groot vaarbewijs, afgegeven na het bereiken van de 60-jarige, doch voor het bereiken van de 65-jarige leeftijd van de houder, zijn geldig tot de dag waarop hij de leeftijd van 65 jaar en drie maanden bereikt.

5. Het beperkt groot vaarbewijs en het groot vaarbewijs, afgegeven na het bereiken van de 65-jarige leeftijd van de houder, zijn geldig tot drie maanden na de eerstvolgende verjaardag van de houder.

Toelichting artikel 3.5.9:

(zie codificatietabel)

Artikel 3.5.10

1. Het klein vaarbewijs, afgegeven voor de 62-jarige leeftijd van de houder, is geldig tot de dag waarop hij de 65-jarige leeftijd bereikt.

2. Het klein vaarbewijs, afgegeven nadat de houder de 62-jarige leeftijd heeft bereikt, is drie jaar geldig.

Toelichting artikel 3.5.10:

(zie codificatietabel)

Artikel 3.5.11

1. Een vaarbewijs verliest zijn geldigheid:

a. door afgifte van een nieuw vaarbewijs dan wel een vervangend vaarbewijs;

b. door omwisseling tegen een vaarbewijs dat aan de houder door het daartoe bevoegde gezag buiten Nederland is afgegeven, voor de categorie of categorieën van binnenschepen waarop de omwisseling betrekking heeft;

c. gedurende de tijd dat aan de houder de bevoegdheid tot het voeren van een binnenschip is ontzegd;

d. door het onbevoegd daarin aanbrengen van wijzigingen;

e. door het overlijden van de houder;

f. door ongeldigverklaring, voor de categorie of categorieën waarop de ongeldigverklaring betrekking heeft;

g. indien het niet meer behoorlijk leesbaar is.

2. Voor de toepassing van het eerste lid wordt onder vaarbewijs mede verstaan een vaarbewijs, afgegeven door het daartoe bevoegde gezag in een andere lidstaat van de Europese Gemeenschappen of in een andere Staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en waarvan de houder in Nederland woonachtig is.

Toelichting artikel 3.5.11, eerste lid, onderdeel c:

Verwezen wordt naar de toelichting bij artikel 3.5.5, eerste lid, onderdeel b.

Artikel 3.5.12

1. Onze Minister kan een vaarbewijs voor een of meer categorieën van binnenschepen of voor een gedeelte of het geheel van de geldigheidsduur ongeldig verklaren, indien:

a. het vaarbewijs is afgegeven op grond van door de houder verschaft onjuiste gegevens en het niet zou zijn afgegeven indien de onjuistheid van die gegevens ten tijde van de aanvraag bekend zou zijn geweest;

- b. het kennelijk abusievelijk aan de houder is afgegeven;
 - c. de houder hierom schriftelijk verzoekt;
 - d. de houder blijkens een onderzoek niet langer beschikt over de lichamelijke of geestelijke geschiktheid die is vereist voor het besturen van een of meer categorieën van binnenschepen waarvoor het vaarbewijs is afgegeven;
 - e. niet wordt voldaan aan de voorschriften, bedoeld in artikel 3.5.6, tweede lid.
2. Op eerste vordering van Onze Minister overhandigt de houder hem het vaarbewijs dat ingevolge het eerste lid, onderdelen a tot en met e, ongeldig is verklaard.
3. Voor de toepassing van het eerste lid wordt onder vaarbewijs mede verstaan een vaarbewijs, afgegeven door het daartoe bevoegde gezag buiten Nederland, waarvan de houder in Nederland woonachtig is.
4. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere voorschriften betreffende dit artikel worden vastgesteld.

Toelichting artikelen 3.5.11 en 3.5.12:

Aangesloten wordt bij het systeem zoals dat bestaat in hoofdstuk 4 van het Reglement Rijnpatenten 1998 en bij de artikelen 123 en 124 van de Wegenverkeerswet (de regeling voor de rijbewijzen). De artikelen 17, derde en vierde lid, en 25, derde en vierde lid, van de Binnenschepenwet geven terzake een onvolledige voorziening.

§ 4. Nader onderzoek

Artikel 3.5.13

1. Op vordering van Onze Minister onderwerpt de houder van een vaarbewijs ten aanzien van wie een vermoeden van lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid tot of onbekwaamheid in het voeren van het binnenschip bestaat, zich aan een onderzoek.
2. De artikelen 3.5.6, eerste, vierde en zesde lid, en 3.5.7, eerste, tweede en vierde lid, zijn van overeenkomstige toepassing.
3. Onze Minister kan het vaarbewijs intrekken, indien:
- a. bij een in dit artikel bedoeld onderzoek de afgifte van een verklaring wordt geweigerd;
 - b. de betrokkene niet aan de in het eerste lid bedoelde verplichting voldoet zonder dat van een geldige reden daartoe blijkt.

Toelichting artikel 3.5.13:

(zie codificatietabel)

Artikel 3.5.14

Indien bij een in artikel 3.5.13 bedoeld onderzoek de ongeschiktheid of onbekwaamheid niet blijkt, komen de kosten van het onderzoek ten laste van het Rijk.

Toelichting artikel 3.5.14:

(zie codificatietabel)

§ 5. Vrijstelling en erkenning

Artikel 3.5.15

1. Onze Minister kan ontheffing of vrijstelling verlenen van de verplichting in het bezit te zijn van een geldig vaarbewijs, indien

naar zijn oordeel de veilige vaart met het binnenschip op binnenwateren voldoende gewaarborgd is. Aan een ontheffing of vrijstelling kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden. De gezagvoerder draagt zorg voor de naleving van de voorschriften en de beperkingen.

2. Onze Minister kan een krachtens het eerste lid verleende ontheffing intrekken, indien de betrokken voorschriften en beperkingen niet worden nageleefd.

Toelichting artikel 3.5.15:

(zie codificatietabel)

Artikel 3.5.16

1. Onze Minister kan een bewijs van vaarbekwaamheid voor een of meer vormen van binnenvaart erkennen, indien naar zijn oordeel het bewijs voldoende waarborg biedt voor het veilig voeren van een binnenschip op binnenwateren. Alsdan treedt het bewijs van vaarbekwaamheid in de plaats van de verklaring, bedoeld in artikel 3.5.7, eerste lid.

2. Onze Minister kan ter vorming van zijn oordeel verlangen dat bescheiden worden overgelegd en inlichtingen worden verschaft met betrekking tot de kennis en bekwaamheid die ten grondslag liggen aan de afgifte van het bewijs van vaarbekwaamheid.

3. Bij regeling van Onze Minister kunnen vaarbewijzen of bewijzen van vaarbekwaamheid worden erkend die zijn afgegeven door een bevoegde autoriteit in het buitenland. Het eerste en tweede lid zijn van overeenkomstige toepassing.

4. Het eerste, tweede en derde lid zijn van overeenkomstige toepassing op andere geneeskundige verklaringen dan de verklaring, bedoeld in artikel 3.5.6, eerste lid.

Toelichting artikel 3.5.16, eerste tot en met derde lid:

(zie codificatietabel)

vierde lid:

Het erkennen van buitenlandse geneeskundige verklaringen en van bijvoorbeeld de Nederlandse geneeskundige verklaring voor de zeevaart is reeds praktijk op grond van artikel 7, eerste lid, onderdeel d, van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart en richtlijn 2, bijlage 8, van het Reglement Rijnpatenten 1998.

§ 6. Nadere voorschriften

Artikel 3.5.17

1. Overeenkomstig bindende besluiten van organen van de Europese Gemeenschappen dan wel anderszins ter uitvoering van verdragen of bindende besluiten van volkenrechtelijke organisaties, worden bij regeling van Onze Minister voorschriften gegeven ten aanzien van de vaarbewijzen en de radarpatenten.

2. De in het eerste lid bedoelde voorschriften betreffen in ieder geval:

- a. verschillende binnenwateren of soorten binnenwateren;
- b. verschillende soorten binnenschepen;
- c. het onderzoek en de keuring en de daarmee samenhangende documenten;
- d. de erkenning van buitenlandse gelijkwaardige documenten;
- e. de aanwijzing van en de aanwijzingen voor de bevoegde

autoriteiten.

3. In aanvulling op het eerste en het tweede lid worden bij regeling van Onze Minister voorschriften gegeven ten aanzien van de vergoedingen voor de leden van de examencommissie.

Toelichting artikel 3.5.17:
(zie codificatietabel)

§ 7. Slotbepalingen

Artikel 3.5.18

Bij regeling van Onze Minister worden nadere voorschriften betreffende deze afdeling vastgesteld. Deze voorschriften betreffen onder meer:

- a. de geldigheid van de vaarbewijzen, waaronder de tijdsduur van de geldigheid, de binnenwateren waarop deze geldig zijn, de houder van het vaarbewijs of het binnenschip waarmee wordt gevaren;
- b. de vereisten voor de afgifte van de vaarbewijzen;
- c. de modellen voor de vaarbewijzen;
- d. de aanwijzing van degene of degenen die de vaarbewijzen afgeven;
- e. vrijstelling van de vaarbewijsplicht.

Toelichting artikel 3.5.18

De wettelijke grondslag van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart in de Binnenschepenwet wordt in dit artikel omgezet in een wettelijke grondslag voor een vergelijkbare ministeriële regeling terzake. Verwezen wordt naar hetgeen daarover is gesteld in het algemeen deel.

Artikel 3.5.19

1. Het is verboden met een schip op de binnenwateren te varen zonder in het bezit te zijn van het daarvoor vereiste vaarbewijs.
2. Het is degene die weet of redelijkerwijs moet weten dat een op zijn naam gesteld vaarbewijs voor een of meer categorieën van binnenschepen dan wel voor een gedeelte van de geldigheidsduur ongeldig is verklaard, indien aan hem daarna geen ander vaarbewijs voor het voeren van een binnenschip van de betrokken categorie of categorieën is afgegeven, verboden een binnenschip van die categorie of categorieën dan wel gedurende dat gedeelte van de geldigheidsduur te voeren of als bestuurder te doen voeren.
3. Het is degene die een ontheffing heeft verkregen als bedoeld in artikel 3.5.15 verboden te handelen in strijd met aan die ontheffing verbonden voorschriften of beperkingen.
4. Het is degene die in het bezit is van een vaarbewijs waaraan voorschriften zijn verbonden als bedoeld in artikel 3.5.6, tweede lid, verboden te handelen in strijd met die voorschriften.

Toelichting artikelen 3.5.19:

Dit artikel vloeit voort uit het systeem van hoofdstuk VII (Strafbepalingen) van de Binnenschepenwet. De strafbaarstelling zal plaatsvinden in de Wet op de economische delicten, overeenkomstig het systeem van de huidige Wet vervoer binnenvaart, met uitzondering van de bepalingen die betrekking hebben op de Herziene Rijnvaartakte. De Herziene Rijnvaartakte kent immers een eigen systeem van strafbepalingen. In de

toelichting bij de artikelen 5.7, 5.8 en 5.9 wordt hieraan eveneens aandacht besteed.

HOOFDSTUK 4. REGISTRATIE EN GEGEVENSVERSTREKKING

§ 1. Registratie

Artikel 4.1

Onze Minister houdt een register bij van binnenschepen en ondernemingen in de binnenvaart.

Toelichting artikel 4.1:

De verplichting tot registratie van binnenschepen in een door Onze Minister bijgehouden register is overgenomen van artikel 53 van de Wet vervoer binnenvaart. In de praktijk worden op grond van het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 22 oktober 1993, nummer B-1742, met als titel Privacy-reglement CRB, gegevens van ondernemingen in de binnenvaart eveneens in dat register bijgehouden. Dit laatste wordt nu in dit wetsvoorstel opgenomen.

Artikel 4.2

1. In het in artikel 4.1 bedoelde register worden binnenschepen opgenomen die in Nederland krachtens artikel 785, eerste lid, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek te boek zijn gesteld.

2. De eigenaar van een in het eerste lid bedoeld binnenschip is verplicht:

- a. zijn binnenschip binnen twee weken na de teboekstelling bij het door Onze Minister bijgehouden register ter registratie aan te melden;
- b. het registratienummer binnen twee weken na de verstrekking ervan op zijn binnenschip aan te brengen; en
- c. elke wijziging die de geregistreerde gegevens betreft binnen twee weken na de wijziging bij het register ter registratie aan te melden.

Toelichting artikel 4.2:

Dit artikel is geheel overeenkomstig artikel 53 van de Wet vervoer binnenvaart, met dien verstande dat de onjuiste verwijzing naar de artikelen 193 en 783 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek is vervangen door de verwijzing naar artikel 785, eerste lid, daarvan.

Artikel 4.3

Op binnenschepen die zijn voorzien van een certificaat van onderzoek als bedoeld in artikel 3.1.6 is artikel 4.2, tweede lid, van overeenkomstige toepassing.

Toelichting artikel 4.3:

Dit is een nieuw artikel betreffende de binnenschepen die niet zijn te boek gesteld, maar die wel zijn voorzien van een certificaat van onderzoek. Op deze schepen is geen nummer van teboekstelling noch een nummer van de meetbrief aangebracht, aangezien er voor beide nummers geen verplichting bestaat. Teneinde deze schepen toch van een uniek registratienummer te voorzien, worden deze nu eveneens in het register opgenomen. Hiermee wordt een koppeling aangebracht tussen het schip en het bijbehorende certificaat van onderzoek en worden malversaties tegengegaan.

Artikel 4.4

In het in artikel 4.1 bedoelde register worden opgenomen:

- a. Rijnvaartverklaringen als bedoeld in artikel 2.1, tweede lid, onderdeel a;
- b. bewijzen van toelating als bedoeld in artikel 2.1, tweede lid, onderdeel c;
- c. certificaten van onderzoek als bedoeld in hoofdstuk 3, afdeling 3, § 3;
- d. meetbrieven als bedoeld in artikel 3.3.2;
- e. gegevens die met het oog op de onderdelen a tot en met d dienstig zijn.

Toelichting artikel 4.4:

Dit artikel bepaalt dat de documenten die op grond van dit wetsvoorstel zijn voorgeschreven, in het register worden bijgehouden. In de met de invoering van dit wetsvoorstel te vervallen wetten bestond deze verplichting niet. Deze verplichting bestond echter wel op grond van het in de toelichting bij artikel 4.1 genoemd ministeriële besluit.

Artikel 4.5

In het in artikel 4.1 bedoelde register worden de ondernemingen die op grond van hoofdstuk 2, § 2, zijn voorzien van een vergunning en de aldaar bedoelde vakbekwame personen opgenomen.

Toelichting artikel 4.5:

Dit artikel bepaalt dat de gegevens van de ondernemingen en van de vakbekwame personen in het register worden bijgehouden. In de Wet vervoer binnenvaart bestond deze verplichting niet. Deze verplichting bestond echter wel op grond van het in de toelichting bij artikel 4.1 genoemd ministeriële besluit.

Artikel 4.6

1. Onze Minister kent aan schepen als bedoeld in artikel 4.2 en in artikel 4.3 een officieel scheepsnummer toe. Dit nummer wordt opgenomen in het register als bedoeld in artikel 4.1.
2. Als officieel scheepsnummer als bedoeld in het eerste lid geldt eveneens het officiële scheepsnummer, bedoeld in artikel 2.01, eerste lid, aanhef en onderdeel c, van het Rijnvaartpolitiereglement 1995.
3. Bij regeling van Onze Minister worden nadere voorschriften gegeven betreffende de vaststelling van het officiële scheepsnummer.

Toelichting artikel 4.6:

Categorieën van schepen waarop de Herziane Rijnvaartakte van toepassing is, zijn op grond van het Rijnvaartpolitiereglement 1995, nader uitgewerkt in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995, voorzien van een officieel scheepsnummer. Onze Minister bepaalt dit nummer voor schepen die in Nederland zijn te boek gesteld en voor buitenlandse schepen die zijn voorzien van een certificaat van onderzoek dat is afgegeven door de Nederlandse commissie van deskundigen. Voor overige schepen waarop de Wet vervoer binnenvaart van toepassing is, worden op grond van het in de toelichting bij artikel 4.1 genoemd ministeriële besluit voorzien van een officieel scheepsnummer. Nieuw is dat in dit wetsvoorstel aan overige schepen eveneens een officieel scheepsnummer wordt toegekend.

Artikel 4.7

Ter uitvoering van deze paragraaf worden bij regeling van Onze Minister worden nadere voorschriften gegeven betreffende het in artikel 4.1 bedoelde register, die in ieder geval betreffen:

- a. het aanbrengen van het officiële scheepsnummer op het binnenschip;
- b. de wijze waarop een aanmelding ter registratie of ter wijziging van die registratie plaatsvindt;
- c. de te registreren gegevens;
- d. de bescherming van de geregistreerde gegevens;
- e. de wijze waarop de geregistreerde personen kennis kunnen nemen en verbetering kunnen laten aanbrengen van de over hen en hun binnenschepen opgenomen gegevens.

Toelichting artikel 4.7:

(zie codificatietabel)

Artikel 4.8

1. Onze Minister houdt een register bij betreffende de afgifte en de ongeldigheid van vaarbewijzen.
2. Het register bevat gegevens omtrent afgegeven en ongeldige vaarbewijzen alsmede omtrent rechterlijke uitspraken houdende ontzegging van de bevoegdheid tot het voeren van binnenschepen, voor zover die gegevens noodzakelijk zijn voor een goede uitvoering van deze wet en voor de handhaving van de bij of krachtens deze wet vastgestelde voorschriften.
3. Aan autoriteiten die betrokken zijn bij de uitvoering van deze wet of die zijn belast met de handhaving van de bij of krachtens deze wet vastgestelde voorschriften, worden op bij regeling van Onze Minister te bepalen wijze uit het register desgevraagd de gegevens verstrekt die zij voor de uitoefening van hun taak behoeven.
4. Aan de met de afgifte van vaarbewijzen belaste autoriteiten buiten Nederland worden inlichtingen uit het register verstrekt in de gevallen en op de wijze, zoals bij regeling van Onze Minister bepaald.

Toelichting artikel 4.8:

Dit is een nieuw artikel, analoog aan de bepalingen in de artikelen 126 en 127 van de Wegenverkeerswet 1994.

Artikel 4.9

Het is verboden te handelen in strijd met artikel 4.2, tweede lid.

Toelichting artikel 4.9:

(zie codificatietabel)

§ 2. Gegevensverstrekking

Artikel 4.10

Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gegeven omtrent het registreren of doen registreren van gegevens ten behoeve van het toezicht op de krachtens hoofdstuk 3, afdeling 4, gegeven voorschriften.

Toelichting artikel 4.10:

Dit artikel stemt overeen met artikel 5, eerste lid, aanhef en onderdeel f, van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en heeft betrekking op de controlemiddelen dienstboekje, vaartijdenboek en tachograaf.

Artikel 4.11

Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gegeven omtrent de verstrekking van gegevens betreffende het vervoer in het belang van de statistiek.

Toelichting artikel 4.11:

(zie codificatietabel)

Artikel 4.12

1. Persoonsgegevens als bedoeld in artikel 16 van de Wet bescherming persoonsgegevens, betreffende de gezondheid, worden verwerkt ter uitvoering van:
 - a. hoofdstuk 2, § 2, mede betreffende de wettelijke onbekwaamheid, met het oogmerk te beoordelen of aan deze paragraaf toepassing kan worden gegeven, dan wel of ontheffing onderscheidenlijk vrijstelling kan worden verleend;
 - b. artikel 3.5.4, eerste lid, met het oogmerk te beoordelen of de aanvrager voldoet aan de bij of krachtens deze wet gestelde eisen betreffende de algemene lichamelijke geschiktheid, de geestelijke geschiktheid en de geschiktheid van de gezichts- en gehoororganen;
 - c. artikel 3.5.13, met het oogmerk te beoordelen of sprake is van lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid van de schipper;
 - d. artikel 3.4.5, met het oogmerk te beoordelen of een bemanningslid voldoet of niet meer voldoet aan de bij of krachtens deze wet gestelde vereisten betreffende de lichamelijke geschiktheid.
2. Ter uitvoering van artikel 2.13, onderdeel c, kunnen strafrechtelijke persoonsgegevens worden verwerkt, indien dit voor de beoordeling van de betrouwbaarheid of kredietwaardigheid van een betrokkene noodzakelijk is.
3. Onze Minister is verantwoordelijk voor de verwerking van de in het eerste en tweede lid bedoelde persoonsgegevens.
4. Ter uitvoering van de Herziene Rijnvaartakte kunnen persoonsgegevens worden verwerkt betreffende de gezondheid van de bemanning van schepen die zich op de Rijn, de Lek of de Waal bevinden. De verwerking van deze gegevens vindt plaats teneinde de lichamelijke geschiktheid van de bemanning vast te stellen.
5. Bij regeling van Onze Minister wordt bepaald wie verantwoordelijk is voor de verwerking van de in het vierde lid bedoelde persoonsgegevens.

Toelichting artikel 4.12:

Dit artikel is een voortzetting van het systeem zoals dat op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens reeds was opgenomen in zowel de Wet vervoer binnenvaart (artikelen 58, 58a en 58b) als de Binnenschepenwet (artikelen 19, vierde lid, en 25, zesde lid). In de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart ontbrak een dergelijke bepaling. In die leemte wordt voorzien, zodat het systeem zal gelden voor het gehele wetsvoorstel van de Binnenvaartwet.

HOOFDSTUK 5. OVERIGE BEPALINGEN

§ 1. Vergoedingen

Artikel 5.1

1. Degene die ingevolge deze wet een aanvraag doet in verband met:

- a. het verlenen of wijzigen van een ontheffing ingevolge deze wet; of
- b. het verstrekken of wijzigen van ingevolge deze wet vereiste documenten;

is voor de behandeling van die aanvraag een vergoeding van de kosten verschuldigd.

2. Bij regeling van Onze Minister:

- a. worden de vergoedingen, bedoeld in het eerste lid, vastgesteld, met dien verstande, dat de vergoedingen niet meer bedragen dan de voor de terzake noodzakelijke handelingen werkelijk gemaakte kosten;
- b. kan worden bepaald dat, indien anderen dan Onze Minister de in het eerste lid bedoelde werkzaamheden verrichten, zij zelf daarvoor de vergoedingen alsmede de wijze van betaling van deze vergoedingen vaststellen met inachtneming van de bij regeling van Onze Minister gegeven voorschriften;
- c. wordt bepaald aan wie de vergoedingen, bedoeld in het eerste lid, verschuldigd zijn.

Toelichting artikel 5.1:

Dit artikel biedt de wettelijke grondslag voor de tariefstructuur.

§ 2. Handhaving

Artikel 5.2

1. Met het toezicht op de naleving van het bij of krachtens deze wet en de Herziene Rijnvaartakte bepaalde zijn belast:

- a. de bij of krachtens artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering aangewezen ambtenaren,
- b. de ambtenaren van de rijksbelastingdienst, bevoegd inzake douane, en
- c. de door Onze Ministers aangewezen onder hen ressorterende ambtenaren.

2. Met het toezicht op de naleving van het bij of krachtens deze wet bepaalde zijn voorts belast de bij besluit van Onze Ministers aangewezen ambtenaren. Indien zij ambtenaren van provincies, gemeenten of waterschappen aanwijzen, doen zij dit in overeenstemming met de desbetreffende besturen.

3. Een besluit als bedoeld in het tweede lid wordt bekendgemaakt in de Staatscourant.

4. Onze Ministers kunnen beleidsregels vaststellen met betrekking tot het toezicht op de naleving.

Toelichting artikel 5.2:

(zie codificatietabel)

Artikel 5.3

De ambtenaar, bedoeld in artikel 5.2, eerste of tweede lid, is

bevoegd afgifte te vorderen van ongeldige of ingetrokken certificaten van onderzoek, vaarbewijzen en meetbrieven.

Toelichting artikel 5.3:
(zie codificatietabel)

Artikel 5.4

1. De ambtenaar, bedoeld in artikel 5.2, eerste of tweede lid, is bevoegd het vaarbewijs tijdelijk in te vorderen, indien er dringende redenen aanwezig zijn om het vaarbewijs in te trekken als bedoeld in artikel 3.5.13.
2. De ambtenaar, bedoeld in artikel 5.2, eerste of tweede lid, legt het vaarbewijs dat tijdelijk is ingevorderd onverwijld en onder opgave van redenen aan Onze Minister over.
3. Onze Minister neemt, nadat hij van de tijdelijke invordering kennis heeft genomen, onverwijld een besluit over het intrekken van het vaarbewijs. Totdat een besluit als bedoeld in dit lid is genomen, geldt het besluit van de tijdelijke invordering als een besluit als bedoeld in artikel 3.5.13, derde lid.
4. Wanneer Onze Minister niet tot intrekking of verlies van geldigheid besluit, geeft hij het vaarbewijs aan de houder terug.

Toelichting artikel 5.4

Dit artikel is vergelijkbaar met artikel 130 van de Wegenverkeerswet 1994 (tijdelijke invordering rijbewijs) en stemt overeen met het met ingang van 1 oktober 2002 ingevoerde artikel 4.04 van het Reglement Rijnpatenten 1998. Het verdient aanbeveling, dat dit regime voor alle vaarbewijzen in Nederland wordt ingevoerd op dezelfde gronden als waarop voornoemd artikel 4.04 werd ingevoerd.

Artikel 5.5

1. De ingevolge deze wet afgegeven documenten zijn aan boord van het binnenschip aanwezig.
2. Onze Minister kan met betrekking tot bepaalde soorten binnenschepen vrijstelling verlenen van de in het eerste lid bedoelde verplichting.

Toelichting artikel 5.5:
(zie codificatietabel)

Artikel 5.6

Onze Minister is bevoegd tot toepassing van bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens deze wet en de Herziene Rijnvaartakte gestelde verplichtingen.

Toelichting artikel 5.6:
(zie codificatietabel)

Artikel 5.7

1. Met de opsporing van de bij of krachtens de Herziene Rijnvaartakte strafbaar gestelde feiten zijn belast de in artikel 5.2, eerste lid, onderdelen a en b, genoemde ambtenaren en voorts de in artikel 5.2, eerste lid, onderdeel c, en tweede lid, genoemde ambtenaren voor zover zij daartoe door Onze Ministers zijn aangewezen, waarbij artikel 5.2, tweede lid, tweede volzin, van overeenkomstige toepassing is. Deze ambtenaren zijn tevens

belast met de opsporing van de feiten, strafbaar gesteld in de artikelen 179 tot en met 182 en 184 van het Wetboek van Strafrecht, voor zover deze feiten betrekking hebben op een bevel, vordering of handeling, gedaan of ondernomen door henzelf.

2. Een aanwijzing als bedoeld in het eerste lid wordt bekendgemaakt in de Staatscourant.

Toelichting artikel 5.7:

zie artikel 5.9

Artikel 5.8

1. Op de eerste vordering van de ambtenaren, genoemd in artikel 5.2, eerste en tweede lid, en artikel 5.7, eerste lid, zijn de eigenaar en de gezagvoerder verplicht de volgende documenten behoorlijk ter inzage af te geven:

- a. een geldig certificaat van onderzoek dan wel een document als bedoeld in artikel 3.1.6, eerste of tweede lid;
- b. een geldige meetbrief.

2. Op de eerste vordering van de ambtenaren, genoemd in artikel 5.2, eerste en tweede lid, en artikel 5.7, eerste lid, is de gezagvoerder verplicht een geldig vaarbewijs dan wel, indien in de plaats van dit vaarbewijs een ander document volstaat of ontheffing dienaangaande is verleend, dat document onderscheidenlijk een bewijs van die ontheffing, behoorlijk ter inzage af te geven.

Toelichting artikel 5.8:

zie artikel 5.9

Artikel 5.9

1. De artikelen 5:13 en 5:15 tot en met 5:20 van de Algemene wet bestuursrecht zijn van overeenkomstige toepassing ten aanzien van de ambtenaren, bedoeld in artikel 5.7, eerste lid.

2. De ambtenaren, genoemd in artikel 5.7, eerste lid, zijn bevoegd, met medeneming van de benodigde apparatuur, een woning te betreden zonder toestemming van de bewoner.

3. De ambtenaren, genoemd in artikel 5.7, eerste lid, zijn bevoegd afgifte te vorderen van ongeldige of ingetrokken certificaten van onderzoek, vaarbewijzen en meetbrieven.

Toelichting artikelen 5.7, 5.8 en 5.9:

Deze artikelen zullen wat de opsporing ingevolge het wetsvoorstel betreft aansluiten bij titel III (Van de opsporing) van de Wet op de economische delicten. De wijziging van de Wet op de economische delicten met betrekking tot de strafbaarstelling van de overtreding van de geboden en verboden in de Binnenvaartwet wordt in het wetsvoorstel van de Overgangswet Binnenvaartwet geregeld. De opsporingsbevoegdheden ten aanzien van de Herziene Rijnvaartakte echter dienen in deze artikelen te worden geregeld in verband met het eigen strafregime van de Herziene Rijnvaartakte. Overbrenging daarvan naar de Wet op de economische delicten is derhalve niet mogelijk.

§ 3. Noodwetgeving

Artikel 5.10

1. Onverminderd de artikelen 7, eerste lid, en 8, eerste lid, van de Coördinatiewet uitzonderingstoestanden kan, ingeval buitengewone omstandigheden dit noodzakelijk maken, bij koninklijk besluit, op voordracht van Onze Minister-President, artikel 5.11 in werking worden gesteld.
2. Wanneer het in het eerste lid bedoelde besluit is genomen, wordt onverwijld een voorstel van wet aan de Tweede Kamer gezonden omtrent het voortduren van de werking van de bij dat besluit in werking gestelde bepaling.
3. Wordt het voorstel van wet door de Staten-Generaal verworpen, dan wordt bij koninklijk besluit, op voordracht van Onze Minister-President, de bepaling die ingevolge het eerste lid in werking is gesteld, onverwijld buiten werking gesteld.
4. Bij koninklijk besluit, op voordracht van Onze Minister-President, wordt de bepaling die ingevolge het eerste lid in werking is gesteld, buiten werking gesteld, zodra de omstandigheden dit naar Ons oordeel toelaten.
5. Het besluit, bedoeld in het eerste, derde en vierde lid, wordt op de daarin te bepalen wijze bekendgemaakt. Het treedt in werking terstond na de bekendmaking.
6. Het besluit, bedoeld in het eerste, derde en vierde lid, wordt geplaatst in het Staatsblad.

Toelichting artikel 5.10:
(zie codificatietabel)

Artikel 5.11

De bepalingen van en krachtens deze wet ten aanzien van schepen en gezagvoerders gelden slechts voor zover zulks bij algemene maatregel van bestuur is bepaald.

Toelichting artikel 5.11:
(zie codificatietabel)

§ 4. Beroepsmogelijkheid

Artikel 5.12

Tegen een op grond van deze wet genomen besluit kan een belanghebbende beroep instellen bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven.

Toelichting artikel 5.12:

Voor alle voor beroep vatbare besluiten op grond van één wet wordt beroep bij dezelfde administratieve rechter opengesteld, tenzij daardoor onvoldoende wordt aangesloten bij de bestaande competentieverdeling. Dit laatste is in dit wetsvoorstel niet het geval. Het College van Beroep voor het bedrijfsleven is gespecialiseerd in rechtspraak over de uitvoering van wettelijke regelingen van sociaal-economische aard, dat wil zeggen regelingen die economische ordening of sturing dan wel kwaliteitsnormen voor producten behelzen. Van een regeling van sociaal-economische aard zal in het algemeen ook gesproken kunnen worden, indien het gaat om wettelijke voorschriften die primair de uitoefening van beroepen of bedrijven betreffen. Onder "een op grond van deze wet genomen besluit" vallen ook besluiten die genomen worden op grond van de uitvoeringsregelingen van dit wetsvoorstel.

§ 5. Slotbepalingen

Artikel 5.13

De artikelen van deze wet treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Artikel 5.14

Deze wet wordt aangehaald als: Binnenvaartwet.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,

1. **Aanleiding**
2. **Kenmerken en uitgangspunten van de Binnenvaartwet**
 - 2.1 **Doelstelling met het oog op de justitiabele**
 - 2.2 **Structuur van de Binnenvaartwet**
3. **Consequenties van knelpunten in de huidige wetgeving**
 - 3.1 **De integratie en harmonisatie van de drie opgenomen wettelijke regelingen**
4. **Wet vervoer binnenvaart**
 - 4.1 **Oorspronkelijke doelstelling van de wet**
 - 4.2 **Toezicht en uitvoering**
 - 4.3 **Belangrijkste knelpunten Wet vervoer binnenvaart**
 - 4.3.1 **Overregulering**
 - 4.3.2 **Implementatie en harmonisatie**
 - 4.3.3 **Handhavinglasten**
 - 4.4 **Belangrijkste veranderingen door de Binnenvaartwet**
5. **Binnenschepenwet**
 - 5.1 **Oorspronkelijke doelstelling van de wet**
 - 5.2 **Toezicht en uitvoering**
 - 5.3 **Belangrijkste knelpunten Binnenschepenwet**
 - 5.3.1 **Overregulering**
 - 5.3.2 **Begripsomschrijving, implementatie en harmonisatie**
 - 5.3.3 **Onderlinge afstemming**
 - 5.4 **Belangrijkste veranderingen door de Binnenvaartwet**
6. **Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart**
 - 6.1 **Oorspronkelijke doelstelling van de wet**
 - 6.2 **Toezicht en uitvoering**
 - 6.3 **Belangrijkste knelpunten Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart**
 - 6.3.1 **Overregulering**
 - 6.3.2 **Implementatie**
 - 6.3.3 **Handhaving**
 - 6.3.4 **Afbakening**
 - 6.4 **Belangrijkste veranderingen door de Binnenvaartwet**
7. **Bestuurlijk-juridisch**
 - 7.1. **Bestuurlijke lasten en lasten voor het bedrijfsleven**
 - 7.1.1 **Lasten voor de overheid**
 - 7.1.2 **Lasten voor het bedrijfsleven**
 - 7.2 **Doorlopen adviesprocedure**
 - 7.3 **Wetgevingsaspecten**
 - 7.3.1 **Aanbouwwetgeving**
 - 7.3.2 **Ministeriële regelingen**
 - 7.3.3 **Internationale aspecten**
 - 7.3.4 **Efficiëntere implementatie van richtlijnen en regelgeving van de CCR**
 - 7.4 **Verhouding tot andere wetgeving**
 - 7.4.1 **Bilaterale verdragen en overeenkomsten met België en Duitsland.**
 - 7.4.2 **Scheidingstractaat met België**
 - 7.4.3 **Overige verdragen en overeenkomsten met België en Duitsland**
 - 7.5 **Handhaafbaarheid**

7.6 Overgangsrecht

Bijlagen:

Bijlage 1: Codificatietabel bij proeve Binnenvaartwet

Bijlage 2: Toepasselijke internationale regelgeving

Bijlage 3: Toepasselijke nationale regelingen op het terrein van de binnenvaart.

1. Aanleiding

Sedert 1998 is het goederenvervoer per binnenschip geheel geliberaliseerd. Dit wil zeggen dat vervoerovereenkomsten worden gesloten zonder interventie van een systeem van vrachtverdeling, ook wel toerbeurt genaamd. Ter gelegenheid van die liberalisering is een groot gedeelte van de Wet vervoer binnenvaart ingetrokken; daardoor is het nut en het doel van die wet kwesties geworden. Omdat inmiddels ook anderszins de wenselijkheid van modernisering van de op de binnenvaart betrekking hebbende wetgeving is komen vast te staan, is gekozen voor een nieuwe wet.

2. Kenmerken en uitgangspunten van de Binnenvaartwet

De Binnenvaartwet vervangt de Wet vervoer binnenvaart, de Binnenschepenwet en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Deze drie wetten hebben een breed toepassingsgebied in de binnenvaart en zijn niet specifiek gericht op een marktsegment (bijvoorbeeld het vervoer van gevaarlijke stoffen) of op een bepaald doel (zoals de sloopregelingen). Gekozen is voor drie wetten die, thematisch samengevat, betrekking hebben op de toelating tot de markt voor de ondernemer, het binnenschip en de bemanning. Deze wetten vertonen een sterke overlap, zijn zeer gedetailleerd opgezet, maar in bepaalde gevallen onvoldoende onderling afgestemd.

Uitgangspunten daarbij zijn:

- een betere verdeling van de verantwoordelijkheden tussen overheid en bedrijfsleven;
- minder handhavinglast;
- meer ruimte voor initiatieven van marktpartijen ten aanzien van innovatie en flexibiliteit.

In het wetsvoorstel Binnenvaartwet zijn bovengenoemde uitgangspunten als volgt ingevuld; tussen haakjes staat het nummer van de paragraaf vermeld waar het betreffende onderwerp nader is uitgewerkt.

- De huidige Wet vervoer binnenvaart, de Binnenschepenwet en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart worden geïntegreerd (zie de onderdelen 2.1 en 2.2).
- De opzet is die van aanbouwwetgeving, wat betekent dat toekomstige aanvullingen op eenvoudige wijze kunnen worden toegevoegd (zie onderdeel 7.3.1).
- In de wet worden de duurzame en bestendige normen opgenomen. Dit betekent, dat technische uitwerking en regelmatig te wijzigen normen, en implementatie van internationaal vastgestelde voorschriften zoveel mogelijk bij ministeriële regeling worden geregeld (zie de onderdelen 4.3.2 en 7.3.2).
- De vijf algemene maatregelen van bestuur ter uitvoering van de Akte van Mannheim (Herziene Rijnvaartakte) worden opgenomen in de vorm van ministeriële regelingen (zie

- onderdeel 7.3.3).
- Harmonisatie met internationale regelgeving vindt plaats, met name de verwante regelgeving op basis van de Herziane Rijnvaartakte.
- In samenhang worden die zaken geregeld die bij elkaar horen. Voorbeeld: de technische eisen aan schepen, die zowel in de Binnenschepenwet als in de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart zijn geregeld, worden voortaan in één wet geregeld, evenals de vakbekwaamheidseisen aan de bemanning. De inzichtelijkheid van de regelgeving wordt daardoor sterk verbeterd (zie onderdeel 2.1).
- Knelpunten en inconsistenties in en tussen de drie te integreren wetten worden opgelost.

Deze uitgangspunten en kenmerken worden hieronder nader toegelicht.

2.1 Doelstelling met het oog op de justitiabele

De Binnenvaartwet beoogt de inzichtelijkheid van de binnenvaartwetgeving te vergroten. De belanghebbende vindt in de nieuwe Binnenvaartwet een aantal onderwerpen geregeld die de intreding in de bedrijfstak betreffen en vanuit dat oogpunt nauw met elkaar samenhangen. De Binnenvaartwet brengt deze onderwerpen in één wettelijke regeling onder, en maakt tevens een einde aan de inconsistenties tussen de drie genoemde wettelijke regelingen.

Deze onderwerpen betreffen:

- De technische eisen waaraan het schip moet voldoen. Deze eisen, die niet alleen voortvloeien uit veiligheidseisen maar ook betrekking hebben op de arbeidsomstandigheden, worden momenteel in zowel de Binnenschepenwet als de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart geformuleerd. In de Binnenvaartwet zijn de technische eisen opgenomen in hoofdstuk 3, afdeling 1.
- De toegang tot de markt voor de ondernemer, d.w.z. de opleidingseisen waaraan de ondernemer moet voldoen voor zowel nationaal als internationaal beroepsvervoer. Deze zijn terug te vinden in de Wet vervoer binnenvaart, maar ook gedeeltelijk in de Binnenschepenwet. In de Binnenvaartwet zijn deze eisen opgenomen in hoofdstuk 2.
- De nautische opleidingseisen waaraan de binnenvaartondernemer moet voldoen om als schipper te mogen varen. Hij moet beschikken over een groot vaarbewijs of ander erkend diploma. Dit wordt geregeld in de Binnenschepenwet en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. In de Binnenvaartwet zijn deze eisen opgenomen in hoofdstuk 3, afdelingen 4 en 5.
- De nautische eisen voor de schippers en de overige bemanningsleden. Deze worden ook geregeld in de Binnenschepenwet en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, en zijn eveneens opgenomen in hoofdstuk 3, afdelingen 4 en 5.

De ondernemer en de schipper zijn - als de bemanning, zichzelf en het schip voldoen aan de voorschriften van de Binnenvaartwet - volledig bevoegd om deel te nemen aan de reguliere binnenvaart binnen Nederland. Omdat verwante internationale regelgeving via de Binnenvaartwet wordt geïmplementeerd is deze uitspraak eveneens van toepassing op de reguliere internationale binnenvaart.

2.2 Structuur van de Binnenvaartwet

In 2.1 is aangegeven dat er sterke overeenkomsten in toepassingsgebied zijn tussen de genoemde drie wetten. Met name is dat het geval bij de Binnenschepenwet en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. In 1998 zijn de bepalingen uit de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart op het gebied van de rusttijden van de bemanning overgeheveld naar het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Daardoor is het onderscheid in toepassingsgebied tussen de Binnenschepenwet en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart marginaal geworden. In de praktijk zijn er problemen op het gebied waar deze twee wetten elkaar overlappen in hun toepassingsgebied.

In beide wetten worden bekwaamheidseisen gesteld t.a.v. de bemanningsleden, en in beide wetten worden technische eisen gesteld aan het schip, die in beide gevallen samenhangen met de veiligheid, de gezondheid en het welzijn van de arbeid aan boord. Gebleken is dat dit tot misverstanden kan leiden, en daarmee tot veiligheidsrisico's, vanwege de inconsistenties bij de gebruikte definities tussen beide wetten. De Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart geeft bijvoorbeeld geen invulling aan het begrip bedrijfsmatige vaart en spreekt daarnaast over beroepsmatig vervoer, terwijl de Binnenschepenwet alleen het eerste begrip kent en daaraan een expliciete - zij het zoals in de praktijk is gebleken - discutabele invulling geeft. Daardoor is tevens verwarring mogelijk over de vraag of de ene wet wel en de andere wet niet van toepassing is.

In de toelichting bij artikel 1 wordt hier nader op ingegaan.

Daarnaast kunnen genoemd worden inconsistenties tussen beide wetten ten aanzien van de eisen aan de schipper en bemanning voor bijvoorbeeld de zeeschepen op de binnenwateren. In de toelichting bij hoofdstuk 3, afdeling 5, wordt hierop teruggekomen.

Vanwege het feit dat de drie wetten op bepaalde terreinen elkaar inhoudelijk sterk overlappen, is gekozen voor een geclusterde indeling van de wet in afdelingen in de Binnenvaartwet. Binnen de afdelingen zijn de bepalingen uit de wetten opgenomen in afzonderlijke hoofdstukken die het huidige onderscheid grotendeels volgen. De reden daarvoor is dat aldus de inhoudelijke samenhang met internationale regelingen, die als afzonderlijke ministeriële regelingen ingevolge de wet zullen worden vastgesteld, beter bewaard blijft.

3. Consequenties van knelpunten in de huidige wetgeving

De huidige situatie waarbij drie onderling nauw samenhangende wetten in bepaalde gevallen van verschillende begrippenkaders uitgaan, is nodeloos verwarrend, zowel voor de justitiabele als voor de overheid. Bij deze regelgeving kan het volgende worden opgemerkt:

- Er is sprake van een zeer gedetailleerde regelgeving, waarbij veel verantwoordelijkheid bij de overheid ligt. Het verminderen van overregulering en het bevorderen van meer marktwerking dienen daarin verbetering te brengen.
- Door de gedetailleerdheid, maar ook door de tekortschietende onderlinge afstemming van de regelingen is er sprake van een aanzienlijke handhavinglast. Daarom dienen de regelingen beter afgestemd te worden door het schrappen van overbodige details en het integreren van verwante zaken.
- De gebruikte begrippen bij het definiëren van de reikwijdte van de regelingen behoeven een nadere evaluatie. Tussen de regelingen bestaan inconsistenties, maar ook binnen de regelingen zijn er onduidelijkheden die in bepaalde gevallen tot veiligheidsrisico's leiden. Er dient daarom een duidelijker

afbakening van begrippen te komen, waarbij tevens onderlinge verschillen waar mogelijk geharmoniseerd moeten worden, niet alleen op nationaal niveau, maar ook in relatie tot verwante internationale regelgeving.

3.1. De integratie en harmonisatie van de drie opgenomen wettelijke regelingen:

In de Binnenvaartwet is aan het oplossen van de gesignaleerde knelpunten de nodige aandacht besteed. In de wet wordt een integratie van de drie genoemde binnenvaartwetten tot stand gebracht, die mede gericht is op het schrappen van de huidige inconsistenties en overbodige details, en op het oplossen van knelpunten. De in de drie wetten en aanverwante internationale regelgeving gebruikte definities zijn kritisch geëvalueerd en zoveel mogelijk op één lijn gebracht. Afwijkingen van overeenkomstige definities uit een verwante internationale regeling als het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 (ROSR 1995) zijn in een beperkt aantal gevallen aanvaard, omdat dit hetzij een noodzakelijke verbetering betrof van een verouderd begrip, hetzij beter aansloot bij de specifiek Nederlandse situatie. Naar verwachting zal dat niet leiden tot problemen bij een toekomstige implementatie van specifieke richtlijnen. Verdere belangrijke stappen op het gebied van onderlinge harmonisatie zijn gezet door het verdwijnen van onderling verschillende grenswaarden waarboven een regeling rechtskracht heeft. Model heeft daarbij gestaan het hierboven genoemde ROSR 1995. In de Binnenvaartwet gelden voor zowel voor de bepalingen betreffende de toegang tot de markt (hoofdstuk 2), als de voorschriften ten aanzien van het certificaat van onderzoek, de bemanningssterkte en het vaarbewijs (respectievelijk afdeling 1, 4 en 5 van hoofdstuk 2), dezelfde minimum grenswaarden als die worden aangehouden in het ROSR 1995. Voor een nadere motivering wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting.

In de volgende paragraaf wordt na een korte beschrijving van deze wetten ingegaan op deze en andere gesignaleerde knelpunten en inconsistenties die in deze drie wetten aanwezig zijn. Vervolgens worden de hoofdlijnen geschetst van de wijze waarop in de Binnenvaartwet deze knelpunten zijn behandeld.

4. Wet vervoer binnenvaart

4.1 Oorspronkelijke doelstelling van de wet

De Wet vervoer binnenvaart trad als opvolger van de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart op 15 mei 1992 en 1 januari 1993 gefaseerd in werking. De belangrijkste overwegingen om deze wet in te voeren waren:

- het besef dat de bestaande vergunningverlening moest worden vereenvoudigd;
- de noodzaak tot implementatie van een richtlijn 87/540/EEG betreffende de toegang tot het beroep van ondernemer⁴
- de noodzaak tot implementatie van het Aanvullend Protocol nr. 2 bij de Herzene Rijnvaartakte;
- de onwenselijkheid van het vervagen van het onderscheid tussen beroepsvervoer en eigen vervoer en tussen de verschillende deelmarkten in het beroepsvervoer.

⁴ Richtlijn 87/540/EEG van de Raad van 9 november 1987 betreffende de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren en inzake de onderlinge erkenning van dit beroep betreffende diploma's, certificaten en andere titels. (PbEG L 322, 1987).

Daarnaast was een kerntaak van deze wet het stellen van zeer gedetailleerde voorschriften aan de gereguleerde markt, i.c. het vrachtverdelingstelsel.

4.2 Toezicht en uitvoering

Het toezicht op de naleving van de wet en lagere regelgeving is voorbehouden aan de politie, de douane en de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Vervoer.

Uitvoering, zoals afgifte van documenten, geschiedt eveneens door voornoemde Divisie Vervoer.

4.3 Belangrijkste knelpunten Wet vervoer binnenvaart

4.3.1 Overregulering

Het nu bestaande onderscheid tussen eigen vervoer en beroepsvervoer is achterhaald. Tot in 1998 golden bepalingen die een overgang tussen beide markten moesten regelen door een zogenoemde drempeltijd, d.w.z. een wachttijd, vast te leggen waarbinnen een overgang van eigen vervoer naar beroepsvervoer en vice versa verboden was. De drempeltijd was ingevoerd om te voorkomen dat te gemakkelijk zou worden overgestapt van de ene deelmarkt in de andere, met het gevaar dat dit zou leiden tot destabilisatie van de markt. Deze bepalingen (artikelen 50 en 51 Wet vervoer binnenvaart) zijn in 1998 ingetrokken. Nu de binnenlandse binnenvaartmarkt in navolging van de internationale markt volledig is geliberaliseerd, ligt het voor de hand om net als in het internationale vervoer ook in het binnenlandse vervoer dit onderscheid tussen eigen vervoer en beroepsvervoer af te schaffen.

Door het vervallen van het vrachtverdelingstelsel (de toerbeurt) is de kern van de wet komen te vervallen. Een nadere opschoning van de regelgeving is noodzakelijk, omdat veel van de nog bestaande voorschriften met betrekking tot de vergunningverlening hun grond vinden in het afgeschafte vrachtverdelingstelsel.

4.3.2 Implementatie en harmonisatie

Implementatie van belangrijke Europese richtlijnen geschiedt via een herziening van de wet. Dit is een tijdrovende en omslachtige procedure en kan leiden tot problemen met de Europese Commissie. Voorbeeld hiervan is de hiervoor genoemde Europese richtlijn voor de eisen aan de ondernemer binnenvaart: volledige implementatie werd bereikt met een vertraging van vier en een half jaar.

4.3.3 Handhavinglasten

De huidige wetgeving kent de nodige documenten voor de onderscheiden deelmarkten. De bewaking hiervan levert veel en arbeidsintensief werk op. Een kritische herbezinning op de huidige fijnmazige regulering in deze wet is van belang voor een goede uitvoering en handhaving. Zo zijn bijvoorbeeld de vergunningbewijzen voor de schepen niet meer noodzakelijk.

4.4 Belangrijkste veranderingen door de Binnenvaartwet

De belangrijkste verandering in deze regeling die in de Binnenvaartwet is verwerkt in hoofdstuk 2: "toegang tot de markt" en hoofdstuk 4: "registratie en gegevensverstrekking", betreft het verdwijnen van het onderscheid eigen vervoer en beroepsvervoer.

Met het wegvallen van het vrachtverdelingstelsel is bescherming van het beursvervoer overbodig geworden. Dat betekent dat ook de nog bestaande voorschriften met betrekking tot het eigen vervoer en beroepsvervoer zoveel mogelijk opgeschoond kunnen worden. Ten opzichte van de oorspronkelijke doelstellingen van de Wet vervoer

binnenvaart betekent dit een koerswijziging, gericht op het vereenvoudigen van de vergunningverlening en het opheffen - in plaats van het benadrukken - van het onderscheid tussen beroepsvervoer en eigen vervoer.

In de Binnenvaartwet komen de aan elkaar gekoppelde begrippen eigen vervoer en beroepsvervoer uit de Wet vervoer binnenvaart te vervallen, en wordt in plaats daarvan het begrip bedrijfsmatig vervoer geïntroduceerd.

Daarbij wordt een brede omschrijving gehanteerd, waaronder zowel het beroeps- als eigen vervoer kan worden ondergebracht zoals gedefinieerd in de Wet vervoer binnenvaart. De reden daarvoor is dat deze definitie bruikbaar dient te zijn voor een wet, die drie voorgaande binnenvaartwetten vervangt. Uitgegaan is van het begrip bedrijfsmatig vervoer, dat in de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en in de Binnenschepenwet wordt gehanteerd en dat in deze wetten zowel op het eigen vervoer als op het beroepsvervoer betrekking heeft. Bij de invulling van dit begrip is rekening gehouden met nieuwe ontwikkelingen in de jurisprudentie sinds de wijziging van de Binnenschepenwet van 16 maart 2000. Hier wordt nader op ingegaan bij de bespreking van de Binnenschepenwet in onderdeel 5.3.2 en in de toelichting bij artikel 1.1 van de wet.

De inschrijving eigen vervoer, en het inschrijvings- en vergunningsbewijs voor de schepen uit de Wet vervoer binnenvaart komen te vervallen. Dit leidt tot vermindering van de handhaving - en bestuurslast voor de overheid en vermindering van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven.

Hiermee is in feite de situatie voor het binnenlandse vervoer gelijkgetrokken met de al onder de Wet vervoer binnenvaart bestaande wettelijke situatie in het internationale vervoer.

Onveranderd blijft dat iedere ondernemer die deel wenst te nemen aan het nationale of internationale bedrijfsmatige vervoer, een vergunning moet hebben onder de voorwaarden zoals ook genoemd in de Wet vervoer binnenvaart. Redenen hiervoor zijn de volgende:

De deelname aan het bedrijfsmatig vervoer is tengevolge van richtlijn 87/540/EEG voorbehouden aan ondernemingen die in het bezit zijn van een vergunning of attest zoals genoemd in deze richtlijn. Afschaffing van de vergunning en vervanging daarvan door bijvoorbeeld een vakdiploma als bewijs van vakbekwaamheid voor de ondernemerseisen en daarmee tot toegang tot de markt is overwogen, maar uiteindelijk niet overgenomen. Afschaffing heeft weliswaar een verlaging van de bestuurslasten tot gevolg, maar leidt tevens tot grotere handhavinglast, omdat de vakbekwaamheid in principe met verschillende documenten kan worden aangetoond.

Hoewel de definitie voor bedrijfsmatig vervoer zo ruim gesteld is dat het eigen vervoer er ook onder valt, is het nadrukkelijk niet de bedoeling dat eigen vervoerders ook moeten gaan voldoen aan de ondernemerseisen. Het voorschrijven van ondernemerseisen aan ondernemingen die eigen vervoer verrichten, is formeel in strijd met de bepalingen van deze richtlijn. Voornoemde richtlijn 87/540/EEG geeft in de overwegingen aan dat vervoer voor eigen rekening per definitie van de voorschriften van de richtlijn is uitgesloten.

In de Binnenvaartwet is daarom besloten om de uitsluiting van het eigen vervoer van ondernemerseisen uit de Wet vervoer binnenvaart voort te zetten, voor de uitwerking hiervan wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van de wet en de bijbehorende toelichting.

In de Wet vervoer binnenvaart is de ondergrens voor de schepen van de

onderneming, waarbij de ondernemer die deze schepen exploiteert niet moet voldoen aan de ondernemerseisen, vastgesteld op een laadvermogen van 50 ton. Daarnaast zijn er ondernemers uitgezonderd van deze eisen, indien de door hen geëxploiteerde schepen behoren tot bepaalde categorieën van schepen. Bijkomende voorwaarde is dat het laadvermogen van die schepen tussen de 50 en 200 ton bedraagt. Consequentie daarvan is dat de situatie voor de schepen met een laadvermogen onder de 200 ton dus complex is en daardoor moeilijk handhaafbaar.

Om die reden is besloten de ondergrens in de Binnenvaartwet vast te leggen op een laadvermogen van 200 ton. Deze grens is conform de aanbevolen ondergrens in voornoemde richtlijn 87/540/EEG. Afgezien van de vermindering met betrekking tot de handhaving en bestuurslasten, is er ook in dit geval sprake van vermindering van administratieve lasten voor het bedrijfsleven.

Tenslotte is besloten de ondergrens voor de reikwijdte van de wet te veranderen conform de gehanteerde eisen bij andere internationale regelingen in de binnenvaart. Verwezen wordt naar onderdeel 3.1. en hoofdstuk 2 van de wet.

5. Binnenschepenwet

5.1 Oorspronkelijke doelstelling van de wet

De Binnenschepenwet trad op 30 september 1981 in werking. De wet stelt regels met betrekking tot:

1. de deugdelijkheid, de inrichting en de uitrusting van het schip;
2. de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid aan boord;
3. de kennis, bekwaamheid en lichamelijke geschiktheid van de schipper.

De wet is een raamwet: nadere regeling van de in de hierboven genoemde onderwerpen onder punt 1 en 2 is opgenomen in het Binnenschepenbesluit. Uitwerking van het in punt 3 genoemde onderwerp is te vinden in het Besluit vaarbewijzen binnenvaart. Het bewijs dat wordt voldaan aan de voorschriften uit de onderdelen 1 en 2 is het certificaat van onderzoek. Het verplichte karakter daarvan is stapsgewijs in werking getreden. Vanaf 1 januari 2002 zijn alle aan het bedrijfsmatige vervoer van goederen of personen deelnemende binnenschepen voorzien van een certificaat van onderzoek. Hierbij geldt wel een ondergrens van 15 ton laadvermogen voor het bedrijfsmatig vervoer van goederen, en voor het personenvervoer een ondergrens van 13 personen buiten de bemanning. De vaarbewijsplicht is eveneens gefaseerd ingevoerd: op 1 april 1991 voor de bedrijfsmatige vaart, op 1 april 1992 voor de pleziervaart en op 1 januari 1996 voor de beroepszeilvaart.

5.2 Toezicht en uitvoering

Toezicht op de wet en afgeleide regelgeving geschiedt door:

- de Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie Scheepvaart
- de Arbeidsinspectie
- het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat en wel voor:
 - de hoofden en adjunct-hoofden scheepvaartdienst,
 - de hoofdverkeersleiders, verkeersleiders en assistent-verkeersleiders, en
 - de rivier- en kanaalmeesters
- het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD).
- de Zeehavenpolitie

Inhoudelijk komt de wet overeen met het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995, met uitzondering van hoofdstuk 23.

Uitvoering van de wet geschiedt thans door:

- Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie Scheepvaart, bijvoorbeeld met betrekking tot het certificaat van onderzoek;
- Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie Vervoer, met betrekking tot de berekening van de vaartijd ten behoeve van de afgifte door het Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart (KOFs) van vaarbewijzen voor de bedrijfsmatige vaart.
- aangewezen instanties: de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart (examens en afgifte groot vaarbewijs) en de Koninklijke Nederlandse Toeristen Bond ANWB (examens en afgifte klein vaarbewijs).

In de Binnenvaartwet blijven toezicht en uitvoering van deze wet, die in hoofdstuk 3 is verwerkt, onveranderd.

5.3 Belangrijkste knelpunten Binnenschepenwet

De belangrijkste knelpunten bij deze wet zijn de volgende.

5.3.1 Overregulering

Het gedetailleerde niveau van uitwerking van de regelgeving in deze wet leidt volgens de handhavende instanties tot een aanzienlijke handhavinglast.

Ook het Deelorgaan Binnenvaart acht het wenselijk om, in het kader van het onderhavige wetsontwerp, met name de voorschriften op technisch gebied minder tot in detail uit te werken⁵.

De mogelijkheden hiervoor zijn zorgvuldig bestudeerd. Daarbij bleek echter dat vorm waarin deze technische voorschriften nu zijn opgenomen in het Binnenschepenbesluit vrijwel volledig is bepaald door Richtlijn 82/714/EEG. Deze richtlijn schrijft de minimale technische eisen voor ten aanzien van binnenschepen in de Europese Unie. De implementatie van deze richtlijn in de Nederlandse wetgeving vereist volgens het Europese recht volledigheid en voldoende nauwkeurigheid. Het is derhalve niet geoorloofd om de eerder genoemde minimale eisen slechts op hoofdlijnen over te nemen. Vastgesteld moet dan ook worden dat er vanuit juridisch oogpunt geen ruimte is om tot beperkter technische voorschriften te komen.

5.3.2 Begripsomschrijving, implementatie en harmonisatie

Geconstateerd is dat de vaarbewijsplicht op de nationale wateren sterk afwijkt van die op de wateren die vallen onder de Herziene Rijnvaartakte. In de Binnenschepenwet wordt onderscheid gemaakt tussen vaarbewijzen bestemd voor de beroepsvaart (groot vaarbewijs) en vaarbewijzen voor de recreatievaart (klein vaarbewijs). Het belangrijkste criterium voor onderscheid tussen deze soorten vaarbewijzen is de exploitatie van het schip. Voor bedrijfsmatige vaart is een groot vaarbewijs voorgeschreven. Wordt echter met hetzelfde schip recreatief gevaren, dan kan worden volstaan met een klein vaarbewijs. Een en ander hangt dus af van de invulling van het begrip bedrijfsmatige exploitatie. Anders dan in de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en Wet vervoer binnenvaart, heeft de Binnenschepenwet voor bedrijfsmatige vaart, op grond van richtlijn 96/50/EG⁶ en jurisprudentie, wel een definitie opgenomen. Daarbij is het begrip «bedrijfsmatige vaart» gekoppeld aan het betalen van een vergoeding, die volgens de toelichting niet kostendekkend hoeft te zijn. In de praktijk

⁵ Resultaten van de eerste gedachtevorming in het Deelorgaan Binnenvaart over de uitgangspunten voor de Wet op de binnenvaart, OGV/DBV-2001/38, februari 2002.

⁶ Richtlijn 96/50/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de harmonisatie voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenvaartuigen welke bij het goederen en personenvervoer in de Gemeenschap gebruikt worden (PbEG L 235/31,1996).

bleek dit begrip moeilijk handhaafbaar en kwamen rechters tot verschillende uitspraken over de vraag of er nou wel of niet sprake was van bedrijfsmatige vaart. Een herbezinning over de wenselijkheid om dit niet goed afgebakende begrip in deze gebruikte bewoordingen toe te passen als criterium voor het onderscheid tussen groot en klein vaarbewijs heeft daarom plaatsgevonden. Immers in principe betekent een veiligheidsrisico, aangezien voor het klein vaarbewijs geen praktijkervaring nodig is en een lichter examen wordt afgenomen. In de toelichting op hoofdstuk 1, artikel 1.1 wordt hierop teruggekomen. In het verwante internationale Reglement Rijnpatenten 1998 is gekozen voor een andere benadering: hier geldt het lengtecriterium. Bij schepen langer dan 25 meter wordt geen onderscheid gemaakt naar de wijze van exploitatie van het schip. Iedereen moet voor het varen met een schip boven die lengte een groot of klein Rijnpatent bezitten, waarvoor in beide gevallen beroepservaring noodzakelijk is. Voor schepen met een lengte vanaf 35 meter geldt daarboven altijd het voorschrift van een groot Rijnpatent. Dit betekent dat recreatief varenden met een schip langer dan 25 meter ook over vaartijd moeten beschikken, omdat ook voor het Klein Patent vaartijd een vereiste is. Overigens heeft Duitsland bij de implementatie van voornoemde richtlijn 96/50/EG, ook in de regeling die betrekking heeft op de Duitse binnenwateren buiten de Rijn, gekozen voor de benadering uit het Reglement Rijnpatenten 1998.

Ook voor de Binnenschepenwet geldt dat de implementatie van EU-regelgeving lang kan duren, omdat daarvoor soms een wetwijziging nodig is dan wel aanpassing van een algemene maatregel van bestuur. Omdat dit onwenselijk is, is ook ten aanzien van deze regelgeving besloten de implementatie op het niveau van een ministeriële regeling te doen plaatsvinden. Omdat het gaat om beleidsarme implementatie is die niet bezwaarlijk.

5.3.3 Onderlinge afstemming

In 2.2. is als een belangrijk probleempunt genoemd de afbakening met de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. In de artikelsgewijze toelichting bij hoofdstuk 3 van de wet wordt hier nader op ingegaan.

5.4 Belangrijkste veranderingen door de Binnenvaartwet

Een herbezinning over de wenselijkheid om dit niet goed afgebakende begrip te gebruiken als criterium voor het onderscheid tussen groot en klein vaarbewijs heeft geleid tot een nieuwe definitie voor bedrijfsmatig vervoer in artikel 1, die tevens bruikbaar is voor die hoofdstukken van de Binnenvaartwet waarin de toegang tot de markt en de bemanningsregelingen geregeld worden.

Ook bij het formuleren van andere definities is zorgvuldig nagegaan of deze definities goed toepasbaar zijn voor die delen van de Binnenvaartwet, die afkomstig zijn uit de Wet vervoer binnenvaart en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Daarbij is bijvoorbeeld bij het begrip bedrijfsmatig vervoer, ervoor gekozen om het in de praktijk moeilijk handhaafbare criterium betreffende een kostenvergoeding te laten vervallen. In de toelichting bij artikel 1.1 komt dit nader aan de orde.

Met betrekking tot de vaarbewijsplicht is gekozen voor een andere benadering in de Binnenvaartwet. Mede met het oog op de gewenste internationale harmonisatie op dit gebied heeft hier het Reglement Rijnpatenten 1998 model gestaan. Voortaan geldt primair het lengtecriterium, en is het onderscheid tussen recreatieve vaart en bedrijfsmatig personenvervoer naast een aanvullend criterium als de haalbare snelheid ten opzichte van het wateroppervlak, alleen nog van

belang bij een scheepslengte van minder dan 25 meter. Bij schepen langer dan 25 meter wordt dus geen onderscheid meer gemaakt naar de wijze van exploitatie, noch naar de snelheid van het schip. Iedereen moet voor het varen met een schip boven die lengte een vaarbewijs hebben waarvoor evenals dat op de Rijn het geval is, tevens praktijkervaring noodzakelijk is. In hoofdstuk 3 van deze wet is dit verder uitgewerkt. Behalve de vaarbewijsplicht regelt de Binnenschepenwet tevens de certificatieplicht, waarmee wordt vastgelegd dat het schip voldoet aan bepaalde minimum technische eisen gericht op het bevorderen van de veiligheid van de vaart en de arbeidsomstandigheden aan boord. In de Binnenvaartwet is met het oog op de harmonisatie met het regime op de Rijn, gekozen voor een bereik dat overeenkomt met dat van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995.

Dat betekent dat evenals dat nu op de Rijn al het geval is, ook voor schepen met een lengte van ten minste 20 meter die vallen onder de niet bedrijfsmatige vaart, de certificatieplicht zal worden ingevoerd.

Daarentegen komt voor schepen, die niet worden gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van goederen, en een lengte hebben van meer dan 15 maar minder dan 20 meter, de certificatieplicht te vervallen. Daardoor vervalt de bestaande certificatieplicht voor de bedrijfsmatige gebruikte schepen met een lengte van 15 meter of meer en minder dan 20 meter, die alleen van toepassing was op bunkerstations en rijksvaartuigen. Dat geldt dus tevens voor de pleziervaartuigen onder de 20 meter. Overigens was deze regel in de Binnenschepenwet ten aanzien van deze laatste categorie niet geëffectueerd. Hetzelfde gold ten aanzien van het voorschrift tot een certificatieplicht voor het bedrijfsmatig vervoer van 12 of minder personen buiten de bemanning. Om redenen van deregulering zijn beide bepalingen derhalve geschrapt. In hoofdstuk 3, afdeling 1 van de wet, worden deze wijzigingen nader toegelicht bij artikel 3.1.1, verwezen wordt tevens naar onderdeel 3.1 in het algemene deel van de toelichting.

In zijn reactie van 14 februari 2002 op de beleidsnota over de Binnenvaartwet, heeft het Deelorgaan laten weten te kunnen instemmen met het voornemen om het onderscheid tussen groot en klein vaarbewijs aan meer objectieve criteria te koppelen.

6. Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart

6.1 Oorspronkelijke doelstelling van de wet

De Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart is in werking getreden op 1 januari 1995. De wet is evenals de Binnenschepenwet een raamwet; uitwerking vindt plaats in het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart (Vaartijdenbesluit).

Met de invoering van deze wet werd gevolg gegeven aan de wens van de Tweede Kamer uit 1980 om invoering van een bemanningsregeling op die binnenwateren in Nederland die niet onder de jurisdictie van de Herziene Rijnvaartakte vallen.

De Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en het Vaartijdenbesluit zijn afgeleid van hoofdstuk 23 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 (ROSR 1995), dat is gebaseerd op de Herziene Rijnvaartakte. Voorzover sprake is van specifiek Nederlandse omstandigheden met betrekking tot de samenstelling van de vloot of kenmerken van de vaarweg, zijn vrijstellingen mogelijk van de regeling. In feite betreft het hier de mogelijkheid af te wijken van de voorschriften die zijn ontworpen voor de internationale Rijnvaart. Deze vrijstellingen zijn opgenomen in een ministeriële regeling, de Regeling vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Deze regeling is sinds de inwerkingtreding van de wet meerdere malen gewijzigd op basis van

meerdere evaluatieonderzoeken en na overleg met het bedrijfsleven.

6.2 Toezicht en uitvoering

Toezicht op de naleving ligt bij:

- de Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie Vervoer
- de Arbeidsinspectie
- het KLPD.
- de Zeehavenpolitie

Uitvoering vindt plaats door de divisies Scheepvaart en Vervoer van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

6.3 Belangrijkste knelpunten Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart

6.3.1 Overregulering

De bemanningsregeling op de wateren die onder de Herziene Rijnvaartakte vallen (hoofdstuk 23 van het ROSR 1995) en deze wet bevatten zeer gedetailleerd uitgewerkte bemanningstabellen. Bijvoorbeeld voor motorvrachtschepen zijn negen verschillende bemanningssterkten mogelijk, afhankelijk van de grootte van het schip en de duur van de vaart.

Complicatie daarbij is dat deze wet om geografische en politieke redenen gekoppeld is aan hoofdstuk 23 van het ROSR 1995. Wijzigingen in hoofdstuk 23 worden om die reden in principe ongewijzigd overgenomen in de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, hoewel in de praktijk daarvan in bepaalde gevallen wordt afgeweken middels een vrijstellingsregeling en het ontheffingenbeleid. Een ingrijpende vereenvoudiging van hoofdstuk 23 ROSR 1995 is op korte termijn politiek moeilijk te verwezenlijken. De reden daarvoor is, dat binnen de internationale organisatie die belast is met de uitvoering van de herziene Rijnvaartakte: de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), unanimititeit van besluitvorming noodzakelijk is voor wijzigingen in de regelingen. Met name Duitsland heeft in het recente verleden bij revisies van deze regeling laten blijken te hechten aan de huidige gedetailleerde opzet. Een herziening van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, waarbij tevens de koppeling tussen de nationale regeling en die op de Rijn overeind wordt gehouden is derhalve een project op langere termijn.

6.3.2 Implementatie

Van twee internationale organisaties, de hiervoor genoemde CCR en de Europese Unie, dient de regelgeving te worden geïmplementeerd. Door voornoemde koppeling met hoofdstuk 23 ROSR 1995 leiden wijzigingen daarvan noodzakelijkerwijs tot wijzigingen van het bij de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart behorende Vaartijdenbesluit. Ook indien wordt besloten om op nationaal niveau de koppeling met hoofdstuk 23 van het ROSR 1995 losser te maken, zal implementatie blijven plaatsvinden. In voorontwerp is een richtlijn van de Europese Unie op dit gebied die naar verwachting in grote lijnen zal overeenkomen met hoofdstuk 23. Implementatie betekent in elk geval een wijziging van het Vaartijdenbesluit, en mogelijk zelfs van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Op middellange termijn betekent dit dat deze wet en het Vaartijdenbesluit meerdere malen zullen moeten worden gewijzigd. Net als hierboven bij de Binnenschepenwet leidt dat tot de conclusie dat implementatie op het niveau van ministeriële regeling tot een aanzienlijke tijdswinst zal leiden.

6.3.3 Handhaving

Opvallend is de bevoegdheid van het hoofd van de Scheepvaartinspectie, vastgelegd in artikel 14 van het Vaartijdenbesluit,

om de bemanning vast te stellen voor restcategorieën van schepen, na overleg met het districtshoofd van de Arbeidsinspectie. Met restcategorieën wordt hier bedoeld een categorie van schepen die dermate verscheiden is qua grootte, uitrusting etc. dat geen algemene regeling toepasbaar zou zijn. Deze discretionaire bevoegdheid is afgeleid ontleend aan soortgelijke bepalingen in hoofdstuk 23 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 (ROSR 1995), maar wijkt daar in zoverre van af dat in de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart minder restcategorieën worden overgelaten aan het hoofd van de Scheepvaartinspectie.

De bepaling dat met het districtshoofd van de Arbeidsinspectie moet worden afgestemd over de bemanningseisen ten aanzien van de restcategorieën van schepen, wijkt af van de overige bepalingen in deze wet waar is vastgelegd dat dit een exclusieve taak is van de Minister van Verkeer en Waterstaat, en kan daarom als een extra bestuurslast worden beschouwd.

Onduidelijkheid is er met betrekking tot de afbakening van bevoegdheden tussen de divisies Vervoer en Scheepvaart. Met name daar waar de divisie Vervoer ontheffingen verleent, is niet helder in hoeverre deze bevoegdheid zich uitstrekt ten aanzien van de discretionaire bevoegdheden van de divisie Scheepvaart. Nu beide diensten zijn opgenomen in de Inspectie V en W, wordt dit in de regelgeving eenduidig vastgelegd.

Een adequate handhaving van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart wordt tenslotte belemmerd door de ondoorzichtige en onvolledige vaststelling van het bereik van de wet. In onderdeel 6.4 van deze toelichting wordt op dit onderwerp teruggekomen

6.3.4 Afbakening

Tussen de Binnenschepenwet en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart bestaat een aanzienlijke overlap, die in de praktijk tot ongewenste gevolgen leidt.

Er zijn inconsistenties tussen beide regelingen met betrekking tot definities en uitwerkingen van de regelgeving. Een voorbeeld daarvan is dit. Op basis van de Binnenschepenwet mag de schipper van een duwboot met een lengte van minder dan 20 meter met een klein vaarbewijs varen, zijnde een diploma voor de recreatieve vaart waarvoor geen praktijkervaring noodzakelijk is. Op basis van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart moeten de onder deze schipper staande bemanningsleden wel een praktijkervaring hebben van enkele jaren.

Inconsistenties treden verder op tussen de geldende voorschriften voor bepaalde soorten zeeschepen en de algemene voorschriften ten aanzien van zeeschepen zoals opgenomen in de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Voorbeeld daarvan zijn de havensleepboten, waarvoor anders dan bij de overige zeeschepen alleen de regelgeving uit de zeevaart geldt, ook indien ze op de binnenwateren varen. Verder kunnen nog genoemd worden de zeevissersschepen, die formeel zijn uitgezonderd van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, en daarom eveneens gerechtigd zijn om met een zeevaartbemanning, en zonder de aanvullende voorschriften die de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart aan zeeschepen voorschrijft, de binnenwateren te bevaren. Tenslotte wordt nog gewezen op inconsistentie tussen de wijze waarop in de Binnenschepenwet de vaarbewijsplicht is geregeld ten aanzien van zeeschepen op de binnenwateren, en de overeenkomstige bepalingen in de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. In de toelichting bij hoofdstuk 3 van de wet wordt daar nog op teruggekomen.

6.4 Belangrijkste veranderingen door de Binnenvaartwet

Zoals hiervoor is aangegeven, is de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart om geografische en politieke redenen inhoudelijk gekoppeld aan hoofdstuk 23 van het ROSR 1995. Wijzigingen in hoofdstuk 23 worden om die reden in principe ongewijzigd overgenomen in de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en het bijbehorende Vaartijdenbesluit. Wel is er zoals hiervoor aangegeven een mogelijkheid af te wijken van hoofdstuk 23 indien specifiek Nederlandse omstandigheden zulks rechtvaardigen. Hoe dan ook zijn de mogelijkheden om op nationaal niveau tot ingrijpende aanpassingen van de regelgeving te komen, beperkt. Daarbij komt dat het bedrijfsleven terughoudend staat ten opzichte van een sterke vereenvoudiging van de bemanningsregeling door invoering van een vorm van zelfregulering.⁷ Mede vanwege de hierboven genoemde samenhang met internationale regelgeving is daarom besloten in de Binnenvaartwet de bemanningswetgeving niet in die zin aan te passen. Ook in de Binnenvaartwet zal van hoofdstuk 23 in de praktijk kunnen worden afgeweken, door middel van een vrijstellingsregeling en het ontheffingenbeleid. Door de wijziging van het ROSR 1995 van 1 juli 2002 is formeel vastgelegd dat voortaan ook op de Nederlandse binnenwateren die onder de jurisdictie van de Herziene Rijnvaartakte vallen de nationale bemanningsregeling gehandhaafd mag worden. Dat betekent dat nationaal vastgestelde afwijkingen van hoofdstuk 23 voortaan in heel Nederland toegepast kunnen worden.

Zoals hiervoor aangegeven, wordt ook hier om redenen van vergroting van de efficiëntie van de wetgeving het huidige Vaartijdenbesluit vervangen door een ministeriële regeling.

Naast de in onderdeel 1.2 genoemde voordelen kunnen genoemd worden de mogelijkheid om sneller dan voorheen onderdelen van de vrijstellingsregeling in de nieuwe ministeriële regeling te integreren, indien mocht blijken dat deze op meer uitgebreide doelgroepen van toepassing zijn.

De hiervoor genoemde discretionaire bevoegdheid van het hoofd van de Scheepvaartinspectie levert extra bestuurslasten op. In het wetsvoorstel is daarom die bij de minister neergelegd. Het vaststellen van de bemanning voor zogenoemde restcategorieën van schepen zal primair bij een ministeriële regeling geschieden.

Wat de omschrijving van het bereik betreft wordt in het wetsvoorstel ook in het hoofdstuk over de bemanningsregelingen aangesloten bij de omschrijvingen in het ROSR 1995.

Met de Binnenvaartwet wordt aldus een grote stap vooruit gezet, doordat de opgenomen nationale regelingen met betrekking tot het bereik in belangrijke mate onderling geharmoniseerd worden, terwijl tevens door de harmonisatie met de regelingen afgeleid van de Herziene Rijnvaartakte, ook op dat vlak belangrijke vorderingen zijn gemaakt.

7. Bestuurlijk-juridisch

7.1 Bestuurlijke lasten en lasten voor het bedrijfsleven

De bestuurslasten en de administratieve lasten voor het bedrijfsleven zullen als gevolg van dit wetsvoorstel afnemen.

⁷ Resultaten van de eerste gedachtevorming in het Deelorgaan Binnenvaart over de uitgangspunten voor de Wet op de binnenvaart, OGV/DBV- 2001/38 febr. 2002

7.1.1. Lasten voor de overheid

De afgifte van documenten door de divisie Vervoer van de Inspectie Verkeer en Waterstaat neemt voor een belangrijk deel af door het vervallen van de afgifte van vergunningsbewijzen voor het beroepsvervoer, en de overeenkomstige documenten voor het eigen vervoer, en het afschaffen van de ondernemerseisen voor ondernemingen met schepen kleiner dan 200 ton laadvermogen. De keuze voor de ministeriële regeling in plaats van een algemene maatregel van bestuur als het wettelijk instrument tot implementatie van richtlijnen van de Europese Unie en de regelgeving van de CCR, leidt eveneens tot een aanzienlijke vermindering van de implementatielast van de overheid. Noodzakelijke veranderingen in de regelgeving als gevolg van zich wijzigende maatschappelijke ontwikkelingen worden daardoor met grote tijdwinst ingevoerd, hetgeen eveneens voor overheid en bedrijfsleven een besparing van de lasten kan betekenen. Ook betekent het een terugdringing van de overschrijding van implementatietermijnen. In dat verband werkt het ook positief, dat nieuwe richtlijnen die betrekking hebben op materie die in meer dan één van de drie in te trekken wetten wordt geregeld, eenvoudiger en dus sneller in het systeem van de wet kan worden geïmplementeerd dan in de huidige situatie. Voorbeelden daarvan zijn uit elkaar voortvloeiende wijzigingen in afzonderlijke regelingen van de Centrale Commissie van de Rijnvaart, die soms binnen korte tijd na elkaar verschijnen en in verschillende algemene maatregelen van bestuur geïmplementeerd moesten worden.

7.1.2. Lasten voor het bedrijfsleven

Voor het bedrijfsleven betekent het bovenstaande eveneens een vermindering van de lasten. De wijzigingen in de vaarbewijsplicht leiden tot een verlaging van de lasten bij het bedrijfsleven, omdat de ondernemers met schepen met een lengte van minder dan 35 meter voortaan aan lagere ervaringseisen moeten voldoen. Ook werkt het op elkaar afstemmen van grenswaarden voor de onderscheiden documentplichten positief uit, in die zin dat daardoor de wetgeving inzichtelijker en doorzichtiger wordt. Een en ander is in de artikelsgewijze toelichting bij artikel 2.1, derde lid uitvoeriger vermeld. Dit heeft bovendien naar verwachting een gunstig effect op de spontane naleving van de regels.

7.2 Doorlopen adviesprocedure

Het Overlegorgaan Goederenvervoer is bij twee gelegenheden geraadpleegd. Op 14 februari 2002 is door het Deelorgaan Binnenvaart van het Overlegorgaan Goederenvervoer gereageerd op de beleidsnota Wet op de binnenvaart. In zijn rapport heeft de grote meerderheid van het Deelorgaan laten blijken te kunnen instemmen met het voornemen om door middel van integratie van de belangrijkste binnenvaartwetten te komen tot een consistente wettelijke kaderstelling. De aanbevelingen uit het rapport zijn in zeer overwegende mate meegenomen bij het daarop volgende proces van het opstellen van het concept van wet. Het Overlegorgaan Goederenvervoer is vervolgens wederom geraadpleegd over dit concept van wet.

p.m. advies en reactie Overlegorgaan Binnenvaart

7.3 Wetgevingsaspecten

7.3.1 Aanbouwwetgeving

Door het bedrijfsleven is voorgesteld de keuze tot integratie van binnenvaartwetgeving niet te beperken tot deze drie wetten, maar deze

integratie tot alle relevante wetgeving te doen uitstrekken.⁸

Uitgangspunt bij deze wet is echter de integratie van die regelingen die de toegang tot de markt en het beroep regelen. Bij andere wetgeving in de binnenvaart is dit aspect minder duidelijk of zelfs geheel afwezig. Dat neemt niet weg, dat mocht de behoefte zich in een later stadium alsnog voordoen, zulks alsnog kan geschieden. Bij deze wet betreft het aanbouwwetgeving waarbij aanvullingen op later kunnen worden toegevoegd. Naar de mening van de regering is deze techniek goed hanteerbaar, wanneer het gaat om een veelheid van te regelen onderwerpen. In dit wetsvoorstel is reeds een aantal onderwerpen opgenomen die, ieder voor zich en in samenhang, integraal zijn geregeld. In een latere fase kunnen daaraan nog andere onderwerpen worden toegevoegd die nu zijn geregeld in andere wetgeving (voor een complete lijst van in de binnenvaart geldende regelgeving zij verwezen naar de bijlage). Ook is het mogelijk om aan nieuw opkomende internationale verplichtingen tegemoet te komen, mochten die tot wetgeving noodzaken. Ook dan kan de Binnenvaartwet worden uitgebreid. Aansluitend bij de techniek van de aanbouwwetgeving is ervoor gekozen het overgangsrecht in een afzonderlijke wet op te nemen (zie onderdeel 7.6 van deze memorie van toelichting).

Het toepassen van ministeriële regelingen ter uitvoering van de wet betekent aanzienlijke tijdswinst bij implementatie van richtlijnen. Het Deelorgaan binnenvaart schreef op 7 februari 2002 dat de keuze voor een ministeriële regeling in plaats van algemene maatregelen van bestuur weliswaar leidt tot procedurele vereenvoudigingen maar ook tot minder controlemogelijkheden op de inhoud van de regelingen. De Minister antwoordde daarop dat inspraak en controle plaats dient te vinden in de internationale gremia waar de besluitvorming over de regelgeving in de binnenvaart plaatsvindt. Meer duurzame en bestendige normen zullen overigens niet in ministeriële regelingen worden opgenomen, maar in de wet. De Staten-Generaal kunnen aldus hun controletaak ten aanzien van de meer fundamentele beslissingen en wijzigingen onverminderd voortzetten.

7.3.2 Internationale aspecten

Voor de vaart buiten Nederland is met name de regelgeving van de CCR van belang. Het gaat om regelingen die onderdeel uitmaken van de Herziene Rijnvaartakte, en die model hebben gestaan voor hetgeen in de Binnenschepenwet en Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart is geregeld. Implementatie voor de nationale wateren die onder het bereik vallen van de Herziene Rijnvaartakte, geschiedt in een aantal algemene maatregelen van bestuur, te weten het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 (technische eisen en bemanningsregeling) het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 (kennis schipper), het Besluit radar- en bochtaanwijzerapparatuur Rijnvaart 1989 (technische eisen), het Besluit typegoedkeuring navigatielantaarns Rijnvaart 1990 (technische eisen) en het Besluit Reglement radarpatenten (kennis schipper). Daarnaast is een groot aantal EG-verordeningen en -richtlijnen van toepassing.

De regelgeving van de CCR dient, zeker voor wat betreft de onderwerpen die in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 en het Reglement Rijnpatenten 1998 aan de orde komen, als referentiekader voor Europese richtlijnen.

7.3.3 Efficiëntere implementatie van richtlijnen en regelgeving van de CCR

⁸ Reactie van het Overlegorgaan Goederenvervoer 14 februari 2002, OGV-2002/22.

Een eerste stap tot efficiëntieverbetering is op 20 december 2001 gezet, met de inwerkingtreding van de Wet van 20 december 2001, houdende wijziging van de Binnenschepenwet, de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart alsmede enkele andere regelingen teneinde te voorzien in een wettelijke basis voor een aantal uitvoeringsregelingen van verdragen (Stb. 2002, 19). Met de inwerkingtreding van deze wet op 1 mei 2002 kwam een einde aan de onwenselijke situatie waarbij voorschriften als de hierboven genoemde regelgeving van de CCR, als zelfstandige algemene maatregelen van bestuur werden geïmplementeerd of aan de Scheepvaartverkeerswet waren gekoppeld. Door de invoering van deze wet werden vanaf dat tijdstip deze algemene maatregelen van bestuur voortaan rechtstreeks gekoppeld aan de verwante nationale regelgeving, evenals dat altijd al het geval was geweest bij de regelingen die werden gebruikt om richtlijnen van de Europese Unie te implementeren. De winst aan overzichtelijkheid en efficiëntie van de regelgeving die hierdoor is opgetreden is echter nog niet voldoende.

Behalve door de beoogde verdere integratie van nationale en internationale regelgeving in één wet, is grote tijd- en daardoor tevens efficiëntiewinst te boeken, door de implementatie op een lager niveau van regelgeving te doen plaatsvinden. Om die reden is in de Binnenvaartwet de mogelijkheid vastgelegd om implementatie van zowel regelgeving van de EU als van de CCR, voortaan te doen plaatsvinden op het niveau van ministeriële regeling in plaats van op dat van algemene maatregel van bestuur.

7.4 Verhouding tot andere wetgeving

7.4.1 Bilaterale verdragen en overeenkomsten met België en Duitsland.

Met België en Duitsland zijn een aantal bilaterale verdragen en overeenkomsten gesloten, die onder meer betrekking hebben op de vaart op gezamenlijk beheerde vaarwegen, het betreft achtereenvolgens:

7.4.2

Scheidingstractaat met België

In de Scheidingsverdragen die tussen België en Nederland in 1839, 1842 en 1843 zijn gesloten wordt de vrijheid van doorvaart voor vervoer door Nederland van de Rijn naar België en omgekeerd bevestigd. De Binnenvaartwet die de Wet vervoer binnenvaart, Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en Binnenschepenwet heeft geïntegreerd, kent evenals de genoemde wetten geen strijdigheid met deze verdragen.

7.4.3 Overige verdragen en overeenkomsten met België en Duitsland:

- Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België tot regeling van het scheepvaartverkeer en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas (Trb. 1993, 93) en het Besluit Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas en Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas.

Deze overeenkomst en het daaruit voortgekomen Besluit hebben betrekking op regelgeving op het gebied van de verkeersreglementering, derhalve kan er geen sprake zijn van strijdigheid met de Binnenvaartwet, omdat een gemeenschappelijk raakvlak ontbreekt .

- Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake een scheepvaartreglement voor

de Eemsmonding, met bijlagen (Trb. 1987,15) en het Scheepvaartreglement Eemsmonding.

Deze overeenkomst en het daaruit voortgekomen Besluit hebben eveneens betrekking op regelgeving op het gebied van de verkeersreglementering, derhalve kan er geen sprake zijn van strijdigheid met de Binnenvaartwet, omdat een gemeenschappelijk raakvlak ontbreekt.

- **Eems-Dollardverdrag (Trb 1960.69)**

Dit verdrag heeft betrekking op het beheer van deze grenswateren als waterstaatswerk, d.w.z. op het gebied van infrastructuur, beloodsing, hydrografie en bebakening. Er is derhalve geen sprake van strijdigheid met de Binnenvaartwet, omdat een gemeenschappelijk raakvlak ontbreekt.

7.5 Handhaafbaarheid

De handhaafbaarheid van de wet is ten opzichte van de voorgaande wetten sterk verbeterd. Het afschaffen van het onderscheid tussen beroepsvervoer en eigen vervoer betekent een aanzienlijke verlichting van de handhavinglast, omdat met name de criteria voor eigen vervoer in de Wet vervoer binnenvaart uitermate gecompliceerd zijn en in het verleden regelmatig tot beroepsprocedures hebben geleid. Hetzelfde geldt met betrekking tot het onderscheid tussen beroepsvaart en recreatieve vaart in de Binnenschepenwet. Het stellen van de voorwaarde dat er sprake zou moeten zijn van een financiële vergoeding bij beroepsvervoer heeft eveneens tot een uitvoerige jurisprudentie geleid die niet een eenduidige conclusie heeft opgeleverd. Met het loslaten van dit criterium van financiële vergoeding in de Binnenvaartwet wordt beoogd aan deze onduidelijkheid in de handhaving een einde te maken.

7.5.1. Strafrechtelijke handhaving

Op deze wet zal de Wet op de economische delicten van toepassing zijn.

7.6 Overgangsrecht

Er is voor gekozen om het overgangsrecht niet in deze wet op te nemen, maar bij afzonderlijke wet te regelen. Dit heeft de volgende achtergronden.

In de eerste plaats gaat het om een zodanig omvangrijke materie, dat het alleen al om wetstechnische redenen beter is dit niet in het voorliggende wetsvoorstel op te nemen, maar de wetgeving te splitsen. Het zal daarbij gaan om intrekking van te vervangen wetten, algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen. Verder zal de invoering van een nieuwe wet en de intrekking van oude wetten moeten leiden tot aanpassing van bestaande wetgeving. Ten slotte moeten weldoordachte regelingen worden getroffen die de rechtstoestand van de verschillende justitiabelen (burgers, bedrijfsleven) betreffen. Voorkomen moet worden dat zij tussen wal en schip (oude en nieuwe wetgeving) vallen.

Bestaande en nieuwe gevallen worden zorgvuldig afgewogen.

In de tweede plaats bevordert deze aanpak door haar overzichtelijkheid de voortgang van het wetgevingsproces. De aandacht van de regering en parlement kan volgtijdelijk worden ingezet om eerst de nieuwe wet op zich te beoordelen, en vervolgens de inpassing ervan in ons rechtssysteem.

Het voordeel hiervan is, en daarmee komt het derde punt aan de orde, dat betrokkenen een behoorlijke tijd gegund wordt om zich het nieuwe systeem eigen te maken. Ook al is nog niet gedurende de gehele invoeringsperiode het overgangsrecht bekend, het eindbeeld staat toch al vast.

Ten slotte biedt een afzonderlijke overgangs- of invoeringswet ook de gelegenheid om inzichten die na het vaststellen van de Binnenvaartwet opkomen, nader te bezien en mee te nemen. De werkwijze waarbij tegelijkertijd aan ministeriële uitvoeringsregelgeving en aan het overgangsrecht wordt gewerkt, heeft het voordeel van wederzijdse positieve beïnvloeding.