

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
6 mei 2005	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
HDJZ/AWW/2005-1036	-
Onderwerp	
Nadere informatie overzicht van leeftijdsgrenzen in wet- en regelgeving van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat	

Geachte voorzitter,

Onder verwijzing naar uw brief van 14 juni 2004 aan de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, kenmerk 85-04-SZW, en zijn antwoord daarop bij brief van 19 januari 2005 (Kamerstukken 28 170, nr. 30), zend ik u hierbij het overzicht van leeftijdsgrenzen in wet- en regelgeving van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op het terrein van arbeid, beroep en beroepsonderwijs.

In het overzicht treft u argumenten aan voor de objectieve rechtvaardiging van de in het overzicht voorkomende leeftijdsgrenzen, dan wel een mededeling van het reeds vervallen zijn of een aankondiging van het spoedig zullen vervallen van daarin voorkomende leeftijdsgrenzen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

OVERZICHT VAN LEEFTIJDGRENZEN IN WET- EN REGELGEVING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Mei 2005

Binnenschepenwet	3
Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitierglement	6
Besluit Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas	8
Besluit Rijnvaartpolitierglement 1995	9
Besluit reglement Rijnpatenten 1998	11
Besluit reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995	14
Arbeidstijdenbesluit Vervoer	16
Regeling vrijstellingen Binnenschepenwet	19
Wet op de zeevaartdiploma's	20
Wet op de zeevischvaartdiploma's 1935	20
Loodsenwet	20
Besluit adspirant-registerloodsen	21
Inschrijvingsverordening registerloodsen	22
Waterschapswet	23
Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart	24
Metroreglement	27
Regeling getuigschrift vakbekwaamheid (goederenvervoer over de weg)	28
Examenreglement Vliegtuigonderhoudstechnicus	29
Personele regeling herverdeling wegenbeheer	30
Zeevaartbemanningwet	31
Bemanningbesluit Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen	31
Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart	33
Regeling bemanning zeegaande zeilschepen	35
Besluit zeevisvaartbemanning	37
Besluit vaarbewijzen binnenvaart	38

Binnenschepenwet

Artikel 20

Een vaarbewijs wordt niet afgegeven aan degene die de leeftijd van 18 jaren nog niet heeft bereikt.

Genoemde leeftijdsgrens: 18

Toets van de objectieve rechtvaardiging:

Voor deze specifieke bepaling kunnen de volgende argumenten worden aangedragen. Personen jonger dan 18 jaar kenmerken zich in het algemeen door een geringer besef van gevaren, speelsheid, grotere beweeglijkheid, geringer verantwoordelijkheidsbesef en een geringere aandacht voor persoonlijke gezondheid.

In de arbeidsomstandighedenregelgeving is gekozen voor een systeem waarbij sprake is van een verbod voor een beperkt aantal werkzaamheden. Het gaat daarbij om werkzaamheden waarbij wetenschappelijk is vastgesteld dat werknemers meer risico's lopen in het lichamelijke groeiproces dan andere werknemers (zoals het werken met zeer gevaarlijke stoffen) of waarbij jongeren de gevaren onvoldoende kunnen taxeren (bijvoorbeeld duikarbeid). Andere risicovolle werkzaamheden worden wel mogelijk gemaakt, mits uitgevoerd onder zodanig georganiseerd deskundig toezicht, dat de aan die werkzaamheden voor jeugdige werknemers verbonden gevaren kunnen worden voorkomen.

Dit laatste is het geval bij het stellen van de leeftijdsgrens voor het verkrijgen van een vaarbewijs op grond van artikel 20 van de Binnenschepenwet. De minimum leeftijd is in verband met de vervulling van de functie noodzakelijk voor de gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden.

Door het bereiken van dit doel, namelijk de bescherming van de veiligheid van betrokkenen en derden, wordt vanzelfsprekend aan een daadwerkelijk bestaande behoefte van de overheid en maatschappij voldaan. Het doel is niet in strijd met andere wetgeving. Zoals in de toelichting bij de Arbeidsomstandighedenwet is vermeld, is vermeld, is een minimum leeftijd van 18 jaar een normale, internationaal gebruikte, grens. Aan het gebruik van deze objectieve leeftijdsgrens ontbreekt ieder oogmerk van onderscheid. Aan het vereiste van een legitiem doel is derhalve voldaan.

Verwacht mag worden dat het doel (bescherming van de gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden) bereikt kan worden zodat ook aan de eis van passendheid van het middel is voldaan.

De derde voorwaarde is dat het middel ook noodzakelijk is. Zou het doel bereikt kunnen

worden met een middel waarbij geen sprake is van onderscheid of minder vergaand onderscheid?
Het veiliger maken van machines, werkprocessen etc. kan in bepaalde gevallen een alternatief bieden voor specifieke beschermende bepalingen voor jongeren. In die gevallen waar dit echter geen oplossing biedt zullen specifieke bepalingen voor jeugdigen noodzakelijk blijven. In dit geval zijn risico's afhankelijk van externe factoren, zoals drukte op de vaarwegen en de complexiteit van het vaartuig. Dit zijn geen factoren die door simpele maatregelen aan te passen zijn. Het stellen van een leeftijdsgrens is dan een voor de hand liggend alternatief. Het feit dat is gekozen voor een alom geldende leeftijdsgrens van 18 jaar, die bijvoorbeeld ook geldt voor het vergelijkbare rijbewijs, wijst op een noodzakelijke en evenredige maatregel. De grens geldt alleen voor de afgifte van het vaarbewijs, er mag reeds eerder een geneeskundig onderzoek of examen ter verkrijging van het vaarbewijs plaatsvinden.

Binnenschepenwet

De artikelen 23, 23a en 24 van de Binnenschepenwet bevatten bepalingen omtrent het einde van de geldigheid van het vaarbewijs, vijfjaarlijkse medische herkeuring vanaf de leeftijd van 50 jaar en jaarlijkse herkeuring bij het bereiken van de 65-jarige leeftijd.

Artikel 23

-
- 1. Het onderzoek, bedoeld in artikel 21, blijft achterwege:*
- a. indien de aanvrager het klein vaarbewijs wenst te verkrijgen;*
 - b. indien de aanvrager reeds een vaarbewijs bezit en hij tevens de 50-jarige leeftijd nog niet heeft bereikt;*
 - c. indien de aanvrager niet langer dan drie maanden tevoren een overeenkomstig onderzoek met gunstig gevolg heeft ondergaan.*
- [...]*

Artikel 23a

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

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

Artikel 24

1. *Het klein vaarbewijs, afgegeven voor de 65-jarige leeftijd van de houder, is geldig tot de dag waarop hij de 65-jarige leeftijd bereikt.*
2. *In afwijking van het eerste lid is het klein vaarbewijs, afgegeven voor de 65-jarige leeftijd doch na het bereiken van de 62-jarige leeftijd van de houder, drie jaar geldig.*
3. *Het klein vaarbewijs, afgegeven nadat de houder de 65-jarige leeftijd heeft bereikt, is drie jaar geldig.*

Toets objectieve rechtvaardiging:

De voorwaarden betreffende de leeftijd waarop medische herkeuring dient plaats te vinden, zijn overgenomen uit het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998. Dit houdt in dat de houder van een vaarbewijs vanaf de 50-jarige leeftijd elke 5 jaar opnieuw gekeurd dient te worden. Vanaf het bereiken van de 65-jarige leeftijd dient de houder van het vaarbewijs elk jaar te worden herkeurd. Hiermee sluit het keuringsregime voor schippers alle Nederlandse binnenwateren aan op dat van de Rijnvaart. Indien een schipper in de Rijnvaart op grond van medische redenen niet langer geschikt geacht wordt een schip veilig te kunnen voeren, is het in verband met de veiligheid op de binnenwateren niet wenselijk dat deze schipper alsnog op de overige binnenwateren kan gaan varen. De enige manier om te voorkomen dat dit plaatsvindt, is om, in aanvulling op de internationale normen en overeenkomstig het bepaalde in het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998, de eerste medische herkeuring op de 50-jarige leeftijd en vervolgens elke 5 jaar te laten plaatsvinden. De jaarlijkse medische keuringen vanaf het bereiken van de 65-jarige leeftijd zijn ook in de richtlijn voorgeschreven.

Het doel van de medische herkeuring, namelijk het stellen van een maximum leeftijd die in verband met de vervulling van de functie noodzakelijk is voor gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden, is legitiem en maatschappelijk wenselijk. De eisen zijn overgenomen uit het internationale recht en juist bedoeld om onderscheid tussen Rijnvaart en andere binnenwateren te voorkomen. Het doel is niet in strijd met andere wetgeving, het recht en de maatschappelijke betamelijkheid.

Er is sprake van een passend middel waarmee het doel worden bereikt. De leeftijd is slechts de basis voor individuele beoordeling van geschiktheid. Omdat het bereiken van de leeftijdsgrens geen automatisch einde van de

geldigheid van het vaarbewijs betekent, maar deze geldigheid is gekoppeld aan een medische keuring, moet de eis als proportioneel worden gezien.

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd kan worden dat het onderscheid op grond van leeftijd in de Binnenscheperwet voldoet aan de drie voorwaarden (legitiem doel en passend en noodzakelijk middel) en dat het onderscheid in deze bepalingen derhalve objectief gerechtvaardigd is.

Binnenvaartpolitierglement

Artikel 1.09. Bijlage Binnenvaartpolitierglement (BPR) Sturen van een schip

1. *Een schip mag niet varen, indien het sturen niet wordt verricht door een daartoe bekwaam persoon. Voor deze persoon geldt:*
 - a. *een minimum leeftijd van 18 jaar voor het sturen van een snelle motorboot;*
 - b. *een minimum leeftijd van 16 jaar:*
 - 1°. *voor het sturen van een groot schip,*
 - 2°. *voor het sturen van een klein motorschip niet zijnde een snelle motorboot en niet zijnde een klein open motorschip met een lengte van minder dan 7 m waarvan de hoogst bereikbare snelheid ten opzichte van het water niet meer is dan 13 km per uur, en*
 - 3°. *voor het sturen van een zeilschip met een lengte van 7 m of meer;*
 - c. *een minimum leeftijd van 12 jaar voor het sturen van een klein open motorschip met een lengte van minder dan 7 m waarvan de hoogst bereikbare snelheid ten opzichte van het water niet meer is dan 13 km per uur.*
 2. *Op ieder snel schip moet tijdens de vaart het roer worden bediend door een persoon die houder is van het vereiste vaarbevoegdheidsbewijs alsmede van het radarpatent. Bij een snel schip moet tijdens het snel varen een tweede persoon die eveneens houder is van het vereiste vaarbevoegdheidsbewijs en van het radarpatent zich in de stuurhut bevinden.*
- [...]

Toets objectieve rechtvaardiging:

Voor deze specifieke bepaling kunnen de volgende argumenten worden aangedragen. Personen jonger dan 18 jaar kenmerken zich in het algemeen door een geringer besef van gevaren, speelsheid, grotere beweeglijkheid, geringer verantwoordelijkheidsbesef en een geringere aandacht voor persoonlijke gezondheid.

In de arbeidsomstandighedenregelgeving is gekozen voor een systeem waarbij sprake is van een verbod voor een beperkt aantal werkzaamheden.

Het gaat daarbij om werkzaamheden waarbij wetenschappelijk is vastgesteld dat werknemers meer risico's lopen in het lichamelijke groeiproces dan andere werknemers (zoals het werken met zeer gevaarlijke stoffen) of waarbij jongeren de gevaren onvoldoende kunnen taxeren (bijvoorbeeld duikarbeid). Dit laatste is ook het geval bij het stellen van de leeftijdsgrens voor het besturen van een schip. De minimum leeftijd is in verband met de vervulling van de functie noodzakelijk voor gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden.

Door het bereiken van dit doel, namelijk de bescherming van de veiligheid van betrokkenen en derden, wordt vanzelfsprekend aan een daadwerkelijk bestaande behoefte van de overheid en maatschappij voldaan. Het doel is niet in strijd met andere wetgeving. Zoals in de toelichting bij de Arbeidsomstandighedenwet is vermeld, is een minimum leeftijd van 18 jaar een normale, internationaal gebruikte, grens. Deze grens is ook in artikel 20 van de Binnenscheperwet gesteld voor het verkrijgen van het eveneens vereiste vaarbewijs. Voor het (leren) sturen zijn naarmate de snelheid van het te besturen schip hoger is, hogere leeftijdsgrenzen gesteld. Aan het gebruik van deze objectieve leeftijdsgrens ontbreekt ieder oogmerk van onderscheid. Aan het vereiste van een legitiem doel is derhalve voldaan.

Verwacht mag worden dat het doel (bescherming van de gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden) bereikt kan worden zodat ook aan de eis van passendheid van het middel is voldaan.

De derde voorwaarde is dat het middel ook noodzakelijk is. Zou het doel bereikt kunnen worden met een middel waarbij geen sprake is van onderscheid of minder vergaand onderscheid?

Het veiliger maken van machines, werkprocessen etc. kan in bepaalde gevallen een alternatief bieden voor specifieke beschermende bepalingen voor jongeren. In die gevallen waar dit echter geen oplossing biedt zullen specifieke bepalingen voor jeugdigen noodzakelijk blijven. In dit geval zijn risico's afhankelijk van externe factoren, zoals drukte op de vaarwegen en de complexiteit van het vaartuig. Dit zijn geen factoren die door simpele maatregelen aan te passen zijn. Het stellen van een leeftijdsgrens is dan een voor de hand liggend alternatief. In dit geval is de grens gecombineerd met toezicht door iemand met een vaarbewijs en de mogelijkheid op jongere leeftijd reeds een langzamer schip te (leren) besturen.

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd kan worden dat het onderscheid op grond van leeftijd

in het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement voldoet aan de drie voorwaarden (legitiem doel en passend en noodzakelijk middel) en dat het onderscheid in deze bepalingen derhalve objectief gerechtvaardigd is.

Besluit Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas

Artikel 1.09. van de bijlage: Sturen van een schip

1. Een schip mag slechts deelnemen aan de scheepvaart, indien het bestuurd wordt door een daartoe bekwaam en tenminste 16 jaar oud persoon.

2. De bepaling betreffende de leeftijd geldt niet:

- voor een zeilschip met een lengte van minder dan 7 m;

- voor een door spierkracht voortbewogen schip.

3. In afwijking van het eerste lid mag een snelle motorboot slechts deelnemen aan de scheepvaart indien deze bestuurd wordt door een daartoe bekwaam en tenminste 18 jaar oud persoon of door een bekwaam persoon van tenminste 16 jaar oud bijgestaan door een stuurbekwaam persoon van tenminste 18 jaar oud.

4. Indien een snelle motorboot wordt gebruikt voor het trekken van één of meerdere waterskiërs moet de bestuurder worden vergezeld van een medeopvarende van tenminste 15 jaar oud.

[...]

Toets objectieve rechtvaardiging:

Voor deze specifieke bepaling kunnen de volgende argumenten worden aangedragen. Personen jonger dan 18 jaar kenmerken zich in het algemeen door een geringer besef van gevaren, speelsheid, grotere beweeglijkheid, geringer verantwoordelijkheidsbesef en een geringere aandacht voor persoonlijke gezondheid.

In de arbeidsomstandighedenregelgeving is gekozen voor een systeem waarbij sprake is van een verbod voor een beperkt aantal werkzaamheden. Het gaat daarbij om werkzaamheden waarbij wetenschappelijk is vastgesteld dat werknemers meer risico's lopen in het lichamelijke groeiproces dan andere werknemers (zoals het werken met zeer gevaarlijke stoffen) of waarbij jongeren de gevaren onvoldoende kunnen taxeren (bijvoorbeeld duikarbeid). Dit laatste is het geval bij het stellen van de leeftijdsgrens voor het besturen van een schip. De minimum leeftijd is in verband met de vervulling van de functie noodzakelijk voor gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden.

Door het bereiken van dit doel, namelijk de bescherming van de veiligheid van betrokkenen en derden, wordt vanzelfsprekend aan een daadwerkelijk bestaande behoefte van de overheid en maatschappij voldaan. Het doel is niet in strijd met andere wetgeving. Zoals in de toelichting bij de

Arbeidsomstandighedenwet is vermeld, is een minimum leeftijd van 18 jaar een normale, internationaal gebruikte, grens. Deze grens is ook in artikel 20 van de Binnenscheepwet gesteld voor het verkrijgen een vaarbewijs. Voor het (leren) sturen zijn naarmate de snelheid van het te besturen schip hoger is, hogere leeftijdsgrenzen gesteld.

Aan het gebruik van deze objectieve leeftijdsgrens ontbreekt ieder oogmerk van onderscheid. Aan het vereiste van een legitiem doel is derhalve voldaan.

Verwacht mag worden dat het doel (bescherming van de gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden) bereikt kan worden zodat ook aan de eis van passendheid van het middel is voldaan.

De derde voorwaarde is dat het middel ook noodzakelijk is. Zou het doel bereikt kunnen worden met een middel waarbij geen sprake is van onderscheid of minder vergaand onderscheid?

Het veiliger maken van machines, werkprocessen etc. kan in bepaalde gevallen een alternatief bieden voor specifieke beschermende bepalingen voor jongeren. In die gevallen waar dit echter geen oplossing biedt zullen specifieke bepalingen voor jeugdigen noodzakelijk blijven. In dit geval zijn risico's afhankelijk van externe factoren, zoals drukte op de vaarwegen en de complexiteit van het vaartuig. Dit zijn geen factoren die door simpele maatregelen aan te passen zijn. Het stellen van een leeftijdsgrens is dan een voor de hand liggend alternatief. In dit geval is de grens gecombineerd met toezicht door iemand met een vaarbewijs en de mogelijkheid op jongere leeftijd reeds een langzamer schip te (leren) besturen.

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd kan worden dat het onderscheid op grond van leeftijd in het Besluit Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas voldoet aan de drie voorwaarden (legitiem doel en passend en noodzakelijk middel) en dat het onderscheid in deze bepalingen derhalve objectief gerechtvaardigd is.

Besluit Rijnvaartpolitierglement 1995

Artikel 1.09. Bijlage: Bediening van het roer

- 1. Tijdens de vaart moet het roer worden bediend door ten minste één daartoe bekwaam persoon die de leeftijd van 16 jaar heeft bereikt.*
- 2. De voorwaarde aangaande de leeftijd geldt niet voor kleine schepen zonder motor.*

[...]

Toets objectieve rechtvaardiging:

Voor deze specifieke bepaling kunnen de volgende argumenten worden aangedragen. Personen jonger dan 18 jaar kenmerken zich in het algemeen door een geringer besef van gevaren, speelsheid, grotere beweeglijkheid, geringer verantwoordelijkheidsbesef en een geringere aandacht voor persoonlijke gezondheid.

In de arbeidsomstandighedenregelgeving is gekozen voor een systeem waarbij sprake is van een verbod voor een beperkt aantal werkzaamheden. Het gaat daarbij om werkzaamheden waarbij wetenschappelijk is vastgesteld dat werknemers meer risico's lopen in het lichamelijke groeiproces dan andere werknemers (zoals het werken met zeer gevaarlijke stoffen) of waarbij jongeren de gevaren onvoldoende kunnen taxeren (bijvoorbeeld duikarbeid). Dit laatste is het geval bij het stellen van de leeftijdsgrens voor het besturen van een schip. De minimum leeftijd is in verband met de vervulling van de functie noodzakelijk voor gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden.

Door het bereiken van dit doel, namelijk de bescherming van de veiligheid van betrokkenen en derden, wordt vanzelfsprekend aan een daadwerkelijk bestaande behoefte van de overheid en maatschappij voldaan. Het doel is niet in strijd met andere wetgeving. Zoals in de toelichting bij de Arbeidsomstandighedenwet is vermeld, is een minimum leeftijd van 18 jaar een normale, internationaal gebruikte, grens. Deze grens is ook in artikel 20 van de Binnenscheperwet gesteld voor het verkrijgen van een vaarbewijs. Voor het (leren) sturen op een kleiner vaartuig zijn lagere leeftijdsgrenzen gesteld.

Aan het gebruik van deze objectieve leeftijdsgrens ontbreekt ieder oogmerk van onderscheid. Aan het vereiste van een legitiem doel is derhalve voldaan.

Verwacht mag worden dat het doel (bescherming van de gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden) bereikt kan worden zodat ook aan de eis van passendheid van het middel is voldaan.

De derde voorwaarde is dat het middel ook noodzakelijk is. Zou het doel bereikt kunnen worden met een middel waarbij geen sprake is van onderscheid of minder vergaand onderscheid?

Het veiliger maken van machines, werkprocessen etc. kan in bepaalde gevallen een alternatief bieden voor specifieke beschermende bepalingen voor jongeren. In die gevallen waar dit echter geen oplossing biedt zullen specifieke bepalingen voor jeugdigen noodzakelijk blijven. In dit geval zijn risico's afhankelijk van externe factoren, zoals drukte op de vaarwegen en de complexiteit van het vaartuig. Dit zijn

geen factoren die door simpele maatregelen aan te passen zijn. Het stellen van een leeftijdsgrens is dan een voor de hand liggend alternatief. In dit geval is de grens gecombineerd met toezicht door iemand met een vaarbewijs en de mogelijkheid op jongere leeftijd reeds een langzamer schip te (leren) besturen.

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd kan worden dat het onderscheid op grond van leeftijd in het Besluit Rijnvaartpolitierglement 1995 voldoet aan de drie voorwaarden (legitiem doel en passend en noodzakelijk middel) en dat het onderscheid in deze bepalingen derhalve objectief gerechtvaardigd is.

Besluit reglement Rijnpatenten 1998

Artikel 2.01. van de Bijlage als bedoeld in artikel 1 van het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 Groot Patent

1. Degene die het grote patent wil verkrijgen moet ten minste 21 jaar oud zijn en de nodige kwalificatie bezitten, alsmede een vaartijd aantonen van ten minste vier jaar als lid van een dekbemannings, waarvan aan boord van een motorschip in de binnenvaart ten minste twee jaren als matroos of matroosmotordrijver dan wel ten minste één jaar als volmatroos. De gegadigde moet tevens in het bezit zijn van een marifoonbedieningscertificaat als bedoeld in bijlage 5 van de Regionale regeling betreffende de marifoondienst in de Binnenvaart.

[...]

Artikel 2.02. Klein Patent

1. Degene die het kleine patent wil verkrijgen moet ten minste 21 jaar oud zijn en de nodige kwalificatie bezitten, [...]

Artikel 2.03. Sportpatent

1. Degene die het sportpatent wil verkrijgen moet ten minste 18 jaar oud zijn en de nodige kwalificatie bezitten. [..]

Artikel 2.04. Kanaalspitsenpatent

Degene die het kanaalspitsenpatent wil verkrijgen moet:

a. ten minste 18 jaar oud zijn;

b. voldoen aan de voorwaarden noodzakelijk voor het voeren van kanaalspitsen op het Rijn-Rhônekanaal.

Het kanaalspitsenpatent wordt niet uitgebreid tot de riviergedeelten buiten het gebied tussen Basel en de sluizen te Iffezheim.

Artikel 2.05. Overheidspatent

1. Degene die het overheidspatent wil verkrijgen moet:

- a. ten minste 21 jaar oud zijn;*
- b. deel uit maken van een politie- of douanedienst, een andere autoriteit dan wel van een erkende brandweerdienst;*
- c. lichamelijk en geestelijk geschikt zijn om een schip te voeren. [...]*

Toets objectieve rechtvaardiging:

In de bijlage als bedoeld in artikel 1 van het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 worden minimum leeftijden variërend van 18 tot 21 jaar vereist voor het verkrijgen van Rijnpatenten. Deze leeftijdseisen zijn gesteld in combinatie met opleidingseisen en andere kwalificaties. Deze leeftijdseis is noodzakelijk in verband met de gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden. De veiligheid op het water is een legitiem doel van maatschappelijk belang. De leeftijdseis is objectief en slechts de basis voor verdere eisen aan de kwalificatie van de betrokkenen.

Op de vraag of de eis passend is, kan verwezen worden naar de toelichting bij het besluit (Stb. 1997, 475). Er is gekozen voor een systeem waarbij de leeftijdseis en daarmee verband houdende ervaringseis varieert naarmate een zwaarder patent wordt aangevraagd. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de vereiste kennis en ervaring op een eenvoudige route als de gekanaliseerde Rijn (Kanaalspitsenpatent) of een sportpatent en de zwaardere eisen voor een groot patent.

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd kan worden dat het onderscheid op grond van leeftijd in het Besluit reglement Rijnpatenten 1998 voldoet aan de drie voorwaarden (legitiem doel en passend en noodzakelijk middel) en dat het onderscheid in deze bepalingen derhalve objectief gerechtvaardigd is.

Besluit reglement Rijnpatenten 1998

Artikel 4.01. van de Bijlage als bedoeld in artikel 1 van het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998

Controle van de lichamelijke en geestelijke geschiktheid

1. De houder van het grote patent, het kleine patent of het sportpatent moet zijn lichamelijke en geestelijke geschiktheid opnieuw aantonen bij de autoriteit die het patent heeft afgegeven door het overleggen van een medische verklaring, als bedoeld in de bijlage B2, die niet ouder dan drie maanden mag zijn:

- a. iedere vijf jaren vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar tot de leeftijd van 65 jaar;*

b. ieder jaar vanaf het bereiken van de leeftijd van 65 jaar.
[...]

Bijlage B1 Besluit Reglement Rijnpatenten 1998

Minimum-eisen ten aanzien van de lichamelijke geschiktheid van gegadigden voor het Rijnpatent-----

--

II. Gehoorvermogen:

Het gehoor wordt als voldoende beschouwd, wanneer door een gegadigde fluisteren, met of zonder gehoorapparaat, aan weerszijden duidelijk verstaan wordt:

- op een afstand van 3 meter wanneer hij 25 jaar of jonger is;
- op een afstand van 2 meter wanneer hij ouder dan 25 jaar is. [...]

Toets objectieve rechtvaardiging:

In dit artikel wordt het opnieuw aantonen van de lichamelijke en geestelijke geschiktheid geregeld. Vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar tot de leeftijd van 65 jaar moet dit iedere 5 jaar worden gedaan.

Dat wil zeggen dat dit voor de eerste maal bij het bereiken van het 50^e levensjaar moet geschieden, daarna bij het 55e levensjaar, het 60^e levensjaar en tenslotte het 65e levensjaar. Na het 65e levensjaar dient de controle van de lichamelijke en de geestelijke geschiktheid elk jaar plaats te vinden.

Bij twijfel kan de bevoegde autoriteit die het patent heeft afgegeven echter ook tussentijds een controle van de lichamelijke en geestelijke geschiktheid verlangen.

Het doel van de medische herkeuring, namelijk het stellen van een maximum leeftijd in verband met de vervulling van de functie noodzakelijk voor gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden, is legitiem en maatschappelijk wenselijk. De eisen zijn overgenomen uit het internationale recht en juist bedoeld om onderscheid tussen Rijnvaart en andere binnenwateren te voorkomen. Het doel is niet in strijd met andere wetgeving, het recht en de maatschappelijke betamelijkheid.

Er is sprake van een passend middel waarmee het doel worden bereikt. De leeftijd is slechts de basis voor individuele beoordeling van geschiktheid. Omdat het bereiken van de leeftijdsgrens geen automatisch einde van de geldigheid van het patent betekent, maar deze geldigheid is gekoppeld aan een medische keuring, moet de eis als proportioneel worden gezien.

Ook de leeftijdsgrens bij de gehoortest is slechts een basis voor een individuele keuring.

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd kan worden dat het onderscheid op grond van leeftijd

in het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 voldoet aan de drie voorwaarden (legitiem doel en passend en noodzakelijk middel) en dat het onderscheid in deze bepalingen derhalve objectief gerechtvaardigd is.

Besluit reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995

Artikel 19.03 van de bijlage Toepasselijkheid van Deel III

Hoofdstuk 23 is niet van toepassing. De bemanning moet ten minste bestaan uit:

- a. een schipper die houder is van het kanaalspitsenpatent als bedoeld in het Reglement Rijnpatenten;*
- b. een persoon die ten minste 16 jaar oud is en die in staat is te helpen bij het manoeuvreren met het schip.*

Toets objectieve rechtvaardiging:

Voor deze specifieke bepaling kunnen de volgende argumenten worden aangedragen. Personen jonger dan 16 jaar kenmerken zich in het algemeen door een geringer besef van gevaren, speelsheid, grotere beweeglijkheid, geringer verantwoordelijkheidsbesef en een geringere aandacht voor persoonlijke gezondheid.

In de arbeidsomstandighedenregelgeving is gekozen voor een systeem waarbij sprake is van een verbod voor een beperkt aantal werkzaamheden. Het gaat daarbij om werkzaamheden waarbij wetenschappelijk is vastgesteld dat werknemers meer risico's lopen in het lichamelijke groeiproces dan andere werknemers (zoals het werken met zeer gevaarlijke stoffen) of waarbij jongeren de gevaren onvoldoende kunnen taxeren (bijvoorbeeld duikarbeid). Dit laatste is het geval bij het stellen van de leeftijdsgrens voor het besturen van een schip of in dit geval voor het helpen met manoeuvreren. De minimum leeftijd is in verband met de vervulling van de functie noodzakelijk voor gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden.

Door het bereiken van dit doel, namelijk de bescherming van de veiligheid van betrokkenen en derden, wordt vanzelfsprekend aan een daadwerkelijk bestaande behoefte van de overheid en maatschappij voldaan. Het doel is niet in strijd met andere wetgeving, maar juist in overeenstemming met internationale regelgeving. Zoals in de toelichting bij de Arbeidsomstandighedenwet is vermeld, is een minimum leeftijd van 18 jaar een normale, internationaal gebruikte, grens. Deze grens is ook in artikel 20 van de Binnenscheepwet gesteld voor het verkrijgen van een vaarbewijs. Voor het leren sturen en helpen manoeuvreren is een lagere leeftijd als minimum geëist.

Aan het gebruik van deze objectieve leeftijdsgrens ontbreekt ieder oogmerk van onderscheid. Aan het vereiste van een legitiem doel is derhalve voldaan.

Verwacht mag worden dat het doel (bescherming van de gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden) bereikt kan worden zodat ook aan de eis van passendheid van het middel is voldaan.

De derde voorwaarde is dat het middel ook noodzakelijk is. Zou het doel bereikt kunnen worden met een middel waarbij geen sprake is van onderscheid of minder vergaand onderscheid?

Het veiliger maken van machines, werkprocessen etc. kan in bepaalde gevallen een alternatief bieden voor specifieke beschermende bepalingen voor jongeren. In die gevallen waar dit echter geen oplossing biedt zullen specifieke bepalingen voor jeugdigen noodzakelijk blijven. In dit geval zijn risico's afhankelijk van externe factoren, zoals drukte op de vaarwegen en de complexiteit van het vaartuig. Dit zijn geen factoren die door simpele maatregelen aan te passen zijn. Het stellen van een leeftijdsgrens is dan een voor de hand liggend alternatief. In dit geval is de grens lager dan die voor het behalen van een vaarbewijs en geeft de mogelijkheid op jongere leeftijd reeds – onder toezicht – ervaring op te doen.

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd kan worden dat het onderscheid op grond van leeftijd in het Besluit reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 voldoet aan de drie voorwaarden (legitiem doel en passend en noodzakelijk middel) en dat het onderscheid in deze bepalingen derhalve objectief gerechtvaardigd is.

Arbeidstijdenbesluit Vervoer

Nummer artikel, korte inhoud artikel, genoemde leeftijdsgrens:

- Art 2.3.2 (uitzonderingen t.a.v. jeugdige werknemers (dwz 16/17-jarigen)
- Art 2.7.4 (specifieke voorwaarden voor jeugdige rijders)
- Art 3.1.1 (leeftijdsgrens 18 bij toepasselijkheid specifieke voorwaarden railvervoer)
- Art 4.1.1 (leeftijdsgrens 18 bij toepasselijkheid specifieke voorwaarden luchtvaart)
- Art 5.5.6 (specifieke bepalingen inzake rusttijden van jeugdigen)
- Art 6.5.3 (specifieke bepalingen inzake rusttijden jeugdigen)

Artikel 2.3:2 Uitsluiting van de toepasselijkheid van dit hoofdstuk

1. Dit hoofdstuk is niet van toepassing op vervoer met voertuigen als bedoeld in artikel 4, onderdelen 4, 5, 7, 8, 10, 11 en 12 van verordening (EEG) nr. 3820/85.
2. Dit hoofdstuk is, behoudens artikel 2.7:4, niet van toepassing op arbeid, verricht door een jeugdige werknemer.
3. De artikelen 2.5:1, tweede en derde lid, en 2.5:4, tweede en derde lid, zijn niet van toepassing ten aanzien van vervoer, verricht onder gezag van een niet in Nederland gevestigde werkgever.

Artikel 2.7:4 Rijder

1. De werkgever mag een jeugdige werknemer als rijder arbeid doen verrichten indien:
 - a. deze in het bezit is van een verklaring, afgegeven door de Stichting Landelijk Orgaan Beroepsonderwijs, Transport en Logistiek, waaruit blijkt dat hij aldaar is ingeschreven als leerling, en
 - b. het vervoer geheel in Nederland wordt verricht.
2. De werkgever ziet toe op het bezit van de in het eerste lid, onderdeel a, bedoelde verklaring.

Artikel 3.1:1 Railvervoer

Dit hoofdstuk is van toepassing op werknemers van 18 jaar of ouder, die voor een spoorwegonderneming als bedoeld in de Spoorwegwet, arbeid verrichten in of op een spoorvoertuig, gebezigd in verband met vervoer over hoofdspoorwegen of lokale spoorwegen, alsmede de daarop aansluitende bijzondere spoorwegen.

Artikel 4.1:1 Begrip boordpersoneel Luchtvaart

In dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. lid van het cockpitpersoneel: de werknemer van 18 jaar of ouder die aan boord van een luchtvaartuig werkzaamheden heeft te verrichten die van direct belang zijn voor de bediening van het luchtvaartuig tijdens de vlucht;*
- b. lid van het cabinepersoneel: de werknemer van 18 jaar of ouder die, niet zijnde lid van het cockpitpersoneel, aan boord van een luchtvaartuig enige werkzaamheden heeft te verrichten ten behoeve van de inzittenden dan wel als dierenbegeleider werkzaam is tijdens de vlucht;*
- c. lid van het boordpersoneel: lid van het cockpitpersoneel en cabinepersoneel.*

Artikel 5.5:7 Arbeids- en rusttijden Jeugdige bemanningsleden Binnenvaart

- 1. De werkgever en de gezagvoerend schipper organiseren de arbeid zodanig dat het jeugdige bemanningslid:
 - a. bij exploitatiewijzen A1 en A2 in elke periode van 24 uren een rusttijd geniet, die inclusief de in het vierde lid bedoelde pauze ten minste 16 uren bedraagt, waarvan ten minste 12 uren ononderbroken;*
 - b. bij exploitatiewijze B in elke periode van 24 uren een rusttijd geniet, die inclusief de in het vierde lid bedoelde pauze ten minste 16 uren bedraagt, waarvan ten minste tweemaal 6 uren ononderbroken.**
- 2. De werkgever en de gezagvoerend schipper organiseren de arbeid zodanig dat het jeugdige bemanningslid:
 - a. hetzij een wekelijkse rusttijd heeft van ten minste 2 dagen, waarin de zondag is begrepen;*
 - b. hetzij een wekelijkse ononderbroken rusttijd heeft van ten minste 36 uren, waarin de zondag is begrepen;*
 - c. hetzij, ingeval van een reis van meer dan 5 dagen, in elke periode van 10 weken een ononderbroken rusttijd heeft van ten minste 16 dagen.**
- 3. De werkgever en de gezagvoerend schipper organiseren de arbeid zodanig dat het jeugdige bemanningslid tussen 22.00 uur en 06.00 uur, dan wel tussen 23.00 en 07.00 uur slechts arbeid verricht indien dit in het kader van de opleiding noodzakelijk is.*
- 4. De werkgever en de gezagvoerend schipper organiseren de arbeid zodanig dat het jeugdige bemanningslid een pauze van ten minste 30 minuten heeft ingeval de dagelijkse arbeidstijd langer is dan vier en een half uur.*

Artikel 6.5:3 Arbeids- en rusttijden Jeugdige schepelingen Zeevaart

- 1. De kapitein organiseert de arbeid zodanig dat de jeugdige schepeling:
 - a. in elke periode van 24 achtereenvolgende uren ten hoogste 8 uren arbeid verricht;*
 - b. in elke periode van 24 achtereenvolgende uren een rusttijd heeft van ten minste 12 uren, waarvan ten minste 9 uren aaneengesloten en waarin de periode tussen 00.00 en 5.00 uur is begrepen;*
 - c. per week ten hoogste 40 uren arbeid verricht;*
 - d. een onafgebroken rusttijd heeft van ten minste 36 uren in elke aaneengesloten tijdsruimte van 7 maal 24 uren;*
 - e. op zondag in beginsel geen arbeid verricht.**

2. De kapitein organiseert de arbeid zodanig dat de jeugdige schepeling een pauze krijgt van ten minste, zo mogelijk aaneengesloten, 30 minuten ingeval de dagelijkse arbeidstijd langer is dan 4,5 uur.

3. In afwijking van het eerste lid, onderdelen a en b, mag de jeugdige schepeling:

a. in elke periode van 24 achtereenvolgende uren gedurende ten hoogste 12 uren arbeid verrichten indien hij uit hoofde van de wachtindeling gedurende die uren feitelijk wacht loopt;

b. arbeid verrichten tussen 00.00 en 05.00 uur indien dit in verband met zijn opleiding noodzakelijk is.

Toets van de objectieve rechtvaardiging

Vooraf dient te worden opgemerkt dat de ruimte voor Nederland bij het al of niet hanteren

van leeftijdsgrenzen op het terrein van de arbeidstijden beperkt is. De specifieke

leeftijdsgrenzen voor kinderen en jeugdigen zijn grotendeels ontleend aan diverse

internationale regels. Het betreft de Richtlijn 94/33/EG betreffende de bescherming van

jongeren op het werk van de Raad van 22 juni 1994, artikel 138 ILO-verdrag Minimum leeftijd

toelating jeugdigen tot het arbeidsproces en het Europees Sociaal Handvest artikel 7 (Recht

van kinderen en jeugdigen op bescherming). De specifieke leeftijdsgrenzen in de arbeids- en

rusttijden regelgeving worden tevens ingegeven door de leeftijd waarbij onderwijsplicht

bestaat (Leerplichtwet, artikelen inzake vervangende en partiële leerplicht) en de

leeftijdsgrens voor meerderjarigheid (Burgerlijk Wetboek, boek 1, art. 233, inzake

minderjarigen).

De leeftijdsgrenzen in het Arbeidstijdenbesluit Vervoer zijn gebaseerd op de Arbeidstijdenwet, waar in artikel 5:12 de grondslag geboden wordt

afzonderlijke regels te stellen. Hierbij is voor de vervoerssector van belang, dat regelingen inzake arbeids- en rusttijden in het vervoer mede gesteld worden vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid. In het integrale verkeer- en vervoersbeleid van de Minister van Verkeer en Waterstaat speelt de verkeersveiligheid een belangrijke rol, naast de concurrentiepositie van de transportsector.

De leeftijdsgrenzen die in het Arbeidstijdenbesluit Vervoer gegeven zijn voor de sectoren wegvervoer, railvervoer, luchtvaart, binnenvaart en zeevaart, zijn derhalve, naast de bescherming van jeugdigen, ook ingegeven door overwegingen van verkeersveiligheid.

Geconcludeerd kan worden dat het bovengenoemde doel *legitiem* is. Met het stellen van

leeftijdsgrenzen kan dit doel bereikt worden zodat het middel *passend* is. Het doel was niet zonder leeftijdsgrenzen te bereiken en waar mogelijk is gekozen voor de minst belastende leeftijdsgrens zodat ook de *noodzakelijkheidsvraag* bevestigend kan worden beantwoord. De leeftijdsgrenzen zijn derhalve objectief te rechtvaardigen.

Regeling vrijstellingen Binnenschepenwet

Artikel 2c

1. In dit artikel wordt verstaan onder veerponten: kabelponten, gierponten en andere niet-vrijvarende veerponten.

2. Van artikel 16, eerste lid, aanhef en onderdelen a en b, en tweede lid, aanhef en onderdelen a en b, van de Binnenschepenwet zijn vrijgesteld de schippers van veerponten op de rivieren, kanalen en meren, indien wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- de schipper heeft de leeftijd van 18 jaar bereikt;*
- de schipper is voorzien van het klein vaarbewijs;*
- [...]*

Toets objectieve rechtvaardiging:

Voor deze specifieke bepaling kunnen de volgende argumenten worden aangedragen. Personen jonger dan 18 jaar kenmerken zich in het algemeen door een geringer besef van gevaren, speelsheid, grotere beweeglijkheid, geringer verantwoordelijkheidsbesef en een geringere aandacht voor persoonlijke gezondheid.

In de arbeidsomstandighedenregelgeving is gekozen voor een systeem waarbij sprake is van een verbod voor een beperkt aantal werkzaamheden. Het gaat daarbij om werkzaamheden waarbij wetenschappelijk is vastgesteld dat werknemers meer risico's lopen in het lichamelijke groeiproces dan andere werknemers (zoals het werken met zeer gevaarlijke stoffen) of waarbij jongeren de gevaren onvoldoende kunnen taxeren (bijvoorbeeld duikarbeid). De minimum leeftijd is in verband met de vervulling van de functie noodzakelijk voor gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden. Door het bereiken van dit doel, namelijk de bescherming van de veiligheid van betrokkenen en derden, wordt vanzelfsprekend aan een daadwerkelijk bestaande behoefte van de overheid en maatschappij voldaan. Het doel is niet in strijd met andere wetgeving. Zoals in de toelichting bij de Arbeidsomstandighedenwet is vermeld, is een minimum leeftijd van 18 jaar een normale, internationaal gebruikte, grens. Deze grens is ook in artikel 2c van de Regeling vrijstellingen Binnenschepenwet gesteld voor het besturen van een veerpont. Aan het gebruik van deze objectieve leeftijdsgrens

ontbreekt ieder oogmerk van onderscheid. Aan het vereiste van een legitiem doel is derhalve voldaan.

Verwacht mag worden dat het doel (bescherming van de gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden) bereikt kan worden zodat ook aan de eis van passendheid van het middel is voldaan.

De derde voorwaarde is dat het middel ook noodzakelijk is. Zou het doel bereikt kunnen worden met een middel waarbij geen sprake is van onderscheid of minder vergaand onderscheid? Het veiliger maken van machines, werkprocessen etc. kan in bepaalde gevallen een alternatief bieden voor specifieke beschermende bepalingen voor jongeren. In die gevallen waar dit echter geen oplossing biedt zullen specifieke bepalingen voor jeugdigen noodzakelijk blijven. In dit geval zijn risico's afhankelijk van externe factoren, zoals drukte op de vaarwegen en de complexiteit van het vaartuig. Dit zijn geen factoren die door simpele maatregelen aan te passen zijn. Het stellen van een leeftijdsgrens is dan een voor de hand liggend alternatief.

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd kan worden dat het onderscheid op grond van leeftijd in de Regeling vrijstellingen Binnenschepenwet voldoet aan de drie voorwaarden (legitiem doel en passend en noodzakelijk middel) en dat het onderscheid in deze bepalingen derhalve objectief gerechtvaardigd is.

Wet op de zeevaarddiploma's

Vervallen (Stb. 2002, 43)

Wet op de zeevischvaarddiploma's 1935

Vervallen (Stb. 2002, 43)

Loodsenwet

Artikel 24 Het loodsregister

1. De inschrijving in het register wordt doorgehaald:

[...]

d. bij het bereiken van de leeftijd van vijfenzestig jaren of van een bij verordening vastgestelde lagere leeftijd;

[...]

Toets objectieve rechtvaardiging:

De leeftijdsgrens van 65 jaar in de Loodsenwet sluit aan bij de uitzondering van artikel 7, eerste lid, onderdeel b, van de Wet gelijke behandeling op grond van leeftijd bij de arbeid. Deze uitzondering bepaalt dat ontslag bij het bereiken van de AOW-gerechtigde leeftijd of een hogere leeftijd is toegestaan. De objectieve rechtvaardiging voor deze uitzondering wordt als volgt onderbouwd (zie ook Kamerstukken II 2001-2002, 28 170, nr. 3, blz. 30 - 31). Het doel van de leeftijdsgrens is het op een objectieve wijze en zonder individuele geschiktheidsbeoordeling (zonder aanzien des persoons) bepalen van het tijdstip van uittreden van arbeidsproces. Dit is naar de mening van de regering een legitiem doel. Door het hanteren van het criterium 'AOW-gerechtigde leeftijd' kan het bovengenoemde doel worden bereikt. Het middel is daarmee ook passend. Het doel kan niet worden bereikt met een middel dat minder onderscheid maakt. Bijvoorbeeld: het toevoegen van de clausule 'tenzij de werknemer bezwaar maakt' zal toch noodzaken tot een individuele geschiktheidsbeoordeling in geval de werkgever de arbeidsrelatie wil beëindigen vanwege onvoldoende functioneren van de werknemer. Er is tevens sprake van de compensatie van nadelen. Werknemers kunnen aanspraak maken op een inkomen waarvoor geen arbeidsprestatie hoeft te worden verricht (de wettelijke sociale zekerheid en vaak bovenwettelijk pensioen).

Besluit adspirant-registerloodsen

Artikel 2

1. De adspirant-registerloods, bedoeld in artikel 19, eerste lid, van de Loodsenwet (Stb. 1988, 353) dient:

[...]

b. bij het aangaan van de leerovereenkomst de leeftijd van 38 jaren nog niet bereikt te hebben;

[...]

Toets objectieve rechtvaardiging:

De maximum leeftijd van 38 jaar voor het aangaan van een leerovereenkomst als registerloods is ingegeven door argumenten van veiligheid en continuïteit

van de dienstverlening. De opleidingsduur is lang, evenals de bevoegdheidsopbouw. Iemand die ouder is dan 38 jaar zal na de opleidingsduur van 10 jaar slechts kort werkzaam kunnen zijn als registerloods, aangezien reeds op 55-jarige leeftijd functioneel leeftijdsontslag mogelijk is. Het doel is legitiem en niet in strijd met het recht of maatschappelijke betamelijkheid. Artikel 5 van de Wet gelijke behandeling op grond van leeftijd bij de arbeid spreekt van het verbod onderscheid te maken bij het verlenen van toegang tot [...] onderwijs dat gericht is op de toetreding tot en het functioneren op de arbeidsmarkt. Door de lange opleidingsduur en lage pensioengerechtigde leeftijd kan van functioneren op de arbeidsmarkt nauwelijks sprake zijn. De grens van 38 jaar is objectief.

Door het stellen van een leeftijdsgrens voor het volgen van een langdurige opleiding wordt de veiligheid en de continuïteit van de dienstverlening gewaarborgd, waarmee dit een passend middel is. Om dezelfde reden is het middel ook noodzakelijk. Er is geen goed en veilig alternatief denkbaar, zoals een kortere opleiding of een verhoging van de pensioensgrens.

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd kan worden dat het onderscheid op grond van leeftijd in het Besluit adspriant-registerloodsers voldoet aan de drie voorwaarden (legitiem doel en passend en noodzakelijk middel) en dat het onderscheid in deze bepalingen derhalve objectief gerechtvaardigd is

Inschrijvingsverordening registerloodsers

Artikel 2

De inschrijving in het register, bedoeld in artikel 21, eerste lid, van de Loodsenwet wordt doorgehaald op de eerste dag van de maand, volgend op die, waarin de leeftijd van vijfenvijftig jaren is bereikt.

Toets objectieve rechtvaardiging

De leeftijdsgrens van 55 jaar in de Inschrijvingsverordening registerloodsers is de lagere leeftijd waarnaar artikel 24 van de Loodsenwet verwijst. Het betreft een verordening van het loodswezen zelf. De leeftijdsgrens sluit aan bij de uitzondering van artikel 7, eerste lid, onderdeel c, van de Wet gelijke behandeling op grond van leeftijd bij de arbeid. Deze uitzondering bepaalt dat ontslag vòòr het bereiken van de AOW-gerechtigde leeftijd objectief gerechtvaardigd kan zijn. Hierbij wordt vooral gedacht aan het zogenoemde functioneel leeftijdsontslag voor bijv. brandweerlieden of beroepsvliegers. De leeftijdsgrens is hier ingegeven door gezondheids- en veiligheidsoverwegingen en eisen die in verband met een goede vervulling van de arbeid moeten worden gesteld.

Het doel van de leeftijdsgrens is het op een objectieve wijze en zonder individuele geschiktheidsbeoordeling (zonder aanzien des persoons) bepalen van het tijdstip van uittreden van arbeidsproces. Dit is naar de mening van de regering een legitiem doel. Door het hanteren van een functioneel leeftijdsontslag kan het bovengenoemde doel worden bereikt. Het middel is daarmee ook passend.

Het doel kan niet worden bereikt met een middel dat minder onderscheid maakt.

De vaste ontslagleeftijd wordt steeds vaker vervangen door een flexibele, op basis van een individuele geschiktheidsbeoordeling (bijv. medische keuring). Dat is een geschikte methode om fysieke geschiktheid te testen, maar doet niet altijd recht aan de zwaarte van een functie die bijzondere concentratie en afwijkende werktijden verlangt. In het geval van loodsen betreft het een zware functie die gekenmerkt wordt door een dubbele onregelmatigheid in de werktijden (ook 's avonds en 's weekends, zonder vaste tijden).

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd kan worden dat het onderscheid op grond van leeftijd in de Inschrijvingsverordening registerloodsen voldoet aan de drie voorwaarden (legitiem doel en passend en noodzakelijk middel) en dat het onderscheid in deze bepalingen derhalve objectief gerechtvaardigd is

Waterschapswet

Artikel 18 Waterschapswet

- 1. Bevoegd tot kandidaatstelling zijn degenen die behoren tot de desbetreffende categorie van belanghebbenden en als zodanig belastingplichtig zijn aan het waterschap, met dien verstande dat voor de categorie bedoeld in artikel 11, tweede lid, onderdeel d, bevoegd zijn degenen die blijkens de gemeentelijke basisadministratie persoonsgegevens behoudens tegenbewijs kunnen worden geacht werkelijk woonplaats te hebben in het gebied van het waterschap en die op de dag der kandidaatstelling de leeftijd van achttien jaren hebben bereikt.*
- 2. Ten aanzien van de uitoefening van de in het eerste lid omschreven bevoegdheid zijn de artikelen 26 tot en met 28 van overeenkomstige toepassing.*

Artikel 31

1. Voor het lidmaatschap van het algemeen bestuur is alleen vereist dat men de leeftijd van achttien jaren heeft bereikt en niet krachtens artikel B 5, eerste lid, van de Kieswet van het kiesrecht is uitgesloten.
[..]

Toets objectieve rechtvaardiging:

De leeftijdsgrenzen in de Waterschapswet sluiten aan bij de grondwettelijke leeftijdsgrens voor passief kiesrecht. De leeftijdsgrenzen worden tevens ingegeven door de leeftijd waarbij onderwijsplicht bestaat (Leerplichtwet, artikelen inzake vervangende en partiële leerplicht) en de leeftijdsgrens voor meerderjarigheid (Burgerlijk Wetboek, boek 1, art. 233, inzake minderjarigen). Hier is een minimum leeftijd gesteld die noodzakelijk is in verband met de vervulling van de functie. Personen jonger dan 18 jaar kenmerken zich in het algemeen door een geringer verantwoordelijkheidsbesef. Voor een kandidaatstelling of bestuursfunctie binnen het waterschap ontbreekt de benodigde ervaring. De leeftijdsgrens voldoet derhalve aan een legitiem doel, is objectief en is conform andere regelgeving.

Met het stellen van de leeftijdsgrens kan het doel worden bereikt en het middel is niet alleen noodzakelijk, maar ook grondwettelijk. In dit geval is een alternatief moeilijk voor te stellen, omdat dit afwijking van vergelijkbare regelgeving in zou houden.

Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart

Artikel 6

1. De leeftijd, welke moet zijn bereikt om voor een bewijs van bevoegdheid in aanmerking te komen, bedraagt voor:

a. RPL: 16 jaar;

b. PPL: 17 jaar;

c. CPL: 18 jaar;

d. ATPL: 21 jaar;

e. CFEL: 18 jaar;

f. AML: 18 jaar;

g. JAR-66-AML: 18 jaar.

2. De leeftijd, welke moet zijn bereikt om voor een instructeursbevoegdverklaring in aanmerking te komen, bedraagt 18 jaar.

Toets objectieve rechtvaardiging

Personen jonger dan 18 jaar kenmerken zich in het algemeen door een geringer besef van gevaren, speelsheid, grotere beweeglijkheid, geringer

verantwoordelijkheidsbesef en een geringere aandacht voor persoonlijke gezondheid.

In de arbeidsomstandighedenregelgeving is gekozen voor een systeem waarbij sprake is van een verbod voor een beperkt aantal werkzaamheden. Het gaat daarbij om werkzaamheden waarbij wetenschappelijk is vastgesteld dat werknemers meer risico's lopen in het lichamelijke groeiproces dan andere werknemers (zoals het werken met zeer gevaarlijke stoffen) of waarbij jongeren de gevaren onvoldoende kunnen taxeren (bijvoorbeeld duikarbeid). Dit laatste is het geval bij het stellen van de leeftijdsgrens voor het besturen van een vliegtuig. De minimum leeftijd is in verband met de vervulling van de functie noodzakelijk voor gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden.

Door het bereiken van dit doel, namelijk de bescherming van de veiligheid van betrokkenen en derden, wordt vanzelfsprekend aan een daadwerkelijk bestaande behoefte van de overheid en maatschappij voldaan. Het doel is niet in strijd met andere wetgeving. De leeftijdsgrenzen zijn voorgeschreven door de Joint Aviation Authorities (JAA) en het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, behalve de leeftijd, genoemd in het eerste lid, onderdeel a, voor wat betreft het motorvliegen. Aan het gebruik van deze objectieve leeftijdsgrens ontbreekt ieder oogmerk van onderscheid. Aan het vereiste van een legitiem doel is derhalve voldaan.

Verwacht mag worden dat het doel (bescherming van de gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden) bereikt kan worden zodat ook aan de eis van passendheid van het middel is voldaan.

De derde voorwaarde is dat het middel ook noodzakelijk is. Zou het doel bereikt kunnen worden met een middel waarbij geen sprake is van onderscheid of minder vergaand onderscheid?

Het veiliger maken van machines, werkprocessen etc. kan in bepaalde gevallen een alternatief bieden voor specifieke beschermende bepalingen voor jongeren. In die gevallen waar dit echter geen oplossing biedt zullen specifieke bepalingen voor jeugdigen noodzakelijk blijven. In dit geval zijn risico's afhankelijk van externe factoren, zoals het luchtverkeer en de complexiteit van het vliegtuig. Dit zijn geen factoren die door simpele maatregelen aan te passen zijn. Het stellen van een leeftijdsgrens is dan een voor de hand liggend alternatief.

Artikel 19

De minimumleeftijd voor de afgifte van een bewijs van bevoegdheid bedraagt voor:

a. luchtverkeersleider: 19 jaar;

- b. *luchtverkeersleider in opleiding: 18 jaar*;
c. *AFISO: 18 jaar*;

Wat betreft de minimumleeftijd genoemd in artikel 19 kan grotendeels worden verwezen naar de toelichting bij artikel 6 van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart. De minimumleeftijd voor luchtverkeersleiders is aangepast aan de vroegste leeftijd waarop een luchtverkeersleider in opleiding voor alle examens kan zijn geslaagd en is derhalve niet alleen objectief, maar ook proportioneel.

Artikel 7

- 1. Met uitzondering van het tweede lid is de houder van een bewijs van bevoegdheid, als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel c en d, die de leeftijd van 60 jaar heeft bereikt, niet bevoegd op te treden als bestuurder van een luchtvaartuig tijdens verkeersvluchten.*
- 2. De houder van een bewijs van bevoegdheid, als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel c en d, die zich bevindt in de leeftijdscategorie tussen 60 en 65 jaar, is uitsluitend bevoegd op te treden als bestuurder van een luchtvaartuig tijdens verkeersvluchten, indien de bemanning van het luchtvaartuig bestaat uit meerdere houders van deze bewijzen van bevoegdheid en de eerstgenoemde houder de enige is in de hiervoor genoemde leeftijdscategorie.*

Toets objectieve rechtvaardiging:

In artikel 7 is sprake van een maximum leeftijd, die in verband met de vervulling van de functie noodzakelijk is voor de gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden. De functie van bestuurder van een luchtvaartuig is een zware, die veel verantwoordelijkheid en concentratievermogen vereist. Op hoge leeftijd kunnen deze vereisten in mindere mate aanwezig zijn. Het doel, veiligheid in de lucht(vaart) is een legitieme en niet in strijd met de wet of maatschappelijke betamelijkheid.

Op de vraag of het middel proportioneel is, kan verwezen worden naar het tweede lid van artikel 7, waarin het onder voorwaarden wel mogelijk gemaakt wordt om te vliegen, namelijk indien er ook anderen aan boord zijn met een vliegbevoegdheid. Er is dus gekozen voor een minder bezwarende maatregel die wel recht doet aan het veiligheidsdoel.

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd kan worden dat het onderscheid op grond van leeftijd in het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart voldoet aan de drie voorwaarden (legitiem doel en passend en noodzakelijk middel) en dat het onderscheid in deze bepalingen derhalve objectief gerechtvaardigd is.

Metroreglement

Artikel 70 Leeftijd en vakbekwaamheid van krachtvoertuigpersoneel

*1. Met het bedienen van een krachtvoertuig wordt slechts belast degene die:
a. tenminste 18 jaar is; [...].*

4. De metrobestuurder of machinist van een trein, opengesteld voor reizigers anders dan personeel, dient tenminste 21 jaar te zijn.

Toets objectieve rechtvaardiging:

Voor deze specifieke bepaling kunnen de volgende argumenten worden aangedragen. Personen jonger dan 18 jaar kenmerken zich in het algemeen door een geringer besef van gevaren, speelsheid, grotere beweeglijkheid, geringer verantwoordelijkheidsbesef en een geringere aandacht voor persoonlijke gezondheid.

In de arbeidsomstandighedenregelgeving is gekozen voor een systeem waarbij sprake is van een verbod voor een beperkt aantal werkzaamheden. Het gaat daarbij om werkzaamheden waarbij wetenschappelijk is vastgesteld dat werknemers meer risico's lopen in het lichamelijke groeiproces dan andere werknemers (zoals het werken met zeer gevaarlijke stoffen) of waarbij jongeren de gevaren onvoldoende kunnen taxeren (bijvoorbeeld duikarbeid). Dit is het geval bij het stellen van de leeftijdsgrens voor het bedienen van een krachtvoertuig en in sterkere mate voor besturen van een trein met passagiers. De minimum leeftijd is in verband met de vervulling van de functie noodzakelijk voor gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden.

Door het bereiken van dit doel, namelijk de bescherming van de veiligheid van betrokkenen en derden, wordt vanzelfsprekend aan een daadwerkelijk bestaande behoefte van de overheid en maatschappij voldaan. Het doel is niet in strijd met andere wetgeving. Zoals in de toelichting bij de Arbeidsomstandighedenwet is vermeld, is een minimum leeftijd van 18 jaar een normale, internationaal gebruikte, grens. Deze grens is ook gesteld voor het verkrijgen een regulier rijbewijs. Voor het besturen van een trein met passagiers is een hogere leeftijdsgrens gesteld.

Aan het gebruik van deze objectieve leeftijdsgrens ontbreekt ieder oogmerk van onderscheid. Aan het vereiste van een legitiem doel is derhalve voldaan.

Verwacht mag worden dat het doel (bescherming van de gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden) bereikt kan worden zodat ook aan de eis van passendheid van het middel is voldaan.

De derde voorwaarde is dat het middel ook noodzakelijk is. Zou het doel bereikt kunnen

worden met een middel waarbij geen sprake is van onderscheid of minder vergaand onderscheid?
Het veiliger maken van machines, werkprocessen etc. kan in bepaalde gevallen een alternatief bieden voor specifieke beschermende bepalingen voor jongeren. In die gevallen waar dit echter geen oplossing biedt zullen specifieke bepalingen voor jeugdigen noodzakelijk blijven. In dit geval zijn risico's afhankelijk van externe factoren, zoals de complexiteit van het voertuig en de verantwoordelijkheid voor de passagiers. Dit zijn geen factoren die door simpele maatregelen aan te passen zijn. Het stellen van een leeftijdsgrens is dan een voor de hand liggend alternatief.

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd kan worden dat het onderscheid op grond van leeftijd in het Metroreglement voldoet aan de drie voorwaarden (legitiem doel en passend en noodzakelijk middel) en dat het onderscheid in deze bepalingen derhalve objectief gerechtvaardigd is.

Regeling getuigschrift vakbekwaamheid (goederenvervoer over de weg)

Artikel 5 Regeling getuigschrift vakbekwaamheid

[..]

3. De in het eerste en tweede lid bedoelde vrijstelling geldt voorzover de bestuurder de leeftijd van 21 jaar heeft bereikt en voorzover het door hem bestuurde motorrijtuig, met uitzondering van motorrijtuigen als bedoeld in het eerste lid, onder d, wordt gebruikt binnen een straal van 50 km rondom de standplaats, met inbegrip van de gemeenten waarvan het gemeentehuis binnen die straal is gelegen.

Artikel 6

1. Van artikel 2.7:2 van het Besluit wordt vrijstelling verleend de bestuurder van 21 jaar of ouder die in het bezit is van een niet in Nederland afgegeven rijbewijs, dat omwisselbaar is voor een Nederlands groot rijbewijs C, D of E.
[...]

Toets objectieve rechtvaardiging:

In de Regeling getuigschrift vakbekwaamheid wordt een vrijstelling verleend voor het goederenvervoer over de weg zonder het hebben van een getuigschrift (voor bijv. vervoer van landbouwproducten of de kleinhandel of

bij het omzetten van een buitenlands rijbewijs). Hierbij is een minimum leeftijd gesteld.

Door het bereiken van dit doel, zijnde de bescherming van de veiligheid van betrokkenen en derden, wordt vanzelfsprekend aan een daadwerkelijk bestaande behoefte van de overheid en maatschappij voldaan. Het doel is niet in strijd met andere wetgeving. Zoals in de toelichting bij de arbeidsomstandighedenwet is vermeld, is een minimum leeftijd van 18 jaar een normale, internationaal gebruikte, grens. Deze grens is ook gesteld voor het verkrijgen een regulier rijbewijs. Voor het besturen van een vrachtwagen met goederen zonder getuigschrift is een hogere leeftijdsgrens gesteld. Aan het gebruik van deze objectieve leeftijdsgrens ontbreekt ieder oogmerk van onderscheid. Aan het vereiste van een legitiem doel is derhalve voldaan.

Verwacht mag worden dat het doel (bescherming van de gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden) bereikt kan worden zodat ook aan de eis van passendheid van het middel is voldaan.

De derde voorwaarde is dat het middel ook noodzakelijk en proportioneel is. Aangezien het hier een leeftijdseis betreft bij een vrijstelling voor het hebben van een getuigschrift, is de eis proportioneel.

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd kan worden dat het onderscheid op grond van leeftijd

in de Regeling getuigschrift vakbekwaamheid voldoet aan de drie voorwaarden (legitiem doel en passend en noodzakelijk middel) en dat het onderscheid in deze bepalingen derhalve objectief gerechtvaardigd is.

Examenreglement Vliegtuigonderhoudstechnicus

Artikel 2

[...]

3. De leden van de examencommissie, die de leeftijd van 65 jaar zijn gepasseerd, worden als regel niet meer voor herbenoeming voorgedragen.

[...]

De leeftijdsgrens van 65 jaar in het Examenreglement vliegtuigonderhoudstechnicus

sluit aan bij de uitzondering van artikel 7, eerste lid, onderdeel b, van de Wet gelijke behandeling op grond van leeftijd bij de arbeid. Deze uitzondering bepaalt dat ontslag bij het bereiken van de AOW-gerechtigde leeftijd of een hogere leeftijd is toegestaan. De objectieve rechtvaardiging voor deze uitzondering wordt als volgt onderbouwd (zie ook Kamerstukken II 2001-2002, 28 170, nr. 3, blz. 30 - 31).

Het doel van de leeftijdsgrens is het op een objectieve wijze en zonder individuele geschiktheidsbeoordeling (zonder aanzien des persoons) bepalen van het tijdstip van uittreden van arbeidsproces. Dit is naar de mening van de regering een legitiem doel. Door het hanteren van het criterium 'AOW-gerechtigde leeftijd' kan het bovengenoemde doel worden bereikt. Het middel is daarmee ook passend. Het middel is door de toevoeging "als regel" al een middel dat minder onderscheid maakt dan een harde leeftijdsgrens. Bovendien gaat het om herbenoeming na het passeren van de 65-jarige leeftijd en geeft dit het betreffende lid van de examencommissie enige ruimte om zelf te beslissen over eventueel aftreden.

Personele regeling herverdeling wegenbeheer

Artikel 4 De regeling

Plaatsing en overgang

4.1. Het Bestuurlijk Overleg Herziening Wegenbeheer stelt in het kader van de herverdeling voor iedere provincie een plaatsingsadviescommissie in.

4.2. De plaatsingsadviescommissie heeft tot taak het tot aanstellen bevoegd gezag van de in de provincie betrokken diensten te adviseren over de mogelijkheid tot plaatsing van het personeelslid op een passende functie binnen het gezagsbereik van de in de provincie betrokken diensten, alsmede inzake het al dan niet passend zijn van een aanvaarde betrekking. Zij stelt hiertoe een provinciaal plaatsingsplan op. Voor zover zij dit noodzakelijk acht kan de plaatsingsadviescommissie ook buiten de provinciale grenzen opereren.

[...]

4.9. Indien meer dan één personeelslid dat voor plaatsing in aanmerking komt geschikt is voor een zelfde functie, wordt de hieronder vermelde rangorde gehanteerd.

a. personeelsleden van 36 jaar en ouder, die in vaste dienst zijn of op arbeidsovereenkomst c.q. tijdelijke aanstelling voor onbepaalde tijd met meer dan 2 dienstjaren, voor zover zij minder dan 35 jaar voor pensioen geldige dienstjaren hebben, te beginnen met hen, die het grootste aantal jaren in burgerlijke overheidsdienst werkzaam zijn;

[...]

Toets objectieve rechtvaardiging:

In de Personele regeling herverdeling wegenbeheer wordt bij reorganisatie een bepaalde rangorde voor (her)plaatsing gehanteerd, die deels is gebaseerd op leeftijd en anciënniteit. Het gaat hier om een aanvullende

bepaling, die pas aan de orde komt bij gelijke mate van geschiktheid. De individuele beoordeling vindt derhalve vooraf plaats. Hoewel in een dergelijk geval een leeftijdsgrens te rechtvaardigen valt, blijft verdere bespreking achterwege: de Personele regeling herverdeling wegenbeheer is begin jaren 90 van de vorige eeuw toegepast, maar heeft haar werking verloren en zal worden ingetrokken.

Zeevaartbemanningwet

Artikel 70 Overgangsbepalingen

- 1. De verklaringen van geschiktheid en bekwaamheid, die op grond van Hoofdstuk VII van het Schepenbesluit 1965 zijn afgegeven voor de datum van inwerkingtreding van deze wet, behouden hun geldigheid overeenkomstig de daarop aangegeven einddatum.*
- 2. Verklaringen van geschiktheid en bekwaamheid, waarop geen einddatum is vermeld, zijn geldig tot de eerste dag van de maand volgend op het bereiken van het 65ste jaar van de houder.*

Toets objectieve rechtvaardiging:

Artikel 70 van de Zeevaartbemanningwet bevat een overgangstermijn voor verklaringen van geschiktheid die zijn afgegeven voordat de wet in werking trad. Waar geen einddatum is vermeld, verliezen de verklaringen hun geldigheid na het bereiken van de 65-jarige leeftijd van de houder. Hoewel in een dergelijk geval een leeftijdsgrens te rechtvaardigen valt met een beroep op artikel 7, eerste lid, onder b van de Wet gelijke behandeling op grond van leeftijd bij de arbeid, blijft verdere bespreking achterwege. Het betreft een overgangsbepaling bij een situatie die in de praktijk niet meer voorkomt.

Bemanningsbesluit Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen

Artikel 71

Onverminderd artikel 23, geeft het bezit van het kennisbewijs "middelbaar maritiem officier" de aanvrager recht op het vaarbevoegdheidsbewijs voor alle schepen als:

- a. maritiem officier, wachtstuurman en eerste stuurman tot 3000 GT, indien hij in het bezit is van het "algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie", en de leeftijd heeft bereikt van 18 jaar;*
- b. wachtwerktuigkundige, indien hij de leeftijd heeft bereikt van 18 jaar;*
- c. eerste stuurman, indien hij, naast het certificaat genoemd in onderdeel a, in het bezit is van het kennisbewijs "radarnavigator", het kennisbewijs*

- "scheepsmanagement-N" en een diensttijd heeft van ten minste twee jaar als stuurman of maritiem officier;*
- d. tweede werktuigkundige, indien hij een diensttijd heeft van ten minste een jaar;*
- e. hoofdwerktuigkundige, indien hij in het bezit is van het kennisbewijs "scheepsmanagement-W" en een diensttijd heeft van ten minste vier jaar als werktuigkundige of maritiem officier, waarvan ten minste een jaar als tweede werktuigkundige of eerste maritiem officier;*
- f. eerste maritiem officier, indien hij, naast de certificaten genoemd in de onderdelen a, c en e, een diensttijd heeft van ten minste drie jaar als maritiem officier;*
- g. kapitein, indien hij naast de certificaten genoemd in de onderdelen a en c, een diensttijd heeft van ten minste vier jaar als stuurman of maritiem officier, waarvan ten minste een jaar als eerste stuurman of eerste maritiem officier.*

t/m

Artikel 83

Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs als gezelschap met de beperking tot de machinekamerdienst is ten minste vereist:

- a. het kennisbewijs "gezel machinekamerdienst"; of*
- b. een schriftelijke verklaring van de hoofdwerktuigkundige dat betrokkene met goed gevolg heeft aangetoond te voldoen aan de eisen van bekwaamheid, als bedoeld in sectie A-III/4 van de STCW-Code, en hij een ervaring heeft van ten minste een half jaar als aankomend gezelschap machinekamerdienst op zeeschepen, hij in het bezit is van het kennisbewijs "basisveiligheidsstraining" en hij een leeftijd heeft bereikt van 16 jaar.*

(Artikel 23: Een vaarbevoegdheidsbewijs wordt afgegeven door het hoofd van de Scheepvaartinspectie, indien de aanvrager aantoont te beschikken over de ingevolge dit besluit vereiste kennis, ervaring en medische geschiktheid, mits het kennisbewijs ten hoogste vier jaar vóór het indienen van de aanvraag is afgegeven).

Toets objectieve rechtvaardiging:

De artikelen 71 t/m 83 van het Bemanningsbesluit Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen geven bezitters van een bepaald kennisbewijs recht op het vaarbevoegdheidsbewijs voor alle schepen in de specifieke werkzaamheden waarvoor het kennisbewijs geldt. Aan dit recht zitten per taak bepaalde leeftijds- of ervaringseisen verbonden. Bijv. iemand met een kennisbewijs "middelbaar maritiem officier" mag op elk schip werkzaam zijn als maritiem officier, wachtstuurman en eerste stuurman tot 3000 GT, mits hij in het bezit is van het "algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie", en de leeftijd heeft bereikt van 18 jaar.

Het gaat daarbij om werkzaamheden waarbij wetenschappelijk is vastgesteld dat werknemers meer risico's lopen in het lichamelijke groeiproces dan andere werknemers (zoals het werken met zeer gevaarlijke stoffen) of waarbij jongeren de gevaren onvoldoende kunnen taxeren (bijvoorbeeld duikarbeid). De minimum leeftijd is in verband met de vervulling van de functie noodzakelijk voor gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden.

Door het bereiken van dit doel, namelijk de bescherming van de veiligheid van betrokkenen en derden, wordt vanzelfsprekend aan een daadwerkelijk bestaande behoefte van de overheid en maatschappij voldaan. Het doel is niet in strijd met andere wetgeving. Zoals in de toelichting bij de Arbeidsomstandighedenwet is vermeld, is een minimum leeftijd van 18 jaar een normale, internationaal gebruikte, grens. Voor het verrichten van minder belastende of complexe werkzaamheden, zoals "gezel dekdienst" (artikel 82) geldt een minimumleeftijd van 16 jaar.

Verwacht mag worden dat het doel (bescherming van de gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden) bereikt kan worden zodat ook aan de eis van passendheid van het middel is voldaan.

Het veiliger maken van machines, werkprocessen etc. kan in bepaalde gevallen een alternatief bieden voor specifieke beschermende bepalingen voor jongeren. In die gevallen waar dit echter geen oplossing biedt zullen specifieke bepalingen voor jeugdigen noodzakelijk blijven. In dit geval zijn de eisen specifiek toegesneden op bepaalde werkzaamheden en zijn aanvullende eisen gesteld met betrekking tot opleiding en ervaring, waardoor de proportionaliteit van de eisen gewaarborgd is.

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd kan worden dat het onderscheid op grond van leeftijd in het Bemanningsbesluit Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen voldoet aan de drie voorwaarden (legitiem doel en passend en noodzakelijk middel) en dat het onderscheid in deze bepalingen derhalve objectief gerechtvaardigd is.

Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart

Artikel 19

Onverminderd artikel 8, geeft het bezit van het diploma als motordrijver de aanvrager recht op het vaarbevoegdheidsbewijs als:

- 1. wachtwerktuigkundige alle schepen;*
- 2. tweede werktuigkundige tot 3000 kW, indien hij de leeftijd heeft bereikt van 18 jaar;*

3. *hoofdwerktuigkundige tot 3000 kW, indien hij een diensttijd heeft van twee jaar als werktuigkundige waarvan tenminste een jaar in het bezit van de bevoegdheid als tweede werktuigkundige.*

Artikel 92

1. *Voor de afgifte van het diploma als scheepskok heeft de aanvrager:*
a. met goed gevolg een door Onze Minister erkende opleiding en training afgerond die tenminste de volgende aspecten bevat:

[...], en

b. een diensttijd behaald van ten minste een half jaar in de kombuis van een zeeschip.

2. *In afwijking van lid 1, onder a en b, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie*

een diploma als scheepskok afgeven aan een aanvrager die aantoont dat hij op 1 augustus 1986 als scheepskok voer of als zodanig bij een rederij in dienst was en gedurende de daaraan voorafgaande periode een dienstverband van tenminste drie jaar als scheepskok heeft gehad met een Nederlandse zeewerkgever, en op die datum 23 jaar of ouder was.

Artikel 120

1. *Aan boord van een schip waarvan de voorgeschreven bemanning uit meer dan 9 personen bestaat, moet daarboven een gediplomeerde scheepskok belast zijn met de bereiding van de voeding.*

2. *Onder een gediplomeerde scheepskok wordt verstaan een persoon van 18 jaar of ouder in het bezit van een door de Minister erkend diploma als scheepskok als bedoeld in artikel 92.*

[..]

Toets objectieve rechtvaardiging:

De artikelen 19 t/m 25 van het Besluit Zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart geven bezitters van een bepaald diploma recht op het vaarbevoegdheidsbewijs voor alle schepen in de specifieke werkzaamheden waarvoor het diploma geldt. Aan dit recht zitten per taak bepaalde leeftijds- of ervaringseisen verbonden. Bijv. iemand met een diploma als motordrijver heeft recht op het vaarbevoegdheidsbewijs als: wachtwerktuigkundige alle schepen, als tweede werktuigkundige tot 3000 kW, indien hij de leeftijd heeft bereikt van 18 jaar;
of als hoofdwerktuigkundige tot 3000 kW, indien hij een diensttijd heeft van twee jaar als werktuigkundige waarvan tenminste een jaar in het bezit van de bevoegdheid als tweede werktuigkundige (artikel 19).

In de artikelen 92 en 120 wordt voor een scheepskok een minimum leeftijd van 18 jaar geëist, naast het bezit van een diploma als scheepskok. Een diploma kan ook worden afgegeven op grond van ervaring, maar dan pas als iemand minstens 23 jaar is.

Het gaat daarbij om werkzaamheden waarbij wetenschappelijk is vastgesteld dat werknemers meer risico's lopen in het lichamelijke groeiproces dan andere werknemers (zoals het werken met zeer gevaarlijke stoffen) of waarbij jongeren de gevaren onvoldoende kunnen taxeren (bijvoorbeeld duikarbeid). De minimum leeftijd is in verband met de vervulling van de functie noodzakelijk voor gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden.

Door het bereiken van dit doel, namelijk de bescherming van de veiligheid van betrokkenen en derden, wordt vanzelfsprekend aan een daadwerkelijk bestaande behoefte van de overheid en maatschappij voldaan. Het doel is niet in strijd met andere wetgeving. Zoals in de toelichting bij de Arbeidsomstandighedenwet is vermeld, is een minimum leeftijd van 18 jaar een normale, internationaal gebruikte, grens. Voor het verrichten van minder belastende of complexe werkzaamheden, zoals "gezel dekdienst" geldt een minimumleeftijd van 16 jaar.

Verwacht mag worden dat het doel (bescherming van de gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden) bereikt kan worden zodat ook aan de eis van passendheid van het middel is voldaan.

Het veiliger maken van machines, werkprocessen etc. kan in bepaalde gevallen een alternatief bieden voor specifieke beschermende bepalingen voor jongeren. In die gevallen waar dit echter geen oplossing biedt zullen specifieke bepalingen voor jeugdigen noodzakelijk blijven. In dit geval zijn de eisen specifiek toegesneden op bepaalde werkzaamheden en zijn aanvullende eisen gesteld met betrekking tot opleiding en ervaring, waardoor de proportionaliteit van de eisen gewaarborgd is.

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd kan worden dat het onderscheid op grond van leeftijd in het Besluit Zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart voldoet aan de drie voorwaarden (legitiem doel en passend en noodzakelijk middel) en dat het onderscheid in deze bepalingen derhalve objectief gerechtvaardigd is.

Regeling bemanning zeegaande zeilschepen

Artikel 8 Bepalingen inzake kennisbewijzen en ervaring voor de zeilvaart

Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs als stuurman kleine schepen met de beperking tot zeilschepen op reizen in de vaargebieden III en IV, is ten minste vereist:

- a. het diploma stuurman grote zeilvaart;*
- b. het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie,*

- c. een diensttijd van een seizoen als gezelschap aan boord van zeilschepen, en*
- d. de leeftijd van 18 jaar.*

Toets objectieve rechtvaardiging:

De artikelen 8 t/m 11 van de Regeling bemanning zeegaande zeilschepen regelen welke diploma's, certificaten en andere vereisten recht geven op het vaarbevoegdheidsbewijs. Aan dit recht zitten ook bepaalde leeftijds- of ervaringseisen verbonden. Bijv. voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs als stuurman kleine schepen met de beperking tot zeilschepen op reizen in de vaargebieden III en IV, is ten minste vereist: het diploma stuurman grote zeilvaart, het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie, een diensttijd van een seizoen als gezelschap aan boord van zeilschepen, en de leeftijd van 18 jaar.

Het gaat hier om werkzaamheden waarbij wetenschappelijk is vastgesteld dat werknemers meer risico's lopen in het lichamelijke groeiproces dan andere werknemers (zoals het werken met zeer gevaarlijke stoffen) of waarbij jongeren de gevaren onvoldoende kunnen taxeren (bijvoorbeeld duikarbeid). De minimum leeftijd is in verband met de vervulling van de functie noodzakelijk voor gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden.

Door het bereiken van dit doel, namelijk de bescherming van de veiligheid van betrokkenen en derden, wordt vanzelfsprekend aan een daadwerkelijk bestaande behoefte van de overheid en maatschappij voldaan. Het doel is niet in strijd met andere wetgeving. Zoals in de toelichting bij de Arbeidsomstandighedenwet is vermeld, is een minimum leeftijd van 18 jaar een normale, internationaal gebruikte, grens. Voor het verrichten van minder belastende of complexe werkzaamheden, zoals "gezelschap dekdienst met beperking tot de zeilvaart" (artikel 11) geldt een minimumleeftijd van 16 jaar.

Verwacht mag worden dat het doel (bescherming van de gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden) bereikt kan worden zodat ook aan de eis van passendheid van het middel is voldaan.

Het veiliger maken van machines, werkprocessen etc. kan in bepaalde gevallen een alternatief bieden voor specifieke beschermende bepalingen voor jongeren. In die gevallen waar dit echter geen oplossing biedt zullen specifieke bepalingen voor jeugdigen noodzakelijk blijven. In dit geval zijn de eisen specifiek toegesneden op bepaalde werkzaamheden en zijn aanvullende eisen gesteld met betrekking tot opleiding en ervaring, waardoor de proportionaliteit van de eisen gewaarborgd is.

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd kan worden dat het onderscheid op grond van leeftijd in de Regeling bemanning zeegaande zeilschepen voldoet aan de drie voorwaarden (legitiem doel en passend en noodzakelijk middel) en dat het onderscheid in deze bepalingen derhalve objectief gerechtvaardigd is.

Besluit zeevisvaartbemanning

Artikel 33 Vereiste kennisbewijzen en ervaring algemeen

Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs als plaatsvervangend schipper zeevisvaart aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter, en een voortstuwingsvermogen van minder dan 1125 kW, op reizen binnen vaargebied I, is ten minste vereist:

- a. het kennisbewijs stuurman-werktuigkundige voor de zeevisvaart SW 6, dan wel het diploma voor de zeevisvaart SW Vt,*
- b. het beperkte certificaat maritieme radiocommunicatie, en*
- c. een leeftijd van 18 jaar*

Artikel 48 Scheepskok

Voor het verkrijgen van het diploma als scheepskok heeft de aanvragen:

- 1. met goed gevolg een door Onze Minister erkende opleiding en training afgerond die tenminste de volgende aspecten bevat:
[...]; en*
- 2. een diensttijd behaald van ten minste 6 maanden in de kombuis van een zeeschip, waar de kok bij diens werkzaamheden werd bijgestaan.*
- 3. in afwijking van het eerste en tweede lid kan het Hoofd van de Scheepvaart-inspectie een diploma als scheepskok afgeven aan een aanvrager die aantoont dat hij op 1 augustus 1986 als scheepskok voer of als zodanig bij een rederij in dienst was en gedurende de daaraan voorafgaande periode een dienstverband van tenminste drie jaren als scheepskok heeft gehad met een Nederlandse zeewerkgever, en op die datum 23 jaar of ouder was.*

Toets objectieve rechtvaardiging:

De artikelen 33 t/m 35 van het Besluit Zeevisvaartbemanning regelen welke diploma's, certificaten en andere vereisten recht op het vaarbevoegdheidsbewijs geven in de specifieke werkzaamheden waarvoor het diploma geldt. Aan dit recht zitten per taak bepaalde leeftijds- of ervaringseisen verbonden. Bijv. voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs als plaatsvervangend schipper zeevisvaart aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter, en een

voortstuwingsvermogen van minder dan 1125 kW, op reizen binnen vaargebied I, is ten minste vereist: het kennisbewijs stuurman-werktuigkundige voor de zeevisvaart SW 6, dan wel het diploma voor de zeevisvaart SW Vt, het beperkte certificaat maritieme radiocommunicatie, en een leeftijd van 18 jaar (artikel 33).

In de artikel 48 wordt voor een scheepskok een optie geschapen een diploma als scheepskok te krijgen kan op grond van ervaring in plaats van een opleiding, maar dan als iemand minstens 23 jaar is.

De minimum leeftijd is in verband met de vervulling van de functie noodzakelijk voor gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden.

Door het bereiken van dit doel, namelijk de bescherming van de veiligheid van betrokkenen en derden, wordt vanzelfsprekend aan een daadwerkelijk bestaande behoefte van de overheid en maatschappij voldaan. Het doel is niet in strijd met andere wetgeving. Zoals in de toelichting bij de Arbeidsomstandighedenwet is vermeld, is een minimum leeftijd van 18 jaar een normale, internationaal gebruikte, grens.

Verwacht mag worden dat het doel (bescherming van de gezondheid en veiligheid van de betrokkenen en derden) bereikt kan worden zodat ook aan de eis van passendheid van het middel is voldaan.

Het veiliger maken van machines, werkprocessen etc. kan in bepaalde gevallen een alternatief bieden voor specifieke beschermende bepalingen voor jongeren. In die gevallen waar dit echter geen oplossing biedt zullen specifieke bepalingen voor jeugdigen noodzakelijk blijven. In dit geval zijn de eisen specifiek toegesneden op bepaalde werkzaamheden en zijn aanvullende eisen gesteld met betrekking tot opleiding en ervaring, waardoor de proportionaliteit van de eisen gewaarborgd is.

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd kan worden dat het onderscheid op grond van leeftijd in het Besluit Zeevisvaartbemanning handelsvaart en zeilvaart voldoet aan de drie voorwaarden (legitiem doel en passend en noodzakelijk middel) en dat het onderscheid in deze bepalingen derhalve objectief gerechtvaardigd is.

Besluit vaarbewijzen binnenvaart

Artikel 12

1. Om voor de afgifte van een groot vaarbewijs in aanmerking te komen beschikt de aanvrager over het getuigschrift, bedoeld in artikel 8, en toont hij daarnaast aan, dat hij een vaartijd heeft doorlopen van vier jaren.

2. Als vaartijd, bedoeld in het eerste lid, komt in aanmerking de ervaring die de aanvrager na het bereiken van de 16-jarige leeftijd heeft opgedaan als lid van de dekbemannings van een binnenschip, bestemd voor de bedrijfsmatige vaart, of van een binnenschip met een lengte van 15 meter of meer, bestemd voor de niet-bedrijfsmatige vaart, op de binnenwateren van de Europese Gemeenschap of op binnenwateren die de buitengrens van de Gemeenschap overschrijden. 180 Effectieve vaardagen in de binnenvaart gelden als een jaar vaartijd als bedoeld in het eerste lid. Binnen een periode van 365 opeenvolgende dagen kunnen maximaal 180 dagen als vaartijd worden meegerekend.

[...]

Toets objectieve rechtvaardiging:

Om voor een groot vaarbewijs in aanmerking te komen is, naast een getuigschrift, ten minste vier jaar vaarervaring nodig, na het bereiken van de 16-jarige leeftijd. De leeftijdsgrens gesteld omdat enerzijds iemand die jonger is dan 16 jaar nog niet in staat is bepaalde werkzaamheden te verrichten en anderzijds ter bescherming van jeugdigen. Iemand onder de 16 jaar is nog leerplichtig.

Door het bereiken van dit doel, namelijk de bescherming van jeugdigen, wordt vanzelfsprekend aan een daadwerkelijk bestaande behoefte van de overheid en maatschappij voldaan. Het doel is niet in strijd met andere wetgeving, maar juist gebaseerd op de grens gesteld door de Leerplichtwet. Aan het gebruik van deze objectieve leeftijdsgrens ontbreekt ieder oogmerk van onderscheid. Aan het vereiste van een legitiem doel is derhalve voldaan.

Verwacht mag worden dat het doel (bescherming van jeugdigen) bereikt kan worden zodat ook aan de eis van passendheid van het middel is voldaan.

Het gaat hier om een minimum leeftijd in combinatie met een opleiding. De leeftijdsgrens sluit aan bij de leerplicht en is derhalve proportioneel.