

Vergaderjaar 1995–1996

24 689

Regels met betrekking tot de veiligheid van pleziervaartuigen (Wet pleziervaartuigen)

A

OORSPRONKELIJKE TEKST VAN HET VOORSTEL VAN WET EN DE MEMORIE VAN TOELICHTING ZOALS VOORGELEGD AAN DE RAAD VAN STATE EN VOOR ZOVER NADIEN GEWIJZIGD

I. Voorstel van wet

– het opschrift luidde: «Regels met betrekking tot de veiligheid van pleziervaartuigen (Veiligheidswet pleziervaartuigen)»;

– artikel 1, onderdeel c, luidde: «c. CE-markering van overeenstemming: de aanduiding op een pleziervaartuig ten teken dat het voldoet aan alle verplichtingen krachtens de toepasselijke communautaire richtlijnen die in het aanbrengen ervan voorzien;»;

– artikel 1, onderdeel d, luidde: «d. onderdelen van pleziervaartuigen: onderdelen van of voor pleziervaartuigen, als bedoeld in bijlage II van de richtlijn;»;

– artikel 1, derde lid, luidde: «3. De romplengte van een pleziervaartuig wordt gemeten volgens de desbetreffende geharmoniseerde normen, bedoeld in artikel 4, eerste lid.»;

– artikel 2 luidde:

«Artikel 2

1. Deze wet is niet van toepassing op:

- wedstrijdboten;
- kano's, kajaks, gondels en waterfietsen;
- boten voor roei-instructie, die als

zodanig door de fabrikant zijn aangemerkt;

d. zeilplanken;

e. motorzeilplanken, waterscooters en soortgelijke schepen;

f. historische schepen die vóór 1950 zijn gebouwd, alsmede individuele replica's van zulke schepen, indien zij hoofdzakelijk met de oorspronkelijke materialen zijn gebouwd en als zodanig door de fabrikant zijn aangemerkt;

g. experimentele schepen, voor zover zij niet op de gemeenschappelijke markt worden gebracht;

h. voor persoonlijk gebruik gebouwde schepen, voor zover zij gedurende een periode van vijf jaar na de bouw niet op de gemeenschappelijke markt worden gebracht;

i. duikboten;

j. luchtkussenvoertuigen; en

k. draagvleugelboten.

2. Deze wet is niet van toepassing op schepen, bestemd of gebezigd voor het bedrijfsmatig vervoer van personen, buiten de bemanning.»;

– artikel 4, eerste lid, luidde: «1. Pleziervaartuigen die overeenstemmen met de bij ministeriële regeling aangewezen normen, die overeenkomen met geharmoniseerde normen als bedoeld in artikel 5 van de richtlijn, worden vermoed te voldoen aan artikel 3, tweede lid.»;

– artikel 5, tweede en derde lid, luidde:

«2. Indien de fabrikant niet aan de verplichting, bedoeld in het eerste lid, heeft voldaan, rust deze verplichting op de gemachtigde van de fabrikant of, indien ook deze niet heeft voldaan aan deze verplichting, op de persoon die het produkt in de handel brengt.

3. De procedure van overeenstemmingsbeoordeling wordt gevolgd, voordat het desbetreffende produkt in de handel wordt gebracht.»;

– artikel 5, vijfde lid, onderdeel a, luidde:

«a. voor schepen van een romplengte van minder dan 12 meter:

1°. indien er overeenstemming is met de bij ministeriële regeling aangewezen normen, die overeenkomen met geharmoniseerde normen als bedoeld in artikel 5 van de richtlijn, betreffende de onderdelen 3.2 en 3.3 van bijlage I van de richtlijn: de interne fabricagecontrole, zoals opgenomen in bijlage V van de richtlijn;

2°. indien er geen overeenstemming is met de bij ministeriële regeling aangewezen normen, die overeenkomen met geharmoniseerde normen als bedoeld in artikel 5 van de richtlijn, betreffende de onderdelen 3.2 en 3.3 van bijlage I van de richtlijn: de interne fabricagecontrole met proeven, zoals opgenomen in bijlage VI van de richtlijn;»;

– artikel 6, tweede lid, luidde:

«2. Indien de fabrikant niet aan de verplichting, bedoeld in het eerste lid, heeft voldaan, rust deze verplichting op de gemachtigde van de fabrikant of, indien ook deze niet heeft voldaan aan deze verplichting, op de persoon die het produkt in de handel brengt.»;

– artikel 7, tweede, derde en vierde lid, luidde:

«2. Indien de fabrikant niet aan de verplichting, bedoeld in het eerste lid, heeft voldaan, rust deze verplichting op de gemachtigde van de fabrikant of, indien ook deze niet heeft voldaan aan deze verplichting, op de persoon die het produkt in de handel brengt.

3. De CE-markering van overeenstemming wordt zichtbaar, leesbaar en onuitwisbaar aangebracht op het pleziervaartuig, overeenkomstig de bijlagen I, onderdeel 2.2, en IV van de richtlijn, en gaat vergezeld van de laatste twee cijfers van het jaar waarin de CE-markering is aangebracht en, uitgezonderd de gevallen waarin uitsluitend de procedure zoals bedoeld in bijlage V van de richtlijn van toepassing is, het identificatienummer van de desbetreffende keuringsinstantie.

4. De CE-markering van overeenstemming geeft tevens aan, dat het pleziervaartuig voldoet aan alle toepasselijke richtlijnen.

Indien echter in een of meer van deze richtlijnen gedurende een overgangperiode de fabrikant de keuze heeft van de toe te passen regeling, geeft de CE-markering slechts aan dat aan de voorschriften van de door de fabrikant toegepaste richtlijnen is voldaan. In dat geval worden de in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen bekendgemaakte referenties van de toegepaste richtlijnen vermeld op de in die richtlijnen voorgeschreven bescheiden, handleidingen of gebruiksaanwijzingen die bij het pleziervaartuig zijn gevoegd.»;

– de artikelen 8, 9 en 10 luiden:

«Artikel 8

1. Onze Minister wijst, met inachtneming van bijlage XIV van de richtlijn, de keuringsinstanties aan die met betrekking tot de door hem te bepalen categorieën pleziervaartuigen, dan wel onderdelen van pleziervaartuigen, belast zijn met door hem aan te geven taken als het verrichten van keuringen, de afgifte van certificaten van

EG-typeonderzoek, de afgifte van certificaten van overeenstemming of het verrichten van controles, dan wel andere taken in het kader van de procedures van overeenstemmingsbeoordeling, zoals opgenomen in de bijlagen VI, VII, en IX tot en met XII van de richtlijn.

2. Onze Minister trekt de aanwijzing in, indien hij van oordeel is dat de desbetreffende keuringsinstantie niet meer aan de criteria van bijlage XIV van de richtlijn voldoet.

3. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld betreffende de wijze van beoordeling van instanties die in aanmerking wensen te komen voor een aanwijzing als bedoeld in het eerste lid, het op deze instanties uit te oefenen toezicht en de door deze instanties verschuldigde vergoeding voor de kosten van de beoordeling en de uitoefening van het toezicht.

Artikel 9

Onze Minister stelt de Commissie van de Europese Gemeenschappen en de andere lid-staten van de Europese Unie en de andere staten die partij zijn bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte in kennis van een aanwijzing of een intrekking ingevolge artikel 8 en vermeldt in geval van een aanwijzing de aan de desbetreffende keuringsinstantie toegekende taken en het door de Commissie van de Europese Gemeenschappen aan die instantie toegekende identificatienummer.

Artikel 10

Een keuringsinstantie is bevoegd om met inachtneming van bij ministeriële regeling gegeven voorschriften, beproevingen en controles door anderen te doen verrichten.»;

– artikel 14, vierde lid, luidde:

«4. Indien de fabrikant niet aan de verplichtingen als bedoeld in het eerste of tweede lid, voldoet, rusten deze verplichtingen op de gemachtigde van de fabrikant of, indien ook deze niet voldoet aan deze verplichtingen, op de persoon die het produkt in de handel brengt.»;

– artikel 16, eerste en tweede lid, luidde:

«1. Indien Onze Minister van oordeel is dat een van een

CE-markering van overeenstemming voorzien pleziervaartuig in geval van een juiste constructie, montage, correct onderhoud of gebruik volgens hun bestemming, gevaar kan opleveren voor de veiligheid en de gezondheid van personen, goederen of het milieu, neemt hij alle dienstige voorlopige maatregelen om dat pleziervaartuig uit de handel te nemen. Zo nodig kan hij het in bedrijf stellen ervan verbieden of daaraan beperkingen opleggen.

2. Indien Onze Minister van oordeel is dat de CE-markering van overeenstemming ten onrechte is aangebracht, neemt hij alle dienstige voorlopige maatregelen om dat pleziervaartuig uit de handel te nemen. Zo nodig kan hij het in bedrijf stellen ervan verbieden of daaraan beperkingen opleggen.»;

– hoofdstuk 6 luidde:

«Hoofdstuk 6 Toezicht

Artikel 18

1. De ambtenaren van de Scheepvaartinspectie zijn belast met het toezicht op de naleving van het bij of krachtens deze wet bepaalde.

2. Zij hebben daartoe toegang tot elke plaats, met uitzondering van woningen, en zijn bevoegd alle onderzoeken en handelingen te verrichten en documenten in te zien, voor zover dat noodzakelijk is voor de juiste vervulling van hun in dit artikel bedoelde taak.

3. Zij zijn bevoegd zich te doen vergezellen door personen die daartoe door hen zijn aangewezen, voor zover dat noodzakelijk is voor de juiste vervulling van hun in dit artikel bedoelde taak.

4. Zij zijn bevoegd pleziervaartuigen, al dan niet afgebouwd, onderdelen van pleziervaartuigen en de daarop betrekking hebbende documenten tegen afgifte van bewijsten behoeve van onderzoek mede te nemen of te verzegelen.»;

– de artikelen 20, 21, 22 en 23 luiden:

«Artikel 20

1. Een wijziging van artikel 5 van de richtlijn treedt voor de toepassing van artikel 4, eerste lid, en artikel 5, vijfde lid, in werking met ingang van de dag waarop aan de betrokkenen

wijzigingsrichtlijn uiterlijk uitvoering moet zijn gegeven.

2. Een wijziging van een van de bijlagen van de richtlijn treedt voor de toepassing van de artikelen 1, 3, 5 tot en met 8, 11, 12, 14, 15 en 17 in werking met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven.

Artikel 21

In artikel 1, onder 4°, van de Wet op de economische delicten wordt in de alfabetische rangschikking ingevoegd:
de Veiligheidswet pleziervaartuigen, artikel 17;.

Artikel 22

Deze wet treedt in werking met ingang van 16 juni 1996.

Artikel 23

Deze wet wordt aangehaald als:
Veiligheidswet pleziervaartuigen.».

II. De transponeringstabel

De transponeringstabel luidde:

Transponeringstabel

Bepaling richtlijn:	wetsartikel/opmerkingen:
1, eerste lid	algemene systematiek van de wet
1, tweede lid	1, eerste lid, onderdeel d,
1, derde lid	tweede en derde lid
2, eerste lid	2
2, tweede lid	3, eerste en derde lid
3	behoeft geen implementatie
4, eerste lid	3, tweede en derde lid
4, tweede lid	behoeft geen implementatie
4, derde lid	15, eerste en tweede lid
4, vierde lid	behoeft geen implementatie
4, vijfde lid	15, derde lid
5	7, vierde en vijfde lid
6, eerste lid	4
6, tweede lid	behoeft geen implementatie
6, derde lid	idem
6, vierde lid	idem
7, eerste lid	idem
7, tweede lid	16, eerste en derde lid
7, derde lid	behoeft geen implementatie
7, vierde lid	16, tweede lid, 17, derde lid
8	behoeft geen implementatie
9, eerste lid	5, 6
9, tweede lid	8, eerste lid, 9
9, derde lid	8, eerste lid
10, eerste lid	8, tweede lid
10, tweede lid	3, eerste en derde lid
10, derde lid	7, derde lid
10, vierde lid	17, vierde lid
10, vijfde lid	16, tweede, derde en vijfde lid,
10, zesde lid	17, derde lid
11	Algemene wet bestuursrecht

Bepaling richt-

lijn:

1, eerste lid

12

13, eerste lid

13, tweede lid

13, derde lid

wetsartikel/opmerkingen:
algemene systematiek van de wet
behoeft geen implementatie
22/planning wetgevings-procedure
planning wetgevings-procedure
19

III. De memorie van toelichting

– in paragraaf 2, onderdeel b, stond «eenieder» in plaats van «een ieder»;

– in paragraaf 2, onderdeel c, stond «global approach» in plaats van «nieuwe aanpak»;

– paragraaf 3, onderdeel a, laatste zin, luidde:

«De volgens Ar 343 vereiste bepaling, betreffende het moment van doorwerking in het Nederlandse recht van wijzigingen van de richtlijn, is opgenomen in artikel 20.»;

– paragraaf 3, onderdeel c, eerste alinea, luidde:

«In het wetsvoorstel worden de verplichtingen, in navolging van de richtlijn, gelegd bij de fabrikant van een pleziervaartuig, zijn gemachtigde of bij eenieder die het pleziervaartuig in de handel brengt of in bedrijf stelt. Ten aanzien van het opleggen van de verplichtingen aan de laatstgenoemde categorie personen (zie de artikelen 5, tweede lid, 6, tweede lid, 7, tweede lid, en 14, vierde lid) gaat het wetsvoorstel iets verder dan hetgeen waartoe de richtlijn verplicht. De richtlijn bepaalt dat de genoemde verplichtingen slechts dienen te rusten op de persoon die het pleziervaartuig in de handel brengt, indien de fabrikant of zijn gemachtigde niet gevestigd zijn in een van de gebieden waarop de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte (EER) van toepassing is.

Bij de toepassing van soortgelijke bepalingen in andere regelgeving is gebleken dat een dergelijke beperking problemen oplevert indien een in de EER gevestigde fabrikant zijn produkt exporteert naar een land buiten de EER en het produkt vervolgens door een derde weer in de EER wordt ingevoerd. Indien de richtlijn in strikte zin gevolgd zou worden, zouden in dat laatste geval de verplichtingen niet gelden voor de persoon die het

pleziervaartuig in de handel brengt (de fabrikant is immers in de EER gevestigd). In de genoemde artikelen is daarom de aangehaalde beperking niet opgenomen.»;

– in paragraaf 3, onderdeel e, ontbrak na onderdeel 4°, de volgende passage:

«Ten aanzien van het begrip «mogelijke windkracht» in de onderdelen 1°, 2° en 3°, wordt nog opgemerkt dat daarmee bedoeld wordt op de normale windkracht, rekening houdend met normale uitschieters, zoals behoort bij de uitleg van de schaal van Beaufort.»;

– paragraaf 3, onderdeel h, luidde:
«h. de CE-markering van overeenstemming

De CE-markering van overeenstemming mag uitsluitend worden aangebracht als het desbetreffende pleziervaartuig of onderdeel daarvan voldoet aan alle toepasselijke communautaire voorschriften. Momenteel zijn op communautair niveau voor pleziervaartuigen geen andere regelingen dan de richtlijn, zodat de toetsing op dit moment beperkt kan blijven tot de in de richtlijn opgenomen essentiële veiligheidseisen. Anderzijds dient het in de handel brengen of in bedrijf stellen van pleziervaartuigen die zijn voorzien van een CE-markering op geen enkele wijze te worden belemmerd, tenzij sprake is van een situatie als bedoeld in artikel 16, eerste of tweede lid.»;

– de artikelsgewijze toelichting op de artikelen 1, 2 en 3 (paragraaf 4), luidde:

«Artikel 1

In het eerste lid van dit artikel zijn de definities opgenomen.

Daarbij is – voor zover mogelijk – aangesloten bij de omschrijvingen die de richtlijn bevat. De richtlijn is in principe ook van toepassing op onderdelen van of voor pleziervaartuigen. Het toepassingsbereik is echter beperkt tot die onderdelen die opgesomd zijn in bijlage II van de richtlijn. In de definitiebepaling wordt voor de omschrijving van het begrip «onderdelen van pleziervaartuigen» naar deze bijlage van de richtlijn verwezen. Het tweede en derde lid vloeien voort uit artikel 1, tweede lid, van de richtlijn.

Artikel 2

Dit artikel geeft een opsomming van de categorieën vaartuigen pleziervaartuigen waarop het wetsvoorstel niet van toepassing is. Het artikel komt grotendeels overeen met artikel 1, derde lid, van de richtlijn. Ter wille van de duidelijkheid zijn enkele wetstechnische wijzigingen aangebracht ten opzichte van de formulering in de richtlijn. In onderdeel a worden in navolging van de richtlijn «wedstrijdboten» uitgezonderd van de reikwijdte van de wet. Hieronder dienen te worden verstaan boten die uitsluitend zijn ontworpen voor competitie-doelstellingen en die zijn te onderscheiden van boten bestemd voor andere sportdoelstellingen. Onderdeel f spreekt van «historische schepen die vóór 1950 zijn gebouwd». Daarmee wordt – conform de richtlijn – bedoeld op schepen die na 1950 niet meer seriematig zijn gebouwd. Artikel 1, derde lid, onderdeel h, van de richtlijn is door middel van een materiële aanduiding overgenomen in artikel 2, tweede lid.

Artikel 3

Dit artikel bevat de hoofdnorm van het wetsvoorstel. Deze bepaling is ontleend aan de artikelen 2 en 3 van de richtlijn. Uit deze bepaling blijkt het «getrapte» stelsel van normstelling, zoals de richtlijn dit voorschrijft. Pleziervaartuigen mogen slechts in de handel worden gebracht of als zodanig in bedrijf worden gesteld, indien zij bij gebruik volgens hun bestemming geen gevaar opleveren wanneer zij op correcte wijze zijn gebouwd en worden onderhouden. Daarnaast dienen zij voorzien te zijn van een CE-markering. Indien een pleziervaartuig, ondanks het feit dat het voorzien is van een CE-markering, gevaar oplevert voor personen, goederen of het milieu, moeten alle maatregelen worden genomen om het in de handel brengen of in bedrijf stellen te verhinderen. Een dergelijke maatregel dient onmiddellijk aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen te worden gemeld (zie artikel 16).

Onder «in de handel brengen» moet worden verstaan de eerste beschikbaarstelling, al dan niet tegen

betaling, van een onder het toepassingsbereik van de wet vallend afzonderlijk produkt – per stuk dan wel in serie vervaardigd – op de markt in het gebied waarop de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte van toepassing is, met het oog op de distributie of het gebruik ervan in dat gebied. Onder «in bedrijf stellen» moet worden begrepen het eerste gebruik in het gebied waarop de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte van toepassing is, van een onder het toepassingsbereik van de wet vallend produkt door de eindgebruiker.

Wanneer een produkt wordt vervaardigd of uit een derde land ingevoerd voor persoonlijk gebruik door de fabrikant of de importeur, vallen het «in de handel brengen» en het «in bedrijf stellen» samen; de verplichting om aan de wet te voldoen, ontstaat op het moment dat het produkt voor het eerst wordt gebruikt. Producten die vanaf het in de handel brengen klaar zijn voor gebruik, worden geacht in bedrijf te zijn gesteld zodra zij in de handel zijn gebracht.

Het tweede lid van artikel 3 bepaalt, in navolging van de richtlijn, dat pleziervaartuigen dienen te voldoen aan de in bijlage I bij de richtlijn opgenomen essentiële veiligheids-eisen. Deze norm staat zelfstandig naast de bepaling van artikel 3, eerste lid.

Artikel 3, derde lid, bepaalt dat dit artikel eveneens van toepassing is op nog niet afgebouwde pleziervaartuigen en op onderdelen van pleziervaartuigen. Aangezien de richtlijn in principe ook daarop van toepassing is, komt een soortgelijke bepaling op een aantal plaatsen in het wetsvoorstel terug.»;

– in de artikelsgewijze toelichting op artikel 4, ontbrak de volgende passage:

«Het voldoen aan de veiligheids-eisen van bijlage I van de richtlijn heeft echter niet in alle gevallen aangetoond te worden aan de hand van de op Europees niveau vastgestelde geharmoniseerde normen.

Denkbaar is dat dit in voorkomende gevallen op andere wijze wordt aangetoond. Hierbij kan bij voorbeeld gedacht worden aan pleziervaar-

tuigen die gebouwd zijn volgens de voorschriften van de desbetreffende wedstrijdklasse, maar (mede) voor reguliere recreatievaart worden gebruikt, zodat zij niet zijn aan te merken als «wedstrijdboten» die op grond van artikel 2, onderdeel b, van de reikwijdte van het wetsvoorstel zijn uitgezonderd. Indien deze voorschriften afwijkingen vertonen van de geharmoniseerde normen, maar niettemin aantoonbaar is dat aan de eisen van de richtlijn wordt voldaan, wordt in overeenstemming gehandeld met artikel 3, tweede lid.»;

– de artikelsgewijze toelichting op de artikelen 8 en 9 luidde:

«Artikelen 8 en 9

In deze artikelen is de procedure opgenomen voor de aanwijzing van de keuringsinstanties, conform artikel 9 van de richtlijn. Artikel 8, derde lid, maakt het mogelijk bij ministeriële regeling nadere regels te stellen met betrekking tot de beoordeling van de aan te wijzen keuringsinstanties, het op deze instanties uit te oefenen toezicht en de daarvoor verschuldigde vergoedingen. Deze mogelijkheid strekt ertoe onder andere de rol van de Raad voor de Certificatie bij de beoordeling van de keuringsinstanties nader te kunnen regelen en meer in het bijzonder de tarieven voor de ten behoeve van de beoordeling verschuldigde vergoedingen vast te kunnen stellen. Het ligt in de bedoeling tevens te voorzien in een periodiek onderzoek van de aangewezen keuringsinstanties. Ook de kosten die daaruit voortvloeien zullen dienen te worden vergoed. Dit dient overigens onderscheiden te worden van het krachtens deze wet door de Scheepvaartinspectie uit te oefenen toezicht (artikel 18), waarvoor geen vergoeding van de kosten is verschuldigd.»;

– de artikelsgewijze toelichting op artikel 27 luidde:

«De inwerkingtredingsdatum is bepaald op de uiterste datum van implementatie van de richtlijn.»;

– in de memorie van toelichting zijn op verschillende plaatsen vernummeringen aangebracht, in verband met de vernummering van de artikelen van het wetsvoorstel.