

Vergaderjaar 1998–1999

**26 583**

**Wijziging van de Binnenschepenwet in verband met de implementatie van richtlijn nr. 96/50/EG van de Raad van de Europese Unie van 23 juli 1996 betreffende de harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenvaartuigen welke bij het goederen- en personenvervoer in de Gemeenschap gebruikt worden (PbEG L 235)**

**Nr. 3**

**MEMORIE VAN TOELICHTING**

**§ 1. Inleiding**

Het onderhavige wetsvoorstel strekt er in hoofdzaak toe uitvoering te geven aan richtlijn nr. 96/50/EG van de Raad van de Europese Unie van 23 juli 1996 betreffende de harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenvaartuigen welke bij het goederen- en personenvervoer in de Gemeenschap gebruikt worden (PbEG L 235) (hierna: de richtlijn). Deze richtlijn is in principe van toepassing op alle binnenwateren van de Europese Unie. In de Binnenschepenwet zijn reeds voorschriften met betrekking tot de voorwaarden voor de afgifte van vaarbewijzen opgenomen. Om tot implementatie van de richtlijn te komen, dienen deze voorschriften aan de bepalingen van de richtlijn te worden aangepast.

In het wetsvoorstel wordt voorgesteld tevens een aantal andere bepalingen van de Binnenschepenwet te wijzigen. Deze wijzigingen dienen niet rechtstreeks ter implementatie van de richtlijn, maar hangen samen met de voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenvaartuigen en zijn voor een goede uitvoering van de richtlijn wenselijk.

Op het Nederlandse deel van de Rijn, de Lek en de Waal, is het met ingang van 1 januari 1998 in werking getreden Besluit Reglement Rijnpatenten 1998, van toepassing. Dit besluit is een uitvoeringsregeling van de op 17 oktober 1868 te Mannheim tot stand gekomen Herziene Rijnvaartakte (Trb. 1955, 161) en bevat eveneens bepalingen betreffende de voorwaarden voor de afgifte van vaarbewijzen voor binnenvaartuigen. Om te voorkomen dat op de Rijn, de Lek en de Waal, andere eisen met betrekking tot de medische keuring voor binnenschippers van toepassing zijn dan op de overige Nederlandse binnenwateren, wordt in het wetsvoorstel voorgesteld aan te sluiten bij het keuringsregime van het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998. Tevens wordt in het wetsvoorstel voorgesteld de verplichting tot het voorzien zijn van een vaarbewijs ten volle op alle Nederlandse binnenwateren van toepassing te laten zijn.

Hiertoe wordt voorgesteld ten aanzien van de Rijn, de Lek en de Waal, de huidige wettelijke uitzonderingen op de vaarbewijsplicht op te heffen.

Voorts wordt in het onderhavige wetsvoorstel voorgesteld de bepaling te laten vervallen, waarin is geregeld dat in gevallen waarin het langer dan een jaar geleden is dat een vaarbewijs zijn geldigheid door het verstrijken van de geldigheidsduur heeft verloren, opnieuw examen moet worden gedaan. Tot slot wordt voorgesteld artikel 57 van de Binnenschepenwet te laten vervallen.

## **§ 2. De richtlijn**

De richtlijn is gebaseerd op artikel 75 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap. Op grond van artikel 75 worden regels vastgesteld die de doelstellingen van het Verdrag nastreven in het kader van een gemeenschappelijk vervoerbeleid. In de richtlijn worden communautaire minimum-eisen gesteld voor de afgifte van vaarbewijzen voor het besturen van schepen in het goederen- en personenvervoer over de binnenwateren van de lid-staten.

Richtlijn nr. 91/672/EEG van de Raad van de Europese Unie van 16 december 1991 inzake de wederzijdse erkenning van de nationale vaarbewijzen voor het besturen van schepen in het goederen- en personenvervoer over de binnenwateren (PbEG L 373), was de eerste stap in de richting van gemeenschappelijke bepalingen betreffende het besturen van binnenvaartuigen op de binnenwateren van de Gemeenschap. Deze richtlijn voorzag in de onderlinge erkenning van de door de verschillende lid-staten van de Europese Gemeenschap afgegeven vaarbewijzen. Richtlijn 96/50/EG gaat, door middel van het vaststellen van gemeenschappelijke minimumeisen voor het verkrijgen van een vaarbewijs voor het besturen van schepen in het goederen- en personenvervoer over de binnenwateren van alle lid-staten, een stap verder. Om in aanmerking te komen voor de afgifte van een vaarbewijs stelt de richtlijn de voorwaarden vast, waaraan tenminste moet worden voldaan.

Blijkens de overwegingen van de richtlijn wordt beoogd dat de Gemeenschap een model vaststelt voor één enkel nationaal vaarbewijs, dat door alle lid-staten erkend wordt en niet behoeft te worden omgewisseld. De richtlijn beoogt ten aanzien van de voorwaarden voor de afgifte van dit communautaire vaarbewijs een bepaald minimum niveau vast te stellen. Dit blijkt onder meer uit de overweging: .... «dat met deze bepalingen minimumeisen worden vastgesteld waaraan de aanvrager dient te voldoen om het vaarbewijs voor de binnenvaart te kunnen verkrijgen». Het staat de lid-staten derhalve vrij ten aanzien van de voorwaarden voor de afgifte van vaarbewijzen verdergaande eisen te stellen. Op dit punt hanteert de richtlijn de minimumharmonisatiemethode. Niettemin dienen vaarbewijzen die aan de in de richtlijn voorgeschreven minimumeisen voldoen in alle lid-staten, met inbegrip van de lid-staten die verdergaande eisen stellen, erkend te worden. Ten aanzien van de hier bedoelde erkenning kan, afgezien van artikel 5 van de richtlijn waarin de minimum leeftijd voor de afgifte en de erkenning van het vaarbewijs is geregeld, gesteld worden dat de richtlijn volledig harmoniserend werkt.

De richtlijn is niet van toepassing op schippers van voor het vervoer van goederen bestemde binnenvaartuigen met een lengte van minder dan 20 meter en evenmin op schippers van voor het vervoer van personen bestemde binnenvaartuigen die, naast de bemanning, niet meer dan 12 personen vervoeren. Voorts zijn de bepalingen van de richtlijn niet van toepassing op nationale binnenwateren die niet met het waterwegennet van een andere lid-staat in verbinding staan omdat, blijkens de overwe-

gingen, daar geen sprake is van internationale concurrentie en er derhalve geen reden bestaat de in de richtlijn bedoelde bepalingen ook hier verplicht te stellen. Tot slot is de richtlijn evenmin van toepassing op schippers van pleziervaartuigen (niet-bedrijfsmatige vaart). Dit blijkt uit de overweging van de richtlijn waarin gesteld wordt dat er communautaire voorschriften voor de afgifte van vaarbewijzen moeten worden vastgesteld om aan eventuele concurrentiedistorsies het hoofd te bieden. Bij het varen met pleziervaartuigen is geen sprake van internationale concurrentie of van concurrentiedistorsies.

Om voor de afgifte van een vaarbewijs in aanmerking te komen, dient de aanvrager van dat vaarbewijs aan een aantal voorwaarden te voldoen. In de eerste plaats dient hij minstens 21 jaar oud te zijn. Niettemin behouden de lid-staten de mogelijkheid om een vaarbewijs uit te reiken vanaf de leeftijd van 18 jaar. Van deze mogelijkheid heeft Nederland gebruik gemaakt. Voorts dient de aanvrager een geneeskundig onderzoek te ondergaan bij een door de nationale bevoegde instantie erkende arts, teneinde aan te tonen dat hij lichamelijk en geestelijk geschikt is om een schip te voeren. Tevens dient de aanvrager te kunnen aantonen dat hij minimaal vier jaar beroepservaring heeft als lid van de dekbemannings van een binnenvaartuig en moet de aanvrager met gunstig gevolg een examen afleggen om aan te tonen dat hij de nodige vakkennis heeft. De richtlijn beschrijft in bijlage II welke algemene stof dit examen minstens dient te omvatten.

Tot slot wordt in bijlage I van de richtlijn een communautair model vastgesteld van het vaarbewijs voor het besturen van een binnenvaartuig bij het vervoer van goederen en personen, dat als credit-card model is vormgegeven. Naar verwachting is dit model niet eenvoudig te vervalsen.

### **§ 3. Gevoerd overleg**

Bij de voorbereiding van het onderhavige wetsvoorstel is overleg gevoerd met de daarvoor in aanmerking komende organisaties uit het bedrijfsleven, binnen het kader van de Overleggroep Nautische Zaken Binnenvaart (ONZB). De door deze organisaties gemaakte op- en aanmerkingen zijn, voor zover relevant, in het wetsvoorstel verwerkt.

Tevens is het Deelorgaan Binnenvaart van het Overlegorgaan Goederenvervoer Verkeer en Waterstaat over dit wetsvoorstel geraadpleegd. In zijn rapport van bevindingen heeft de meerderheid van het Deelorgaan aangegeven bezwaren te hebben tegen de in het onderhavige wetsvoorstel voorgestelde aansluiting, voor wat betreft de leeftijd waarop de verplichte medische herkeuring voor de eerste maal verricht moet worden, bij het Rijnregime. Ondanks de naar voren gebrachte bezwaren, is het noodzakelijk een verdere harmonisatie na te streven tussen het Rijnregime, dat van kracht is op de Rijn, de Lek en de Waal, en de voorschriften die op de overige Nederlandse binnenwateren van kracht zijn. In paragraaf 4 wordt nader op dit onderwerp ingegaan.

### **§ 4. Het onderhavige wetsvoorstel**

Om tot implementatie van de richtlijn te komen, dienen de bepalingen met betrekking tot de afgifte van vaarbewijzen van de Binnenschepenwet te worden aangepast. De belangrijkste wijziging houdt verband met het toepassingsbereik van de richtlijn; de richtlijn is van toepassing op binnenvaartuigen, bestemd voor het vervoer van goederen, met een lengte van 20 meter of meer en op binnenvaartuigen die gebruikt worden voor het vervoer van meer dan 12 personen, buiten de bemanning. In verband hiermee dient artikel 16 van de Binnenschepenwet te worden

aangepast. Voorgesteld wordt om artikel 16 en 18 te vervangen door een nieuw artikel 16, dat op meer overzichtelijke wijze omschrijft welke schippers voorzien dienen te zijn van een groot, dan wel klein vaarbewijs. De bepalingen ten aanzien van het klein vaarbewijs zijn, afgezien van een aantal redactionele wijzigingen, in het wetsvoorstel ongewijzigd gebleven.

Zoals in paragraaf 1 reeds uiteengezet is, wordt tevens een aantal wijzigingen voorgesteld, die niet direct dienen ter implementatie van de richtlijn, maar die voor een goede uitvoering van de bepalingen met betrekking tot de voorwaarden voor de afgifte van vaarbewijzen wenselijk zijn. Hierbij speelt het van toepassing zijn van het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 op de Rijn, de Lek en de Waal, een belangrijke rol. De richtlijn zelf staat hieraan niet in de weg, aangezien het, zoals reeds in paragraaf 2 is uiteengezet, voor wat betreft de voorwaarden voor de afgifte van vaarbewijzen, een minimum-harmonisatie richtlijn betreft.

Voorgesteld wordt om de voorwaarden betreffende de medische keuringen van het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 over te nemen. 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 gekeurd te worden. In de richtlijn is uitsluitend de jaarlijkse medische keuring vanaf het bereiken van de 65-jarige leeftijd opgenomen. Indien in het onderhavige wetsvoorstel uitsluitend deze bepaling uit de richtlijn zou worden opgenomen, zou dit tot een onwenselijke situatie leiden. Het zou betekenen dat de houder van een Rijnpatent, die op grond van het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 op de 50-jarige leeftijd een herkeuring moet ondergaan en in verband met zijn medische ongeschiktheid wordt afgekeurd – waardoor zijn vaarbewijs ongeldig wordt en hij in de Rijnvaart dus niet meer mag varen – nog altijd tot aan het bereiken van de 65-jarige leeftijd in staat zou zijn op de overige binnenwateren beroepsmatig te varen. Aangezien deze schipper daarvoor medisch ongeschikt is, is het, in verband met de veiligheid op de binnenwateren, niet wenselijk dat hij nog deelneemt aan het scheepvaartverkeer. In paragraaf 6, onderdeel G, wordt hierop nader ingegaan.

Alhoewel uit de richtlijn voortvloeit dat deze alleen van toepassing is op schepen die voor bedrijfsmatig vervoer van goederen of personen zijn bestemd, is er bij de implementatie van de richtlijn in de Binnenschepenwet van uitgegaan dat de richtlijn eveneens van toepassing is op schepen die daadwerkelijk voor het bedrijfsmatig vervoer van goederen of personen worden gebruikt. Zou dat niet het geval zijn dan zou de mogelijkheid ontstaan de voorschriften te ontgaan door bedrijfsmatig goederen of personen te vervoeren met daartoe niet bestemde schepen.

Naast de Binnenschepenwet dienen ook het Besluit vaarbewijzen binnenvaart, de Regeling EG-erkenning vaarbewijzen bedrijfsmatige vaart, de Regeling vaststelling model groot vaarbewijs, de regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 3 juli 1992, houdende goedkeuring Examenreglement en Examenprogramma Schippersdiploma's binnenvaart (Stcrt. 144), en de regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 27 oktober 1992, houdende de van toepassing verklaring van de Regeling radardiploma binnenvaart op het Kanaal van Gent naar Terneuzen (Stcrt. 219), aangepast te worden.

## **§ 5. Bestuurslasten en lasten voor het bedrijfsleven**

De bestuurslasten zullen als gevolg van dit wetsvoorstel niet toenemen. De Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart (KOF) is belast met de afgifte van het groot vaarbewijs en de Koninklijke Neder-

landse Toeristenbond (ANWB) met de afgifte van het klein vaarbewijs. Overigens zal het in verband met de invoering van de vaarbewijsplicht op de Rijn, de Lek en de Waal, te verwachten aantal extra af te geven groot vaarbewijzen te verwaarlozen zijn. Schippers van binnenvaartuigen, gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van goederen of personen op de Rijn, zijn reeds, op grond van het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998, voorzien van een groot vaarbewijs of een groot patent. De pleziervaart op de Rijn, de Lek en de Waal dient, op grond van dit besluit, reeds voorzien te zijn van een sport patent of een klein vaarbewijs.

De handhaving is met de integrale toepassing van de vaarbewijsplicht op alle Nederlandse binnenwateren gebaat. Tot extra controles zal een en ander niet behoeven te leiden, aangezien het toezicht op de naleving van de vaarbewijsplicht kan geschieden in het kader van bestaande controle-activiteiten. Bovendien wordt naar verwachting op termijn de controle van vaarbewijzen eenvoudiger, omdat in Europa één model voor het groot vaarbewijs zal worden gehanteerd. Alleen op de internationale Rijn wordt een afwijkend model gehanteerd.

Door in het onderhavige wetsvoorstel aan te sluiten bij het op de Rijn van kracht zijnde medische keuringsregime, zullen houders van een groot vaarbewijs zich, vanaf de 50-jarige leeftijd tot aan de 65-jarige leeftijd, elke 5 jaar moeten laten herkeuren. Vanaf de 65-jarige leeftijd dienen de houders van een groot vaarbewijs zich, op grond van de in de richtlijn opgenomen bepalingen, elk jaar te laten herkeuren. Dit brengt voor het bedrijfsleven kosten met zich mee; een medische keuring kost ongeveer f 175,-. Overigens is het grootste deel van de Nederlandse binnenschippers voorzien van een groot patent, afgeven op grond van het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998. Voor deze schippers brengt het onderhavige wetsvoorstel geen gevolgen met zich mee. De kosten voor de eerste afgifte van het nieuwe model vaarbewijs bedragen naar alle waarschijnlijkheid ongeveer f 125,-. De kosten voor de daarop volgende afgifte van het vaarbewijs bedragen ongeveer f 65,-.

## **§ 6. Artikelsgewijze toelichting**

### *Artikel 1*

A.

Aangezien de richtlijn ziet op het bedrijfsmatig vervoer van goederen of personen, is het noodzakelijk het bedrijfsmatige vervoer van het niet-bedrijfsmatige vervoer (pleziervaart) te kunnen onderscheiden. Hiertoe wordt voorgesteld in artikel 1, eerste lid, onderdeel k, van de Binnenschepenwet, een definitie van het begrip «bedrijfsmatig» op te nemen. Blijkens deze definitie is er sprake van bedrijfsmatigheid indien er werkzaamheden worden verricht of diensten worden verleend in de uitoefening van een beroep of bedrijf. Ook indien tegen een al dan niet kostendekkende vergoeding werkzaamheden worden verricht of diensten worden verleend, is sprake van bedrijfsmatigheid.

Het begrip bedrijfsmatig komt op een aantal plaatsen in de huidige Binnenschepenwet voor en heeft reeds tot jurisprudentie geleid. Blijkens deze jurisprudentie, waarin het tot op heden gevoerde beleid werd bevestigd, omvat het begrip bedrijfsmatig mede het geval dat tegen niet-kostendekkende vergoeding werkzaamheden worden verricht of diensten worden verleend. Het beleidsmatige uitgangspunt is hierbij tot op heden geweest dat indien voor een geleverde dienst een vergoeding wordt gevraagd, de betaler ervan uit mag gaan dat het schip in goede staat verkeert en de schipper voldoende vaarbekwaam is om het schip te

voeren. Indien er door vervoerde personen zelf wordt betaald of indien er voor het verrichten van werkzaamheden of voor het verlenen van diensten door een derde wordt betaald, maar ook wanneer de betaling van bijvoorbeeld het vervoer van personen is begrepen in de totaalprijs voor een reis in groter verband, is er sprake van «een vergoeding». De wijze waarop de vergoeding plaatsvindt, kan aan het hier bedoelde vergoedingenkarakter niets afdoen.

Ter voorkoming van onduidelijkheden bij de uitleg van het begrip bedrijfsmatig in de toekomst, is in het wetsvoorstel een definitie van dit begrip opgenomen, waarbij is aangesloten bij de bestaande jurisprudentie op dit punt en bij het tot op heden gevoerde beleid.

Voor een toelichting op de voorgestelde definities voor een sleepboot en een duwboot wordt verwezen naar de toelichting op het voorgestelde artikel 16.

B en D.

De artikelen 16 en 18 van de Binnenschepenwet geven voor de schippers van verschillende categorieën schepen aan wanneer de schipper bij het varen op de binnenwateren voorzien dient te zijn van een groot vaarbewijs en wanneer hij voorzien dient te zijn van een klein vaarbewijs. Het voorgestelde artikel 16 dient tot implementatie van artikel 3 van de richtlijn. Voorgesteld wordt om artikel 18 te laten vervallen, zodat in één artikel – artikel 16 – op overzichtelijke wijze wordt aangegeven welk vaarbewijs is voorgeschreven. In artikel 16, eerste lid, wordt bepaald op welke categorieën schepen de schippers voorzien dienen te zijn van een groot vaarbewijs. Het tweede lid regelt de verplichting voorzien te zijn van een klein vaarbewijs. Aangezien de richtlijn uitsluitend betrekking heeft op schepen waarmee bedrijfsmatig goederen of personen worden vervoerd, is er ten aanzien van de verplichting tot het voorzien zijn van een klein vaarbewijs niets gewijzigd.

*a. artikel 16, eerste lid*

In artikel 16, eerste lid, onder a, wordt bepaald dat een schipper van een schip met een lengte van 20 meter of meer, dat bedrijfsmatig wordt gebruikt of voor bedrijfsmatig gebruik is bestemd, voorzien dient te zijn van een groot vaarbewijs. Dit geldt voor schippers van alle categorieën schepen, met inbegrip van sleep- en duwbotten met een lengte van 20 meter of meer. De in de huidige Binnenschepenwet opgenomen categorie schepen met een laadvermogen van 15 ton of meer, bestemd of gebruikt voor de bedrijfsmatige vaart, is in het onderhavige wetsvoorstel niet meer terug te vinden, omdat de richtlijn deze categorie schepen niet kent.

In het eerste lid, onder b, wordt bepaald dat de schipper van een schip – ongeacht de lengte van het schip – dat wordt gebruikt of is bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning, voorzien dient te zijn van een groot vaarbewijs. Ook hierbij geldt dat dit voorschrift van toepassing is op schippers van alle categorieën schepen, met inbegrip van sleep- en duwbotten.

Onder c wordt bepaald dat de schipper van een schip, dat wordt gebruikt om een schip met een lengte van 20 meter of meer te slepen, langs zij vastgemaakt mee te voeren of te duwen, eveneens voorzien dient te zijn van een groot vaarbewijs. Deze bepaling heeft niet alleen betrekking op sleep- en duwbotten, maar tevens op andere schepen die gebruikt worden om een schip te slepen, te duwen of langs zij mee te voeren. De lengte van het schip dat sleep of duwt, is in dit geval niet van belang. Evenmin is het van belang of het slepen, meevoeren of duwen in dit geval bedrijfsmatig

plaatsvindt of niet. De gedachte hierbij is dat voor het slepen, duwen en meevoeren van een schip met een lengte van 20 meter of meer in het algemeen een grote vaardigheid noodzakelijk is. Overigens is hierbij niet de totale lengte van de sleep van belang, maar de lengte van het gesleepte schip.

*b. artikel 16, tweede lid*

In artikel 16, tweede lid, onder a, wordt bepaald dat de schipper van een schip met een lengte van 15 meter of meer, dat niet bedrijfsmatig wordt gebruikt, voorzien dient te zijn van een klein vaarbewijs. De schipper van een schip met een lengte tussen de 15 en 20 meter, dat bedrijfsmatig wordt gebruikt, dient, krachtens het tweede lid, onder b, eveneens voorzien te zijn van een klein vaarbewijs. Ook indien er wordt gevaren met een motorboot, die een snelheid van meer dan 20 kilometer per uur kan bereiken, is een klein vaarbewijs verplicht.

In artikel 16, tweede lid, onder c, wordt bepaald dat de schipper van een sleep- of duwboot voorzien dient te zijn van een klein vaarbewijs. Hierbij is de lengte van de sleep- of duwboot niet van belang. Ook schippers van sleep- en duwboten met een lengte van minder dan 15 meter, dienen derhalve in het bezit te zijn van een klein vaarbewijs. Opgemerkt wordt dat volgens de in artikel I, onder A, voorgestelde definities, een sleepboot een schip is dat is gebouwd om te slepen, en een duwboot een schip is dat is gebouwd om te duwen. Op grond van de voorgestelde definities blijven sleep- en duwboten, onafhankelijk van het feitelijk gebruik, een sleep- of duwboot. In de praktijk komt het voor dat oude sleepboten, na een aantal jaren dienst te hebben gedaan als sleepboot, worden gebruikt als pleziervaarttuig. Ondanks het feit dat deze schepen niet meer bedrijfsmatig worden gebruikt, worden zij op grond van de Binnenschepenwet dan nog altijd beschouwd als een sleepboot. De schipper van dit schip dient krachtens artikel 16, tweede lid, onder c, voorzien te zijn van een klein vaarbewijs, tenzij de sleepboot gebruikt wordt om een schip met een lengte van 20 meter of meer te slepen, te duwen of langszij mee te voeren of deze sleepboot anderszins gebruikt wordt als omschreven in artikel 16, eerste lid. In dat geval is een groot vaarbewijs verplicht.

*c. artikel 16, derde lid*

In artikel 16, tweede lid, van de Binnenschepenwet, is momenteel bepaald dat de verplichting om voorzien te zijn van een vaarbewijs niet van toepassing is op de Rijn, de Lek en de Waal. Voorgesteld wordt om deze uitzondering te laten vervallen.

Op de Rijn in Nederland, met inbegrip van de Lek en de Waal, is het op grond van de Herziene Rijnvaartakte tot stand gekomen Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 van toepassing. Dit besluit is met ingang van 1 januari 1998 in werking getreden. Artikel 1.03, derde lid, onder a, van het bij dit besluit behorende Reglement Rijnpatenten 1998, bepaalt dat voor de vaart benedenstrooms van het Spijksche Veer – dat is de Nederlands-Duitse grens – schippers niet in het bezit behoeven te zijn van een groot patent als bedoeld in het Reglement Rijnpatenten 1998, maar kunnen volstaan met een vaarbewijs afgegeven ingevolge de onderhavige richtlijn (derhalve met een groot vaarbewijs als bedoeld in de Binnenschepenwet).

Voor wat betreft het klein patent, het sportpatent, alsmede het overheids-patent, biedt artikel 1.03, derde lid, onder b, van het Reglement Rijnpatenten 1998, jo. artikel 1, onder a, van de Regeling aanwijzing bevoegde autoriteiten Reglement Rijnpatenten 1998, de mogelijkheid om bij ministeriële regeling andere bewijzen van vaarbekwaamheid te erkennen die voor de vaart benedenstrooms van het Spijksche Veer in de plaats van de eerdergenoemde Rijnpatenten mogen worden gebruikt.

Deze erkenning is vastgesteld in de Regeling erkenning gelijkwaardige vaarbekwaamheidsbewijzen Reglement Rijnpatenten 1998. In deze regeling is bepaald dat, in plaats van een klein patent, overheidspatent of sportpatent, voor de vaart benedenstrooms van het Spijksche Veer kan worden volstaan met een klein vaarbewijs. Tevens zijn buitenlandse vaarbekwaamheidsbewijzen als bedoeld in artikel 17, eerste lid, onder g, van de Binnenschepenwet en het Militair vaarbewijs erkend als gelijkwaardige bewijzen van vaarbekwaamheid.

Concluderend kan gesteld worden dat in plaats van een Rijnpatent, afgegeven op grond van het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998, in Nederland kan worden volstaan met een vaarbewijs, afgegeven krachtens de Binnenschepenwet. Het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 bevat echter geen enkele bepaling omtrent de voorwaarden voor de afgifte van deze – Nederlandse – vaarbewijzen. Om die reden is het noodzakelijk de bepalingen met betrekking tot vaarbewijzen van de Binnenschepenwet tevens van toepassing te verklaren op de Rijn, de Lek en de Waal. Door toevoeging van de zinsnede «voorzover deze toepassing verenigbaar is met bij of krachtens de Herzene Rijnvaartkakte gegeven regelen», blijft het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 onverkort van toepassing op de Rijn, de Lek en de Waal.

De richtlijn verzet zich niet tegen dit voorstel. Artikel 1, vijfde lid, van de richtlijn bepaalt dat het overeenkomstig de Herzene Rijnvaartkakte afgeven Rijnschipperspatent (dat was de benaming voor het groot patent, voor de inwerkingtreding van het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998) geldig is op alle waterwegen van de gemeenschap. In artikel 17, eerste lid, onder f, van de Binnenschepenwet, is reeds opgenomen dat schippers die voorzien zijn van het bedoelde groot patent, niet voorzien hoeven te zijn van een vaarbewijs, afgegeven ingevolge de Binnenschepenwet. Voorts beoogt de richtlijn de bepalingen met betrekking tot vaarbewijzen van toepassing te doen zijn op alle binnenwateren van de Gemeenschap die in verbinding staan met het waterwegennet van andere lid-staten.

*d. artikel 16, vierde en vijfde lid*

Krachtens artikel 16, vierde lid, van de Binnenschepenwet, kan zowel het groot als het klein vaarbewijs worden afgegeven voor de vaart op rivieren, kanalen en meren of voor de vaart op alle binnenwateren. Vanzelfsprekend is het groot vaarbewijs ook geldig voor het varen met schepen waarvoor het klein vaarbewijs voldoende is.

*e. artikel 16, zesde lid*

Krachtens artikel 16, zesde lid, van de Binnenschepenwet kan bij ministeriële regeling het model voor het groot vaarbewijs worden vastgesteld, overeenkomstig het in bijlage I van de richtlijn beschreven communautaire model. Tevens zal het model van het klein vaarbewijs opnieuw vastgesteld dienen te worden, aangezien de grondslag van de huidige Regeling vaststelling model klein vaarbewijs met het vervallen van artikel 18 van de Binnenschepenwet, komt te vervallen.

C.

De voorgestelde wijziging brengt artikel 17, eerste lid, onder f, van de Binnenschepenwet, tekstueel in overeenstemming met het op 1 januari 1998 in werking getreden Besluit Reglement Rijnpatenten 1998.

E en I.

Voorgesteld wordt de in de artikelen 19 en 25 van de Binnenschepenwet gehanteerde begrippen in overeenstemming te brengen met de door de



richtlijn gehanteerde begrippen; het betreffen uitsluitend tekstuele aanpassingen.

F.

In onderdeel F, vijfde onderdeel, wordt voorgesteld artikel 23, derde lid, van de Binnenschepenwet te wijzigen. Het onderzoek naar de kennis en bekwaamheid om een schip te voeren kan momenteel ingevolge artikel 23, derde lid, onder a, van de Binnenschepenwet achterwege blijven indien de aanvrager van een vaarbewijs in het bezit is van een vaarbewijs dat zijn geldigheid niet langer dan een jaar heeft verloren. Het betreft hier gevallen waarin men in het bezit is van een vaarbewijs dat zijn geldigheid wegens het verstrijken van de geldigheidsduur heeft verloren. Het gaat daarbij meestal om aanvragen van een nieuw, gelijkkludend vaarbewijs. Dit kan het geval zijn indien een nieuw vaarbewijs wordt aangevraagd in verband met de verplichte medische herkeuring vanaf het bereiken van de 65-jarige leeftijd. Maar het is ook mogelijk dat men een meer gekwalificeerd vaarbewijs wenst te verkrijgen, bijvoorbeeld een groot in plaats van een klein vaarbewijs of een vaarbewijs voor alle binnenwateren in plaats van een voor rivieren, kanalen en meren. Het komt in de praktijk regelmatig voor dat men pas na een jaar nadat het vaarbewijs zijn geldigheid heeft verloren een nieuw vaarbewijs aanvraagt. In dat geval dient volgens de huidige bepalingen van de Binnenschepenwet opnieuw – volledig – examen te worden gedaan.

Het wordt niet meer wenselijk geacht vast te houden aan deze bepaling. Er mag immers worden verondersteld dat de eenmaal aangetoonde kennis en bekwaamheid na verloop van een jaar na het verstrijken van de geldigheidsduur van het vaarbewijs nog altijd aanwezig is. Om die reden wordt voorgesteld artikel 23, derde lid, onder a, zo aan te passen dat niet opnieuw examen hoeft te worden gedaan bij de aanvraag van een nieuw vaarbewijs, indien de aanvrager in het bezit is van een geldig vaarbewijs of van een vaarbewijs dat zijn geldigheid heeft verloren door het verstrijken van de geldigheidsduur. Het gaat hierbij alleen om vaarbewijzen die hun geldigheid hebben verloren door het verstrijken van de geldigheidsduur. Op die wijze wordt voorkomen dat men dezelfde rechten zou kunnen ontlenen aan een vaarbewijs dat ingevolge artikel 25 ongeldig is verklaard, na een onderzoek naar de bekwaamheid in het voeren van een schip.

Indien de houder van een vaarbewijs de leeftijd van 50 jaar en drie maanden bereikt, verliest zijn vaarbewijs, op grond van het voorgestelde artikel 23a, zijn geldigheid. Als gevolg van de onderhavige wijziging hoeft deze aanvrager uitsluitend zijn medische geschiktheid aan te kunnen tonen – en derhalve niet langer opnieuw examen te doen – om voor een nieuw vaarbewijs in aanmerking te komen. Hetzelfde geldt indien de houder van een vaarbewijs een andere leeftijd bereikt waarop de geldigheid van het vaarbewijs komt te vervallen.

Voorts wordt voorgesteld in de aanhef van artikel 23, derde lid, de woorden «geheel of gedeeltelijk» op te nemen. Dit wordt voorgesteld met het oog op de mogelijkheid een zogenaamd aanvullend examen voor een vaarbewijs voor alle binnenwateren af te leggen, indien men reeds in het bezit is van een vaarbewijs voor rivieren, kanalen en meren. In dat geval kan van een onderzoek naar de bekwaamheid in de voor laatstbedoeld vaarbewijs van belang zijnde onderdelen van het betreffende examenprogramma worden afgezien.

Voor een toelichting op de overige in onderdeel F voorgestelde wijzigingen wordt verwezen naar de toelichting op onderdeel G.

G.

Zoals reeds in paragraaf 4 uiteengezet is, wordt in het wetsvoorstel voorgesteld om de voorwaarden betreffende de leeftijd waarop de medische herkeuring dient plaats te vinden, uit het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 over te nemen. 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 gekeurd. Dit wordt voorgesteld, omdat het niet wenselijk is dat het keuringsregime voor schippers in de Rijnvaart afwijkt van het keuringsregime voor schippers op de overige Nederlandse binnenwateren. Indien een schipper in de Rijnvaart op medische gronden niet langer geschikt wordt geacht 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 plaats vindt, is om, in aanvulling op de richtlijn 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. Opgemerkt wordt dat de richtlijn op dit punt in Duitsland op overeenkomstige wijze als in Nederland wordt geïmplementeerd. Schippers van binnenvaartuigen die voorzien zijn van een in Duitsland afgegeven vaarbewijs dienen zich derhalve eveneens vanaf de 50-jarige leeftijd periodiek te laten herkeuren. Het voorstel heeft tot gevolg dat meer dan 98% van de schippers van de in Nederland varende binnenvaartvloot, bestaande uit schippers voorzien van een in Nederland of in Duitsland afgegeven vaarbewijs of van een groot patent, afgegeven op grond van het binnen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart tot stand gekomen Reglement Rijnpatenten 1998, overeenkomstig hetzelfde leeftijds criterium periodiek zal worden gekeurd. De harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van vaarbewijzen wordt dientengevolge met het onderhavige voorstel gediend.

Om dit te bereiken dient in de eerste plaats artikel 23, eerste lid, van de Binnenschepenwet, te worden aangepast. In onderdeel F, tweede onderdeel, wordt voorgesteld om in artikel 23, eerste lid, onder b, de woorden «de 65-jarige leeftijd» te vervangen door «de 50-jarige leeftijd».

Voorts wordt in onderdeel G voorgesteld een nieuw artikel 23a in de Binnenschepenwet op te nemen. Het voorgestelde artikel 23a bestaat uit vijf leden. In artikel 23a, eerste lid, is geregeld dat het groot vaarbewijs, afgegeven voor de 50-jarige leeftijd van de houder, geldig blijft tot de dag waarop hij de 50-jarige leeftijd en drie maanden bereikt. Op het moment dat de houder van een vaarbewijs de 50-jarige leeftijd bereikt, heeft hij nog drie maanden de tijd om zich medisch te laten herkeuren en om in verband daarmee een nieuw vaarbewijs aan te vragen. Deze additionele termijn van drie maanden is ontleend aan artikel 6, tweede lid, van de richtlijn, zij het dat in die bepaling deze termijn slechts wordt gekoppeld aan het bereiken van de 65-jarige leeftijd. Ten behoeve van de overzichtelijkheid van het systeem, is deze additionele termijn van drie maanden in het voorgestelde artikel 23a ook bij de andere leeftijdsklassen opgenomen. Hiermee wordt tevens aangesloten bij de overeenkomstige regeling in het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998.

Op grond van het bepaalde in artikel 23, derde lid, van de Binnenschepenwet, blijft voor de aanvrager van het vaarbewijs het onderzoek naar kennis en bekwaamheid achterwege. Na de medische (goed)keuring verkrijgt de aanvrager een nieuw vaarbewijs, dat geldig is tot de dag waarop hij de leeftijd van 55 jaar en drie maanden bereikt. Vervolgens dient de houder

van een groot vaarbewijs zich elke 5 jaar te laten herkeuren, waarna telkens na medische (goed)keuring een nieuw vaarbewijs zal worden verstrekt.

Als voor de eerste maal een vaarbewijs wordt verkregen na het bereiken van de 50-jarige leeftijd, doch voor het bereiken van de 55-jarige leeftijd – bijvoorbeeld op 52-jarige leeftijd – blijft dit vaarbewijs, overeenkomstig het voorgestelde artikel 23a, tweede lid, geldig tot aan het bereiken van de 55-jarige leeftijd en drie maanden. Hetzelfde geldt, ingevolge het voorgestelde derde en vierde lid, voor de daaropvolgende 5-jaarlijkse leeftijdstermijnen, tot aan het bereiken van de 65-jarige leeftijd en drie maanden. Na het bereiken van de 65-jarige leeftijd dient de houder van een vaarbewijs elk jaar medisch te worden gekeurd. Dienovereenkomstig is in artikel 23a, vijfde lid, bepaald dat het vaarbewijs, afgegeven na het bereiken van de 65-jarige leeftijd van de houder, geldig is tot drie maanden na de eerstvolgende verjaardag van de houder.

Het vaarbewijs van schippers die zich niet tijdig laten herkeuren, wordt op grond van het voorgestelde artikel 23a ongeldig. Krachtens artikel 46 van de Binnenschepenwet is een schipper die niet voorzien is van een geldig vaarbewijs, in de gevallen waarin dit ingevolge artikel 16 wordt vereist, strafbaar.

Het voorgestelde artikel 23a van de Binnenschepenwet bevat bepalingen met betrekking tot de geldigheid van nieuw af te geven vaarbewijzen. In onderdeel J wordt voorgesteld een nieuw artikel 55a op te nemen, dat in een overgangsregeling voorziet voor schippers die in het bezit zijn van een vaarbewijs dat voor de datum van inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel is afgegeven.

Tot slot wordt in onderdeel F, derde onderdeel, voorgesteld om de geldigheidsduur van de medische verklaring, bedoeld in artikel 19, eerste lid, onder a, van de Binnenschepenwet, terug te brengen van een jaar naar drie maanden. Deze wijziging houdt verband met de in de richtlijn voorgeschreven jaarlijkse medische herkeuring die geldt voor houders van vaarbewijzen die de leeftijd van 65 jaar hebben bereikt. Indien de geldigheidsduur van de medische verklaring niet aangepast zou worden, zouden deze schippers twee achtereenvolgende jaren bij het aanvragen van een nieuw vaarbewijs gebruik kunnen maken van dezelfde medische verklaring. Met de voorgestelde geldigheidsduur van drie maanden wordt tevens aangesloten bij de in het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 opgenomen geldigheidsduur van de medische verklaring.

H.

Aangezien de richtlijn uitsluitend betrekking heeft op het bedrijfsmatige vervoer van goederen en personen, blijven de bestaande bepalingen ten aanzien van het klein vaarbewijs in het onderhavige wetsvoorstel ongewijzigd. De bepaling dat het vaarbewijs geldig is tot het bereiken van de 65-jarige leeftijd (waarna de houder van een vaarbewijs zijn medische geschiktheid opnieuw dient aan te tonen), dient derhalve tot de houders van een klein vaarbewijs beperkt te worden. Hiertoe wordt voorgesteld in artikel 24 van de Binnenschepenwet het begrip «vaarbewijs» te vervangen door het begrip «klein vaarbewijs».

J.

In onderdeel J wordt voorgesteld een nieuw artikel 55a in de Binnenschepenwet op te nemen. Dit artikel bevat een overgangsbepaling voor schippers die in het bezit zijn van een groot vaarbewijs dat voor de

datum van inwerkingtreding van artikel 23a van het onderhavige wetsvoorstel is afgegeven.

Het voorgestelde artikel 55a bestaat uit 5 leden. Per 5-jaarlijkse leeftijdsperiode wordt bepaald wanneer de vaarbewijzen hun geldigheid verliezen. Hierbij is de leeftijd van de houder van het vaarbewijs op de datum van inwerkingtreding van het voorgestelde artikel 23a doorslaggevend. In de opzet van de bepaling is zoveel mogelijk aangesloten bij artikel 23a.

Een voorbeeld moge ter verduidelijking dienen. Indien een houder van een groot vaarbewijs, dat is afgegeven op grond van de Binnenschepenwet voor de inwerkingtreding van het nieuwe artikel 23a, ten tijde van het in werking treden van het onderhavige wetsvoorstel, 52 jaar oud is, blijft zijn vaarbewijs geldig tot aan de dag waarop hij de leeftijd van 55 jaar en drie maanden bereikt. Indien de houder van een vaarbewijs ten tijde van het in werking treden van het onderhavige wetsvoorstel, 48 jaar is, vervalt de geldigheid van zijn vaarbewijs bij het bereiken van de 50-jarige leeftijd en drie maanden. Indien de houder 65 jaar of ouder is, blijft zijn vaarbewijs geldig tot drie maanden na het bereiken van zijn eerstvolgende verjaardag.

K.

In artikel 57 van de Binnenschepenwet wordt voorgeschreven dat een voordracht voor een algemene maatregel van bestuur tot vaststelling, wijziging of intrekking van een besluit als bedoeld in de artikelen 3, 5, 10 en 19 van de Binnenschepenwet wordt gedaan na overleg met Onze Ministers van Onderwijs en Wetenschappen, van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk en van Landbouw en Visserij.

De betrokkenheid van het Ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk is destijds bij de totstandkoming van de Binnenschepenwet opgenomen vanwege de belangen van de recreatievaart. Het Ministerie van Landbouw en Visserij werd betrokken vanwege de belangen van de binnenvisserij en het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen werd betrokken vanwege de belangen van het Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart.

De voorgestelde wijziging voorziet in het laten vervallen van artikel 57 van de Binnenschepenwet. Het past – uitzonderingen daargelaten – in het algemeen niet meer in het hedendaagse wetgevingsbeleid om verplichtingen tot interdepartementaal overleg op formeel-wettelijk niveau vast te leggen. Bovendien werkt het artikel vertragend indien ontwerp-besluiten voorgelegd dienen te worden, die onderwerpen betreffen die voor de betreffende sector niet van belang zijn.

Indien bij de voorbereiding van ontwerp-besluiten die worden vastgesteld op basis van de Binnenschepenwet de belangen van de recreatievaart, de binnenvisserij of het Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart, mogelijkerwijs geraakt worden, zal na de totstandkoming van de onderhavige wetswijziging op de gebruikelijke wijze interdepartementaal overleg plaatsvinden met het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, dan wel het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen.

#### *Artikelen II en III*

Zowel artikel I, onderdeel A, van dit wetsvoorstel als artikel 95, onderdeel A, van de Wet Raad voor de Transportveiligheid, brengen een wijziging

aan in artikel 1 van de Binnenschepenwet. In verband met het feit de mogelijkheid bestaat dat de Wet Raad voor de Transportveiligheid eerst in werking treedt nadat artikel I, onderdeel A, in werking is getreden, voorziet artikel II in een overgangsbepaling voor wat betreft de inwerking-treding van artikel I, onderdeel A, en voorziet artikel III in een wijziging van artikel 1 van de Binnenschepenwet.

#### *Artikel IV*

In verband met de noodzakelijke afstemming tussen het onderhavige wetsvoorstel en de daarmee verband houdende uitvoeringsregelingen, is, met uitzondering van artikel I, onderdeel K, inwerkingtreding bij koninklijk besluit noodzakelijk.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

## TRANSPONERINGSTABEL

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

Artikel 1, eerste lid	Is geïmplementeerd door vervanging van de Regeling vaststelling model groot vaarbewijs door een nieuwe regeling.
Artikel 1, tweede lid	Behoeft geen implementatie.
Artikel 1, derde lid	Is geïmplementeerd in artikel 16 van het onderhavige wetsvoorstel.
Artikel 1, vierde lid	Is geïmplementeerd door wijziging van de Regeling EG-erkenning vaarbewijzen bedrijfsmatige vaart.
Artikel 1, vijfde lid	Is reeds geregeld door middel van artikel 17, eerste lid, onder f, van de Binnenschepenwet.
Artikel 1, zesde lid	Is geïmplementeerd door invoeging van artikel 28a in het Besluit vaarbewijzen binnenvaart.
Artikel 2a	Behoeft geen implementatie.
Artikel 2b	Is reeds geregeld in artikel 1 van de Binnenschepenwet.
Artikel 2c	Is geïmplementeerd door wijziging van artikel 1, eerste lid, van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart.
Artikel 3, eerste lid	Is geïmplementeerd door wijziging van de artikelen 16 en 18 van de Binnenschepenwet. In artikel 1 van de Binnenschepenwet is een definitie van het begrip «bedrijfsmatig» opgenomen.
Artikel 3, tweede lid	Behoeft geen implementatie.
Artikel 4, eerste lid	Wordt door middel van de implementatie van de artikelen 5 tot en met 8 van de richtlijn geïmplementeerd.
Artikel 4, tweede lid	Is geïmplementeerd door wijziging van de Regeling EG-erkenning vaarbewijzen bedrijfsmatige vaart.
Artikel 5	Is reeds geregeld in artikel 20 van de Binnenschepenwet.
Artikel 6, eerste lid	Is reeds geregeld in de artikelen 19 en 21 van de Binnenschepenwet en bijlage I bij het Keuringsbesluit vaarbewijzen binnenvaart. Voorts geïmplementeerd door wijziging van de artikelen 19, eerste lid, onder a, en 23, tweede lid, van de Binnenschepenwet en artikel 6 van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart.
Artikel 6, tweede lid	Is geïmplementeerd in de artikelen 23 en 23a van de Binnenschepenwet en door wijziging van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart.
Artikel 7, eerste lid	Is reeds geregeld in artikel 12 van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart.
Artikel 7, tweede lid	Is behoudens de aantekening in het persoonlijke dienstboekje geregeld in artikel 12 van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart. Voorts geïmplementeerd door wijziging van artikel 12 van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart.

Artikel 7, derde en vierde lid	Is geïmplementeerd door wijziging van artikel 12 van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart.
Artikel 8, eerste lid	Is reeds geregeld in artikel 19 van de Binnenschepenwet. Voorts geïmplementeerd door wijziging van artikel 10 van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart en bijlage 2, van de regeling van 3 juli 1992, houdende goedkeuring Examenreglement en Examenprogramma Schippersdiploma's binnenvaart (Stcrt. 144).
Artikel 8, tweede lid	Behoeft geen implementatie.
Artikel 9, eerste lid	Is voor het geldingsgebied van het Binnenvaart-politiereglement en het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen geregeld in de Regeling radardiploma binnenvaart. Voorts geïmplementeerd door van toepassing verklaring van genoemde regeling voor de Westerschelde en de Eemsmonding. Erkenning radardiploma voor de Rijn is reeds geregeld in artikel 17 van de Regeling radardiploma binnenvaart.
Artikel 9, tweede lid	Is geïmplementeerd door middel van wijziging van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart.
Artikel 10	Is reeds geregeld in het examenreglement enprogramma schippersdiploma binnenvaart en de vereiste kennis op grond van het Binnenschepenbesluit. Voorts geïmplementeerd door wijziging van artikel 8 van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart.
Artikel 11	Behoeft geen implementatie.
Artikel 12	Behoeft geen implementatie.
Artikel 13, eerste lid	Zie aanhef van het wetsvoorstel en de daarbij behorende memorie van toelichting.
Artikel 13, tweede lid	Behoeft geen implementatie.
Artikel 13, derde lid	Behoeft geen implementatie.
Artikel 14	Behoeft geen implementatie.