

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)

B

ADVIES RAAD VAN STATE EN NADER RAPPORT

Hieronder zijn opgenomen het advies van de Raad van State d.d. 9 maart 1999 en het nader rapport d.d. 1 juni 1999, aangeboden aan de Koningin door de minister van Verkeer en Waterstaat. Het advies van de Raad van State is cursief afgedrukt.

Bij Kabinetsmissive van 3 december 1998, no. 98.005743, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat, bij de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet met memorie van toelichting, houdende wijziging van de Binnenschepenwet in verband met de implementatie van richtlijn nr. 96/50/EG van de Raad van de Europese Unie van 23 juli 1996 betreffende de harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenvaartuigen welke bij het goederen- en personenvervoer in de Gemeenschap gebruikt worden (PbEG L 235).

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 3 december 1998, nr. 98.005743, machtigde Uwe Majesteit de Raad van State zijn advies inzake het bovenvermelde voorstel van wet rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 9 maart 1999, nr. W09.98.0552/V, bied ik U hierbij aan.

De Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, nadat met het advies rekening zal zijn gehouden.

1. Het voorstel van wet strekt tot 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) (hierna: de richtlijn). Oogmerk van deze richtlijn is, zoals gesteld in de considerans daarvan: «... dat het, tot waarborging van de vereiste uniformiteit en doorzichtigheid, wenselijk is dat de Gemeenschap een model vaststelt voor één enkel nationaal vaarbewijs, dat door alle Lid-Staten erkend wordt en niet behoeft te worden ingewisseld, ...». Dienovereenkomstig bepaalt artikel 1, derde lid, van de richtlijn: «Het vaarbewijs wordt overeenkomstig het bepaalde in de onderhavige richtlijn afgegeven door de bevoegde autoriteiten van de Lid-Staten.». De tekst van de richtlijn wekt de indruk dat beoogd is een uniform vaarbewijs in te voeren dat in alle lidstaten overeenkomstig uniforme voorwaarden wordt afgegeven.

In het implementatievoorstel wordt evenwel in twee opzichten daarvan afgeweken. Enerzijds bevat het voorstel wijzigingen die verdergaan dan door de richtlijn wordt vereist. Anderzijds gaat het voorstel volgens de memorie van toelichting ervan uit dat de richtlijn uitsluitend betrekking heeft op bedrijfsmatig vervoer van goederen en personen. In artikel 1, eerste lid, van de richtlijn is echter bepaald dat de lidstaten «een vaarbewijs vaststellen voor het besturen van binnenvaartuigen bij het vervoer van goederen en personen» en artikel 3, eerste lid, bepaalt dat de richtlijn geldt voor: «schippers van alle typen binnenvaartuigen». De artikelen van de richtlijn maken ook geen onderscheid tussen bedrijfsmatig en ander vervoer van personen of goederen. In het licht hiervan zou in de memorie van toelichting moeten worden aangegeven waarop de conclusie berust dat de richtlijn zich beperkt tot het bedrijfsmatig vervoer en ruimte laat voor het stellen van nationale aanvullende of afwijkende voorschriften. Indien daar geen adequate grondslag voor bestaat, zullen ook deze onderdelen van het voorstel moeten worden heroverwogen.

1. Het standpunt van de Raad dat de richtlijn van toepassing zou zijn op schippers van binnenvaartuigen die voor het vervoer van goederen en personen zijn bestemd, zonder nader onderscheid te maken tussen bedrijfsmatige en niet-bedrijfsmatige vaart, brengt met zich mee dat de richtlijn tevens van toepassing zou zijn op schippers van pleziervaartuigen (niet-bedrijfsmatig varende schepen). Deze visie wordt niet gedeeld. Een aanknopingspunt voor het standpunt dat de richtlijn uitsluitend van toepassing is op het bedrijfsmatig vervoer van goederen en personen, is in de eerste plaats te vinden in de grondslag – artikel 75 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap – van de richtlijn. Op grond van dit artikel worden regels vastgesteld die de doelstellingen van het Verdrag nastreven in het kader van een gemeenschappelijk vervoerbeleid. Voorts blijkt uit de overwegingen van de richtlijn: «dat er communautaire voorschriften voor de afgifte van deze vaarbewijzen moeten worden vastgesteld om aan eventuele concurrentiedistorsies het hoofd te bieden». Tevens wordt overwogen: «.....dat er op nationale binnenwateren die niet met het waterwegennet van een andere lid-staat in verbinding staan geen sprake is van internationale concurrentie en dat er derhalve geen reden bestaat de in de onderhavige richtlijn bedoelde bepalingen ook hier verplicht te stellen». Aangezien er bij het varen met pleziervaartuigen geen sprake is van concurrentiedistorsies of van internationale concurrentie, is er geen aanleiding te veronderstellen dat de richtlijn mede van toepassing is op de schippers van deze categorie schepen. Om die reden wordt er in het wetsvoorstel vanuit gegaan dat de richtlijn betrekking heeft op het bedrijfsmatig vervoer van goederen en personen. Ten overvloede wordt opgemerkt dat het gegeven dat de richtlijn van toepassing is op schippers van bedrijfsmatig gebruikte binnenvaartuigen die voor het vervoer van goederen en personen zijn bestemd, slechts zeer beperkte gevolgen heeft, aangezien er nauwelijks niet-bedrijfsmatig gebruikte, voor het vervoer van goederen of personen bestemde binnenvaartuigen met een lengte van meer dan 20 meter of bestemd voor het vervoer van meer dan 12 passagiers, bestaan.

Naar aanleiding van de opmerking van de Raad dat de tekst van de richtlijn de indruk wekt dat beoogd is een uniform vaarbewijs in te voeren, dat in alle lid-staten overeenkomstig uniforme voorwaarden wordt afgegeven en dat de richtlijn om die reden geen ruimte biedt voor wijzigingen die verder gaan dan door de richtlijn wordt vereist, wordt het volgende opgemerkt. 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. Anders dan de Raad meent, beoogt de richtlijn echter ten aanzien van de voorwaarden voor de afgifte van dit communautaire vaarbewijs een bepaald minimum niveau vast te stellen. Uit de overwegingen blijkt: ... «dat het hiertoe absoluut noodzakelijk is dat met deze bepalingen minimumeisen worden vastgesteld waaraan de aanvrager dient te voldoen om het vaarbewijs voor de binnenvaart te kunnen verkrijgen». Dienovereenkomstig bepaalt artikel 4, eerste lid, van de richtlijn dat de aanvrager ter verkrijging van een vaarbewijs aan de in de artikelen 5 tot en met 8 bedoelde minimumeisen moet voldoen. Het staat de lid-staten derhalve vrij ten aanzien van de voorwaarden voor de afgifte van vaarbewijzen verder-

gaande eisen te stellen. Op dit punt hanteert de richtlijn de minimum-harmonisatiemethode. 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 algemene 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.

Overeenkomstig de aanbeveling van de Raad is in de memorie van toelichting in deze zin aangevuld.

2. Ook indien aanvullende en afwijkende nationale voorschriften verenigbaar zouden blijken te zijn met de richtlijn, ware het voorstel te beperken tot de regels die noodzakelijk zijn voor de implementatie (zie aanwijzing 337 van de Aanwijzingen voor de regelgeving). Bij de uitvoering van de richtlijn is tot dusver al een zodanige vertraging opgetreden dat de termijn voor uitvoering per 8 april 1998 verlopen is. Wijzigingen die niet noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de richtlijn zullen de totstandkoming allicht verder vertragen, bijvoorbeeld omdat voorstellen, zoals dat om houders van een vaarbewijs vanaf de 50-jarige leeftijd elke 5 jaar opnieuw medisch te keuren, vermoedelijk zowel binnen als buiten de Staten-Generaal nog tot discussie zullen leiden. De Raad van State adviseert derhalve het voorstel van wet strikt te beperken tot wat noodzakelijk is voor de implementatie van de richtlijn.

2. De Raad adviseert het voorstel van wet strikt te beperken tot wat noodzakelijk is voor de implementatie van de richtlijn. De in het wetsvoorstel opgenomen bepalingen die niet rechtstreeks dienen ter implementatie van de richtlijn, hangen echter, om in de memorie van toelichting aangegeven redenen, zozeer samen met de voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenvaartuigen, dat deze voor een goede uitvoering van de richtlijn wenselijk zijn.

3. Indien de richtlijn uitsluitend betrekking zou hebben op schepen waarmee bedrijfsmatig goederen of personen worden vervoerd, zou het inderdaad nodig zijn om bedrijfsmatig en niet-bedrijfsmatig vervoer te onderscheiden, zoals de regering in de toelichting stelt (artikel 1, onderdeel A). Desondanks betwijfelt de Raad of het daartoe nodig is het begrip bedrijfsmatig in de wet te definiëren. Zeker indien het een beperking betreft die uit de richtlijn voortvloeit terwijl het begrip daarin niet wordt gedefinieerd, bestaat, bijvoorbeeld naar aanleiding van een gerechtelijke procedure, het risico dat geconstateerd wordt dat de afbakening in de definitie niet in overeenstemming met de richtlijn is en aanpassing behoeft. Dat kan tot gevolg hebben dat de Nederlandse wet regelmatig moet worden aangepast. Dat is niet nodig; reeds nu wordt het begrip in een aantal bepalingen van de Binnenschepenwet gehanteerd (artikelen 3, 16, 18 en 55), zonder dat het gedefinieerd is. Ook elders in de wetgeving komt dit begrip voor zonder dat dit nader gedefinieerd wordt. De voorgestelde definitie van bedrijfsmatig (artikel 1, onderdeel A) omvat blijkens de memorie van toelichting mede het geval dat tegen niet kostendekkende vergoeding werkzaamheden worden verricht of diensten worden verleend. Dat geeft een uitbreiding aan het begrip bedrijfsmatig die daar in het spraakgebruik doorgaans niet onder begrepen wordt. Meer in het algemeen valt: «tegen vergoeding van kosten» (of dit kostendekkend is of niet), niet samen met het bedrijfsmatig karakter van het vervoer. Er zijn tal van situaties denkbaar waarin er sprake is van een vergoeding van kosten, zonder dat dit betekent dat er sprake is van bedrijfsmatig vervoer van personen. De voorgestelde definitie dreigt dan ook rechtsonzekerheid in de hand te werken, doordat situaties die naar geldende maatschappelijke maatstaven niet als bedrijfsmatig worden beschouwd, daaronder begrepen kunnen worden. Aangezien het begrip reeds nu in de Binnenschepenwet wordt gebruikt, kan deze definitie bovendien gevolgen hebben die verder strekken dan de regeling. Gelet op het voorgaande beveelt de Raad aan de in artikel 1, onderdeel j, opgenomen definitie geheel, dan wel de zinsnede «of tegen vergoeding», te schrappen. Indien wordt vastgehouden aan een definitie van het begrip, ware in de toelichting aan te geven waar deze op berust en waarom zij noodzakelijk is.

4. Indien de richtlijn niet uitsluitend betrekking heeft op het bedrijfsmatig vervoer van goederen en personen, behoeft het voorstel van wet op een aantal punten aanpassing. Het gaat in het bijzonder om de volgende onderdelen.

a. In artikel 3 van de richtlijn wordt bepaald, dat de richtlijn geldt voor schippers van alle typen vaartuigen die voor het vervoer van goederen of personen zijn bestemd, met uitzondering van schippers voor het vervoer van:

1. goederen bestemde vaartuigen met een lengte van minder dan 20 meter en
2. passagiers bestemde vaartuigen die, naast de bemanning, niet meer dan twaalf personen vervoeren.

Ingevolge artikel 16 van de Binnenschepenwet (Artikel I, onderdeel B) wordt daarentegen aan schippers van een schip met een lengte van minder dan 15 meter, dat bestemd is of gebruikt wordt voor het niet-bedrijfsmatig, naast de bemanning, vervoeren van meer dan twaalf personen, niet de eis gesteld van het bezit van een vaarbewijs. Die eis zou op grond van de richtlijn wel gesteld moeten worden indien deze niet beperkt is tot het bedrijfsmatig vervoer.

b. Artikel 23 van de Binnenschepenwet bevat in het eerste lid een opsomming van gevallen waarin een schipper geen medische keuring behoeft te ondergaan. Zo behoeft een schipper van een vaartuig van 20 meter of meer, bestemd voor het vervoer van goederen, waarbij er geen sprake is van bedrijfsmatig vervoer, geen medisch onderzoek te ondergaan. Hetzelfde geldt voor de schipper van een sleep- of duwboot, als bedoeld in artikel 16, tweede lid, onder c, of van een voor het vervoer van passagiers bestemd vaartuig dat naast de bemanning niet-bedrijfsmatig meer dan twaalf personen vervoert. Deze uitzonderingen worden niet genoemd in artikel 6, eerste lid, van de richtlijn, dat zich er tegen verzet dat in dergelijke situaties een medische keuring achterwege blijft en volstaan kan worden met een gezondheidsverklaring als bedoeld in het tweede lid van artikel 23 van de Binnenschepenwet. Ingevolge artikel 6, tweede lid, van de richtlijn moeten ouders van een vaarbewijs die de 65-jarige leeftijd hebben bereikt zich ieder jaar aan het medisch onderzoek, bedoeld in artikel 6, eerste lid, van de richtlijn onderwerpen. Artikel 23, eerste lid, onder a, bepaalt echter dat het medisch onderzoek achterwege kan blijven, indien de aanvrager een klein vaarbewijs wenst te verkrijgen. Hetzelfde geldt voor de vrijstelling voorzien in artikel 23, eerste lid, onder c, van de Binnenschepenwet.

De Raad beveelt aan om artikel 23, eerste lid, onderdelen a en c, in overeenstemming te brengen met de richtlijn, dan wel toe te lichten op grond waarvan de discrepantie met het bepaalde in de richtlijn aanvaardbaar is.

3 en 4. De opmerkingen van de Raad ten aanzien het bedrijfsmatig vervoer van goederen of personen worden vanwege hun onderlinge samenhang hieronder gezamenlijk behandeld.

Zoals in onderdeel 1 van dit nader rapport is gesteld, is de richtlijn uitsluitend van toepassing op schippers van binnenvaartuigen die bestemd zijn voor het bedrijfsmatig vervoer van goederen of personen. De Raad erkent dat het in dat geval nodig is om bedrijfsmatig en niet-bedrijfsmatig vervoer te onderscheiden, maar betwijfelt of het daartoe nodig is het begrip bedrijfsmatig in de wet te definiëren en wijst daarbij op het risico van gerechtelijke procedures als gevolg waarvan de wet regelmatig zou moeten worden aangepast. 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. 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. Overeenkomstig de aanbeveling van de Raad is de memorie van toelichting op dit punt aangevuld.

5. Met de wijziging van artikel 23, eerste lid, onder b, (artikel I, onder F) en de invoeging van een nieuw artikel 23a (artikel I, onder G) wordt voorgesteld de

houder van een (groot) vaarbewijs vanaf de leeftijd van 50 jaar periodiek medisch te onderzoeken. Thans ligt die grens nog op 65 jaar in de Binnenschepenwet. Ook de richtlijn (artikel 6, tweede lid) stelt een leeftijds-grens van 65 jaar. Het voorstel om de leeftijdsgrens te verlagen wordt gemotiveerd met de overweging dat ingevolge het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 voor de Rijn de leeftijdsgrens van 50 jaar geldt (artikel 4.01). Teneinde te voorkomen dat een schipper die op medische gronden niet langer geschikt wordt geacht in de Rijnvaart alsnog op de overige binnenwateren kan gaan varen, hetgeen uit veiligheidsoogpunt niet wenselijk zou zijn, zou eenzelfde keuringsregime voor schippers in en buiten de Rijnvaart noodzakelijk zijn.

Die motivering is echter niet steekhoudend in het licht van het feit dat de verschillende leeftijdsgrenzen nu al bestaan en dat ze gelijk worden getrokken op het moment dat door de werking van de richtlijn de gewraakte situatie binnen de Gemeenschap als geheel ontstaat. Het verschil tussen Rijnvaart en vervoer op andere binnenwateren bestond en blijft bestaan. Wanneer het voorstel wordt aanvaard, zullen op de overige binnenwateren nog steeds buitenlandse schippers kunnen varen die medisch niet meer geschikt zijn voor de Rijnvaart, terwijl Nederlandse schippers die mogelijkheid niet alleen op de Nederlandse binnenwateren wordt ontnomen, maar ook elders binnen de Gemeenschap tenzij zij alsnog elders een vaarbewijs verkrijgen.

Het enkele feit dat in het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 een leeftijds-criterium van 50 jaar is opgenomen, is naar de mening van de Raad een ontoereikende reden voor een algehele verlaging van de leeftijdsgrens voor de eis van een periodieke medische keuring. Daarvoor is in eerste instantie van belang of er objectieve gegevens zijn, waaruit blijkt dat reeds vanaf de 50-jarige leeftijd schippers zodanig lichamelijk of geestelijk minder geschikt zijn, dat daardoor de veiligheid op de binnenwateren meer in gevaar wordt gebracht dan bij schippers onder de 50 jaar, zodat terecht een onderscheid kan worden gemaakt. Uit de memorie van toelichting blijkt vooralsnog niet van dergelijke objectieve gegevens.

De Raad adviseert de terzake voorgestelde artikelen te heroverwegen.

5. Het standpunt van de Raad dat aansluiting bij het in het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 opgenomen leeftijds criterium van 50 jaar voor de periodieke medische keuring een ontoereikende reden voor een algehele verlaging van de leeftijdsgrens van 65 naar 50 jaar is, wordt niet gedeeld. Indien niet zou worden aangesloten bij het in het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 opgenomen leeftijds criterium van 50 jaar, zou een houder van een Rijnpatent die op 50-jarige leeftijd medisch ongeschikt wordt verklaard – waardoor zijn vaarbewijs ongeldig wordt en hij in de Rijnvaart niet meer mag varen – immers nog altijd tot aan het bereiken van de 65-jarige leeftijd op de overige binnenwateren kunnen varen. Aangezien gebleken is dat deze schipper daarvoor medisch ongeschikt is, is het niet wenselijk dat hij nog deelneemt aan het scheepvaartverkeer. Indien het wetsvoorstel wordt aanvaard, zullen, zoals de Raad terecht constateert, buitenlandse schippers die niet meer medisch geschikt zijn voor de Rijnvaart nog wel op de overige binnenwateren kunnen varen. Hierbij dient echter de kanttekening te worden geplaatst 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. Indien het wetsvoorstel wordt aangenomen, betekent dit 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. De memorie van toelichting is ter zake aangevuld.

6. Artikel 55a (artikel I, onderdeel J) bevat een overgangsregeling met betrekking tot de voor het in werking treden van het nieuwe artikel 23a afgegeven grote vaarbewijzen. Artikel 1, zesde lid, van de richtlijn voorziet eveneens in een overgangsregeling. Ingevolge dat artikel dienen de in bijlage I

van richtlijn nr.91/672/EEG genoemde nationale vaarbewijzen die uit hoofde van die richtlijn wederzijds erkend worden en welke uiterlijk 18 maanden na inwerkingtreding van de richtlijn zijn afgegeven, zonder inwisselverplichting tot de op het vaarbewijs aangegeven uiterste datum geldig te blijven. Het bepaalde in artikel 55a lijkt niet in overeenstemming met de bepaling van de richtlijn in zoverre in dat artikel de geldigheidsduur van afgegeven vaarbewijzen wordt beperkt. Als gevolg van de vertraging bij de uitvoering van de richtlijn dreigt bovendien dat in andere lidstaten conform de bepalingen van de richtlijn afgegeven vaarbewijzen vooralsnog niet in Nederland worden erkend, terwijl andere lidstaten Nederlandse vaarbewijzen moeten erkennen ook al beantwoorden ze niet aan de bepalingen van de richtlijn. Met het oog hierop ware naar de mening van de Raad te overwegen of een afzonderlijke voorziening nodig en mogelijk is om deze situatie te voorkomen, althans zoveel mogelijk te beperken.

6. Zoals de Raad terecht constateert is het bepaalde in artikel 55a van het wetsvoorstel niet in overeenstemming met artikel 1, zesde lid, van de richtlijn voor zover in dat artikel de geldigheidsduur van afgegeven vaarbewijzen wordt beperkt. Zoals in onderdeel 5 van dit nader rapport reeds is uiteengezet, wordt op het punt van de periodieke medisch herkeuring, in overeenstemming met het minimum-harmonisatie karakter van de richtlijn op dit punt, van de richtlijn afgeweken. De eerste periodieke herkeuring vindt plaats op de 50-jarige leeftijd in plaats van op de 65-jarige leeftijd. In verband daarmee is het noodzakelijk de geldigheidsduur van de reeds afgegeven vaarbewijzen met dit voorstel in overeenstemming te brengen. Om die reden wordt in artikel 55a van het wetsvoorstel een overgangsbepaling voorgesteld voor schippers die reeds in het bezit zijn van een vaarbewijs dat voor de datum van inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel is afgegeven.

Naar aanleiding van de opmerking van de Raad dat, als gevolg van de vertraging bij de uitvoering van de richtlijn, de kans bestaat dat in andere lid-staten conform de bepalingen van de richtlijn afgegeven vaarbewijzen vooralsnog niet in Nederland worden erkend, wordt opgemerkt dat deze erkenning reeds, ter implementatie van richtlijn 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), is geregeld in de Regeling EG-erkenningen vaarbewijzen bedrijfsmatige vaart. Indien blijkt dat een van de lid-staten naar aanleiding van de onderhavige richtlijn de benaming van het nationale vaarbewijs heeft gewijzigd, dan wel ter uitvoering van de richtlijn een vaarbewijs met een nieuwe benaming invoert, zal op korte termijn de Regeling EG-erkenningen vaarbewijzen bedrijfsmatige vaart worden aangevuld, in die zin dat tevens deze «nieuwe» vaarbewijzen in Nederland worden erkend.

7. In artikel II is de inwerkingtreding van het wetsvoorstel geregeld. De artikelen van de wet treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Aangezien de datum waarop de richtlijn geïmplementeerd had moeten zijn al geruime tijd verstreken is, is naar het oordeel van de Raad een zo spoedig mogelijke inwerkingtreding gewenst.

7. Alhoewel ondergetekende het oordeel van de Raad onderschrijft dat een zo spoedig mogelijke inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel gewenst is, is inwerkingtreding op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, in verband met de noodzakelijke afstemming tussen het onderhavige wetsvoorstel en de daarmee verband houdende uitvoeringsregelingen, noodzakelijk.

8. Voor redactionele kanttekeningen verwijst het college naar de bij het advies behorende bijlage.

8. De redactionele kanttekeningen van de Raad zijn met één uitzondering overgenomen. Deze uitzondering betreft de kanttekening met betrekking tot de voorgestelde tekst van artikel 23a, vijfde lid, van de Binnenschepenwet. Krachtens de voorgestelde tekst van artikel 23a, eerste tot en met vierde lid, verliest het vaarbewijs zijn geldigheid telkens na drie maanden na het bereiken van de leeftijd waarop een periodieke medische herkeuring moet worden

ondergaan. Hiermee wordt de houder van een vaarbewijs een termijn van drie maanden gegeven om zich te laten herkeuren. Naar de mening van ondergetekende dient deze additionele termijn van drie maanden eveneens toe te komen aan houders van vaarbewijzen die de leeftijd van 65 jaar hebben bereikt. Tevens is dit voorstel in overeenstemming met artikel 6, tweede lid, van de richtlijn.

9. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om het wetsvoorstel in één opzicht aan te vullen. In artikel I, onder F, van het wetsvoorstel is, onder vernummering van het derde en vierde onderdeel tot vierde en vijfde onderdeel, een nieuw derde onderdeel opgenomen, waarin artikel 23, eerste lid, onder c, van de Binnenschepenwet wordt gewijzigd. Op grond van de voorgestelde wijziging wordt de geldigheidsduur van de medische verklaring, bedoeld in artikel 19, eerste lid, onder a, van de Binnenschepenwet, teruggebracht 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.

De Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

*De waarnemend Vice-President van de Raad van State,
P. J. Boukema*

Ik moge U verzoeken het hierbij gevoegde gewijzigde voorstel van wet en de gewijzigde memorie van toelichting aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal te zenden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Bijlage bij het advies van de Raad van State van 9 maart 1999, no. W09.98 0552/V, met redactionele kanttekeningen die de Raad in overweging geeft.

- Aangezien artikel I, onderdeel A, uitgaat van de tekst van de Binnenschepenwet, zoals die na inwerkingtreding van artikel 89 van de Wet Transportongevallenraad komt te luiden en die wet nog niet in werking is getreden, in het wetsvoorstel voorzien in een overgangsbepaling die ermee rekening houdt dat artikel I, onderdeel A, eerder in werking kan treden dan artikel 89 van Wet Transportongevallenraad.
- Aangezien blijkens de begripsomschrijvingen, bedoeld in artikel 1, onderdelen k en l, een sleep- en duwboot als schepen zijn aangeduid (artikel I, onderdeel A), in artikel 16, eerste lid, onderdelen a en b, (artikel I, onderdeel B) de tekst «, met inbegrip van een sleep- of duwboot,» laten vervallen.
- Mocht met artikel 16, eerste lid, onderdeel c, (artikel I, onderdeel B) beoogd zijn ook schippers van een schip, dat geen sleep- of duwboot is, maar dat wel wordt gebruikt om een schip met een lengte van 20 meter of meer te slepen, langszij vastgemaakt mee te voeren of te duwen, in het bezit te laten zijn van een groot vaarbewijs, de tekst «een sleep- of duwboot, die» vervangen door: een schip, dat.
- In artikel 16, tweede lid (artikel I, onderdeel B), in de aanhef de tekst «Een schipper is» vervangen door «Onverminderd het eerste lid, is een schipper» en in onderdeel c laten vervallen: , met uitzondering van sleep- en duwboten als bedoeld in het eerste lid.
- In artikel 23a, tweede lid (artikel I, onderdeel G), na «tot de dag waarop hij» toevoegen: de.
- Aangezien de voorgestelde tekst van artikel 23a, vijfde lid, (artikel I, onderdeel G) tot misverstanden aanleiding kan geven, in dat artikellid de tekst «is geldig tot drie maanden na de eerstvolgende verjaardag van de houder», vervangen door: is één jaar geldig.