

Vergaderjaar 1995–1996

24 689

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

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

§ 1. Inleiding

Het onderhavige wetsvoorstel strekt tot implementatie in de Nederlandse wetgeving van richtlijn nr. 94/25/EG van het Europees Parlement en van de Raad van de Europese Unie van 16 juni 1994 inzake de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de Lid-Staten met betrekking tot pleziervaartuigen (PbEG L 164) (verder: de richtlijn). De richtlijn is gebaseerd op artikel 100A van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap. De voornaamste reden voor de vaststelling van deze richtlijn was, blijkens de overwegingen van de richtlijn, de omstandigheid dat de in de verschillende lid-staten van de Europese Unie geldende wettelijke voorschriften met betrekking tot de veiligheidskenmerken van pleziervaartuigen qua inhoud en werkingssfeer verschillen. Dergelijke verschillen kunnen leiden tot handelsbelemmeringen en ongelijke concurrentievoorwaarden op de interne markt. Aangezien – volgens de overwegingen van de richtlijn – harmonisatie van de wetgeving op dit onderdeel van de verschillende lid-staten de enige wijze is waarop deze veronderstelde belemmeringen van de vrije handel kunnen worden weggenomen, werd het noodzakelijk geacht een EG-richtlijn vast te stellen.

§ 2. De richtlijn pleziervaartuigen (nr. 94/25/EG)

a. strekking en reikwijdte van de richtlijn

Deze richtlijn behoort tot de categorie van de zogenaamde «nieuwe aanpak»-richtlijnen. Deze nieuwe aanpak houdt in, dat wat betreft het stellen van produktveiligheidseisen wordt volstaan met doelvoorschriften. Dit zijn voorschriften die het veiligheidsdoel omschrijven, maar niet, of uitsluitend in algemene termen, de middelen aangeven die daartoe dienen te worden gebruikt. Zij zijn in bijlage I bij de richtlijn opgenomen en worden daar aangeduid als essentiële veiligheidseisen met betrekking tot het ontwerp en de bouw van pleziervaartuigen. Alle in het gebied waarop de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte van toepassing is in de handel of in bedrijf te stellen pleziervaartuigen, voor zover deze onder de richtlijn vallen, dienen aan deze eisen te voldoen, enerzijds opdat in de toekomst de produktveiligheid van

pleziervaartuigen zal zijn geharmoniseerd, en anderzijds om ten aanzien van pleziervaartuigen te kunnen komen tot opheffing van handelsbelemmeringen binnen de Europese Unie. Op de wijze waarop de overeenstemming met deze eisen wordt vastgesteld en de vraag waaruit deze overeenstemming blijkt, wordt hieronder ingegaan bij de bespreking van de daartoe in de richtlijn opgenomen certificeringsprocedures.

De richtlijn is van toepassing op «pleziervaartuigen, gedeeltelijk afgebouwde pleziervaartuigen en losse en gemonteerde onderdelen» van pleziervaartuigen. Onder pleziervaartuig worden begrepen ieder vaartuig voor sport- en vrijetijdsdoeleinden, met een romplengte van 2,5 tot en met 24 meter. De richtlijn zondert voorts een aantal specifieke categorieën pleziervaartuigen van de werking van de richtlijn uit (vgl. artikel 2 van het onderhavige wetsvoorstel).

b. normadressaat

De richtlijn legt verplichtingen op aan de lid-staat, en regelt tevens verplichtingen die opgelegd moeten worden aan de fabrikanten van pleziervaartuigen en aan de keuringsinstanties, alsmede aan een ieder die pleziervaartuigen in de handel brengt of in bedrijf stelt in het gebied waarop de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte van toepassing is. Indien de fabrikant van het pleziervaartuig niet gevestigd is in het genoemde gebied, dienen de bedoelde verplichtingen mede te rusten op zijn binnen dit gebied gevestigde gemachtigde, dan wel op de importeur van het pleziervaartuig.

c. geharmoniseerde normen

In het voorgaande is al opgemerkt, dat men in «nieuwe aanpak»-richtlijnen geen gedetailleerde technische specificaties zal aantreffen, de zogenaamde «globale benadering». De gedachte hierbij is dat op deze wijze de voltooiing van de interne markt op snelle wijze kan worden gerealiseerd. Eén van de instrumenten die daarbij worden gehanteerd, is het gebruik van geharmoniseerde normen. De geharmoniseerde normen, bedoeld in de richtlijn, worden in opdracht van de Commissie van de Europese Gemeenschappen door de particuliere Europese normalisatie-lichamen CEN (de Europese Commissie voor normalisatie) en CENELEC (het Europees Comité voor elektrotechnische normalisatie) ontwikkeld en vastgesteld in gedetailleerde technische specificaties.

Pleziervaartuigen die met inachtneming van geharmoniseerde Europese normen worden vervaardigd, worden vermoed te voldoen aan de essentiële veiligheidseisen van de richtlijn. Dit vermoeden is een door de lid-staten weerlegbaar vermoeden. De Europese normen zijn immers een vastlegging van een aanvaard veiligheidsniveau, volgens de stand van de techniek op dat moment; zij zijn het resultaat van particulier overleg, waarin de overheid soms participeert. Dit brengt met zich mee, dat ook indien een pleziervaartuig is vervaardigd met inachtneming van geharmoniseerde normen, de mogelijkheid zich in de praktijk kan voordoen dat het pleziervaartuig niet aan de essentiële veiligheidseisen van de richtlijn voldoet. De overheid dient ingevolge de bepalingen van de richtlijn bij controle op de naleving uit te gaan van de essentiële veiligheidseisen, en zal tegen een produkt dat daaraan niet voldoet, moeten kunnen optreden.

In de regel zal echter vervaardiging in overeenstemming met de geharmoniseerde Europese normen een grote mate van zekerheid bieden aan de fabrikanten dat de produkten daadwerkelijk aan de essentiële veiligheidseisen voldoen. Indien of voor zover er nog geen geharmoniseerde normen zijn of niet gekozen wordt voor inachtneming van

geharmoniseerde normen, zal een fabrikant, door gebruikmaking van de in de richtlijn beschreven overeenstemmingsbeoordelingsprocedures moeten vaststellen, dat het pleziervaartuig voldoet aan de essentiële veiligheidseisen van de richtlijn, alvorens hij de CE-markering mag aanbrengen. Met de CE-markering en de verklaring van overeenstemming (zie onder d) geeft de fabrikant te kennen dat zijn pleziervaartuig voldoet aan de essentiële veiligheidseisen van de richtlijn.

d. certificering

Ter beoordeling van de overeenstemming met de veiligheidseisen, geeft de richtlijn certificeringsprocedures die de fabrikant, diens gemachtigde in het gebied waarop de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte van toepassing of, indien geen van hen in het genoemde gebied gevestigd is, degene die het pleziervaartuig in dat gebied in de handel brengt of in bedrijf stelt, in acht dient te nemen om zijn produkten rechtmatig en zonder belemmeringen in de handel te kunnen brengen of in bedrijf te (laten) stellen. Algemeen geldt dat elk pleziervaartuig, voordat mag worden overgegaan tot het in de handel brengen of in gebruik nemen, voorzien moet zijn van een CE-markering en vergezeld moet gaan van een door de fabrikant of diens in het gebied waarop de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte van toepassing is gevestigde gemachtigde opgestelde «verklaring van overeenstemming», waarin hij verklaart dat het produkt in overeenstemming is met de essentiële veiligheidseisen.

De CE-markering en de verklaring van overeenstemming mogen slechts worden afgegeven voor pleziervaartuigen die niet alleen in overeenstemming zijn met de essentiële veiligheidseisen, maar ten aanzien waarvan tevens de genoemde voorgeschreven procedures in acht zijn genomen door een in het gebied waarop de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte van toepassing is gevestigde fabrikant of zijn in dat gebied gevestigde vertegenwoordiger.

De richtlijn maakt in de keurings- en beoordelingsprocedures onderscheid tussen pleziervaartuigen die zijn ontworpen voor gebruik op de oceaan of de zee, voor de vaart op kustwateren en voor de vaart op kleine meren, rivieren en kanalen. Bij de beide eerste categorieën wordt daarnaast nog onderscheid gemaakt tussen pleziervaartuigen waarvan de romplengte minder is dan 12 meter, en vaartuigen met een romplengte van 12 meter of meer. Ten slotte bevat de richtlijn nog een afzonderlijke regeling voor de procedure van overeenstemmingsbeoordeling van onderdelen van pleziervaartuigen. De richtlijn schrijft per hiervoor weergegeven geval voor uit welke procedures of combinatie van procedures dient te worden gekozen. De richtlijn kent procedures voor: interne fabricagecontrole (bijlage V van de richtlijn), interne fabricagecontrole plus proeven (bijlage VI), EG-typeonderzoek (bijlage VII), gecombineerd met onderzoek naar overeenstemming met het type (bijlage VIII), produktkwaliteitswaarborging (bijlage IX), produktkeuring (bijlage X), eenheidskeuring (bijlage XI) en volledige kwaliteitswaarborging (bijlage XII). De in deze bijlagen opgenomen procedures worden gevormd door standaard-modules, die bij soortgelijke EG-richtlijnen in principe steeds worden toegepast en worden ontleend aan het Besluit nr. 93/465/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 22 juli 1993 betreffende de modules voor de verschillende fasen van de overeenstemmingsbeoordelingsprocedures en de voorschriften inzake het aanbrengen en het gebruik van de CE-markering van overeenstemming (PbEG L 220).

Wellicht ten overvloede wordt nog opgemerkt dat de CE-markering niet verward mag worden met een eventueel kwaliteitsmerk ten behoeve van de gebruiker. De CE-markering heeft immers een specifieke functie die direct samenhangt met het doel van de richtlijn en van artikel 100A van het Verdrag betreffende de Europese Unie, te weten het opheffen van de handelsbelemmeringen tussen de lid-staten.

e. keuringsinstanties

Het in onderdeel d genoemde EG-typeonderzoek, de produktkwaliteitswaarborging, de produktkeuring, de eenheidskeuring en de volledige kwaliteitswaarborging dienen, volgens de richtlijn, plaats te vinden door of onder toezicht van een daartoe door de lid-staat aangewezen onafhankelijke deskundige keuringsinstantie. Deze keuringsinstantie dient door de lid-staat bij de Commissie van de Europese Gemeenschappen te worden aangemeld. De lid-staten dienen bij de aanwijzing ten minste de criteria, opgenomen in bijlage XIV van de richtlijn in acht te nemen. Deze criteria hebben betrekking op onder meer de vereiste deskundigheid en onafhankelijkheid van de aan te wijzen instantie.

f. overheidstoezicht

In de richtlijn is, conform artikel 100A, vijfde lid, van het Verdrag betreffende de Europese Unie, een zogenaamde «vrijwaringsclausule» (artikel 7 van de richtlijn) opgenomen, waarin is vastgelegd dat indien de overheid constateert dat een pleziervaartuig of een onderdeel daarvan, voorzien van een CE-markering, bij juiste constructie, montage, correct onderhoud en gebruik overeenkomstig het gebruiksdoel, gevaar kan opleveren voor de veiligheid en de gezondheid van personen, eigendommen of het milieu, passende maatregelen dienen te worden genomen om het pleziervaartuig uit de handel te nemen of om het in de handel brengen of het in bedrijf stellen ervan te verbieden dan wel te beperken. De lid-staat dient van een dergelijke maatregel onmiddellijk de Commissie van de Europese Gemeenschappen op de hoogte te stellen, met vermelding van de redenen van deze beslissing en in het bijzonder of de niet-overeenstemming met de essentiële veiligheidseisen voortvloeit uit:

- a. het niet-beantwoorden aan die essentiële veiligheidseisen;
- b. een verkeerde toepassing van de Europese geharmoniseerde normen, voor zover wordt gesteld dat die zijn toegepast;
- c. leemten in de Europese geharmoniseerde normen.

g. overgangsrecht

Artikel 13, derde lid, van de richtlijn bevat een overgangsbepaling. Volgens deze bepaling staan de lid-staten toe dat in het tijdvak van 16 juni 1994 tot en met 16 juni 1998 pleziervaartuigen in de handel worden gebracht en in gebruik worden gesteld, die voldoen aan de voorschriften die op 1 juni 1994 op hun grondgebied van kracht zijn. Aangezien in Nederland op 1 juni 1994 voor pleziervaartuigen geen voorschriften in de zin van de richtlijn golden, behoeven de eisen van de richtlijn tot 16 juni 1998 niet toegepast te worden op pleziervaartuigen die in Nederland in de handel worden gebracht of in gebruik worden gesteld.

§ 3. Het onderhavige wetsvoorstel

a. algemeen

Bij de voorbereiding van de implementatie van de richtlijn kwam uiteraard als eerste de vraag aan de orde welke plaats in de Nederlandse wetgeving de richtlijn geïmplementeerd diende te worden. De bestaande

voorschriften betreffende veiligheidsvoorschriften voor schepen zijn geregeld bij en krachtens de Schepenwet onderscheidenlijk de Binnenschepenwet. De richtlijn ziet in principe zowel op zeegaande als op niet-zeegaande pleziervaartuigen, zodat alleen al vanuit dat oogpunt gezien implementatie in beide genoemde wetten zou moeten plaatsvinden. Nog daargelaten het daarbij optredende probleem dat de Schepenwet een Rijkswet is en de richtlijn niet geïmplementeerd hoeft te worden in de Nederlandse Antillen en Aruba, is implementatie van de richtlijn in deze wetten niet mogelijk, aangezien beide wetten als normadressaat primair de gebruiker van het schip aanmerken. De richtlijn bevat weliswaar veiligheidsvoorschriften, maar het primaire doel van de richtlijn is het wegnemen van eventuele handelsbelemmeringen. De richtlijn richt zich derhalve niet tot de gebruiker van het pleziervaartuig, maar tot de fabrikant, zijn gemachtigde of de importeur. Gezien de systematiek van de Schepenwet en de Binnenschepenwet bleek het niet mogelijk de richtlijn in deze wetten te implementeren. Andere wetten, die zich wel richten op fabrikanten en importeurs en vaak ook certificeringsprocedures kennen, zoals de Warenwet en de Wet gevaarlijke werktuigen, hebben een zodanige reikwijdte en opbouw dat het niet mogelijk is daarin regels op te nemen ten aanzien van de veiligheid van pleziervaartuigen, zonder de systematiek van deze wetten op onaanvaardbare wijze geweld aan te doen. Gezien de aard van de te implementeren voorschriften is het onontkoombaar dat daarvoor een formele wet noodzakelijk is, zodat gekozen diende te worden voor een afzonderlijke formeel-wettelijke regeling.

Gekozen is voor een zogenaamde «dynamische verwijzing» naar de richtlijn. Deze methodiek heeft als voordeel dat eventuele wijzigingen in de richtlijn (met inbegrip van de bijlagen daarbij), voor zover daarnaar in het wetsvoorstel wordt verwezen, rechtstreeks doorwerken in het Nederlandse recht. De implementatie van dergelijke wijzigingen vereist in die gevallen geen nadere regelgeving. De volgens de Aanwijzingen voor de regelgeving (nr. 343) vereiste bepaling, betreffende het moment van doorwerking in het Nederlandse recht van wijzigingen van de richtlijn, is opgenomen in artikel 25.

b. reikwijdte van het wetsvoorstel

In het wetsvoorstel wordt voor de definitie van «pleziervaartuig» aangeknoopt bij de richtlijn. Onder «pleziervaartuig» wordt verstaan: een schip dat is bestemd voor sportbeoefening of vrijetijdsbesteding, met een romplengte van minimaal 2,5 meter en maximaal 24 meter. De wet zal eveneens van toepassing zijn op een schip dat in de handel wordt gebracht om te worden gebruikt voor het geven van instructie ten behoeve van de uitoefening van de pleziervaart. Voorts wordt nog een aantal specifieke categorieën vaartuigen uitgezonderd (zie artikel 2). Deze opsomming is ontleend aan de richtlijn. Ook niet afgebouwde pleziervaartuigen en bepaalde onderdelen van of voor pleziervaartuigen vallen onder de reikwijdte van de richtlijn en het wetsvoorstel.

c. normadressaat

In het wetsvoorstel worden de verplichtingen, in navolging van de richtlijn, gelegd bij de fabrikant van een pleziervaartuig, zijn gemachtigde of bij een ieder die het pleziervaartuig in de handel brengt of in bedrijf stelt. Ten aanzien van het opleggen van de verplichtingen aan deze categorieën personen (zie de artikelen 5, tweede lid, 6, tweede lid, 7, tweede lid, en 14, vierde lid) zijn in het wetsvoorstel – tegen de achtergrond van artikel 4, tweede en derde lid, van de richtlijn – de verplichtingen primair bij de fabrikant gelegd. Indien deze de verplichting niet

nakomt, rust deze plicht op zijn gemachtigde of op de persoon die het pleziervaartuig in de handel brengt. Tevens is bepaald dat indien een van beide laatstgenoemden de verplichting nakomt, de andere van deze verplichting is ontheven.

Daarnaast wordt degene die een – al dan niet afgebouwd – plezier-vaartuig, of een onderdeel daarvan, toont op een beurs of tentoonstelling of bij een demonstratie, zonder dat het tentoongestelde voorzien is van een CE-markering, verplicht een duidelijk zichtbaar teken aan te brengen dat het desbetreffende produkt niet in de handel mag worden gebracht, noch in bedrijf kan worden gesteld, voordat het produkt in overeenstemming met de eisen van deze wet is gebracht. Ten slotte worden bij of krachtens de wet bepaalde verplichtingen opgelegd aan de keuringsinstanties met betrekking tot hun taakuitoefening.

d. verplichtingen

De hoofdnorm van het wetsvoorstel is opgenomen in artikel 3. Pleziervaartuigen (al dan niet afgebouwd) en bepaalde onderdelen daarvan, mogen slechts in de handel worden gebracht of in bedrijf worden gesteld, indien zij bij gebruik volgens hun bestemming geen gevaar opleveren voor de veiligheid en gezondheid van personen, goederen of het milieu wanneer zij op correcte wijze zijn gebouwd en worden onderhouden en zij zijn voorzien van een CE-markering. Daarnaast dienen de genoemde produkten te voldoen aan de essentiële veiligheidseisen van bijlage I van de richtlijn. De genoemde produkten worden vermoed te voldoen aan deze eisen, indien zij overeenstemmen met bij ministeriële regeling aangewezen Europese geharmoniseerde normen (vgl. paragraaf 2, onderdeel c, van deze toelichting en zie artikel 4 van het wetsvoorstel).

Op deze hoofdnorm worden enkele uitzondering gemaakt (artikel 15). Degene die een niet afgebouwd pleziervaartuig in de handel brengt, bestemd om door anderen te worden afgebouwd, is niet verplicht een CE-markering aan te brengen, maar dient bij het produkt een verklaring te voegen met een voorgeschreven inhoud, waaruit onder meer blijkt dat het produkt voldoet aan essentiële veiligheidseisen, voor zover deze in het desbetreffende stadium van de constructie van toepassing zijn. Ook is het niet verplicht een – al dan niet afgebouwd – pleziervaartuig, of een onderdeel daarvan, dat getoond wordt op een beurs of tentoonstelling of bij een demonstratie, te voorzien van een CE-markering, mits een duidelijk zichtbaar teken is aangebracht dat het desbetreffende produkt niet in de handel mag worden gebracht, noch in bedrijf kan worden gesteld, voordat het produkt in overeenstemming met de eisen van deze wet is gebracht.

e. certificering

In het wetsvoorstel (hoofdstuk 3) zijn de certificeringsprocedures van de richtlijn overgenomen. In artikel 5 worden, evenals in de richtlijn, vier categorieën onderscheiden, met de daarbij behorende (combinaties van) certificeringsprocedures. Bij de eerste twee categorieën wordt daarbinnen weer onderscheid gemaakt tussen pleziervaartuigen met een romplengte van minder dan 12 meter en een romplengte van 12 meter of meer.

Het gaat om de volgende categorieën:

1°. pleziervaartuigen van de ontwerp-categorieën A en B, respectievelijk «Oceaan» (= ontworpen voor lange reizen, van voornamelijk zelfstandig opererende vaartuigen, waarbij de windkracht meer dan 8 op de schaal van Beaufort kan bedragen en de karakteristieke golfhoogte meer dan 4

meter is) en «Zee» (= ontworpen voor zeereizen bij een mogelijke windkracht tot en met 8 en een mogelijke golfhoogte tot en met 4 meter),

van minder dan 12 meter: interne fabricagecontrole plus proeven met betrekking tot de stabiliteit en het drijfvermogen (bijlage VI van de richtlijn);

van 12 meter of meer:

- EG-typeonderzoek, aangevuld met de procedure van overeenstemming (bijlage VII + VIII van de richtlijn);
- EG-typeonderzoek, aangevuld met de procedure van produktkwaliteitswaarborging (bijlage VII + IX van de richtlijn);
- EG-typeonderzoek, aangevuld met de procedure van produktkeuring (bijlage VII + X van de richtlijn);
- de procedure van eenheidskeuring (bijlage XI van de richtlijn), of
- de procedure van volledige kwaliteitswaarborging (bijlage XII van de richtlijn);

2°. pleziervaartuigen van de ontwerp-categorie C, «Kust» (= ontworpen voor de vaart in kustwateren, grote baaien, riviermondingen, meren en rivieren bij een mogelijke windkracht tot en met 6 en een mogelijke karakteristieke golfhoogte tot en met 2 meter),

van minder dan 12 meter:

- indien er overeenstemming is met bepaalde geharmoniseerde Europese normen: interne fabricagecontrole (bijlage V van de richtlijn);
- indien er geen overeenstemming is met bepaalde geharmoniseerde Europese normen: interne fabricagecontrole plus proeven met betrekking tot de stabiliteit en het drijfvermogen (bijlage VI van de richtlijn);

van 12 meter of meer:

- EG-typeonderzoek, aangevuld met de procedure van overeenstemming (bijlage VII + VIII van de richtlijn);
- EG-typeonderzoek, aangevuld met de procedure van produktkwaliteitswaarborging (bijlage VII + IX van de richtlijn);
- EG-typeonderzoek, aangevuld met de procedure van produktkeuring (bijlage VII + X van de richtlijn);
- de procedure van eenheidskeuring (bijlage XI van de richtlijn), of
- de procedure van volledige kwaliteitswaarborging (bijlage XII van de richtlijn);

3°. pleziervaartuigen van de ontwerp-categorie D, «Beschut» (= ontworpen voor de vaart op kleine meren, rivieren en kanalen bij een mogelijke windkracht tot en met 4 en een mogelijke karakteristieke golfhoogte tot en met 0,5 meter): interne fabricagecontrole (bijlage V van de richtlijn);

4°. voor bepaalde onderdelen van of voor pleziervaartuigen, te weten vonkafschermingsvoorzieningen voor binnenboordmotoren en buitenboordmotoren, beveiligingen tegen starten in ingeschakelde toestand van buitenboordmotoren, stuurwielen, stuurmechanismen en bekabeling, brandstoftanks en -buizen en gefabriceerde luiken en patrijspoorten:

- EG-typeonderzoek, aangevuld met de procedure van overeenstemming (bijlage VII + VIII van de richtlijn);
- EG-typeonderzoek, aangevuld met de procedure van produktkwaliteitswaarborging (bijlage VII + IX van de richtlijn);
- EG-typeonderzoek, aangevuld met de procedure van produktkeuring (bijlage VII + X van de richtlijn);
- de procedure van eenheidskeuring (bijlage XI van de richtlijn), of
- de procedure van volledige kwaliteitswaarborging (bijlage XII van de richtlijn).

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.

Indien volstaan kan worden met interne fabricagecontrole dient de fabrikant, na het voorgeschreven dossier te hebben samengesteld, zelfstandig te verklaren dat de vervaardigde pleziervaartuigen in overeenstemming zijn met de essentiële veiligheidseisen en de CE-markering aan te brengen. Hij zal, zowel bij pleziervaartuigen die niet, als bij pleziervaartuigen die wel aan een EG-typeonderzoek zijn onderworpen, als het gaat om serieproductie, zich er steeds van moeten vergewissen dat de pleziervaartuigen aan de specificaties van het dossier en aan de voorschriften voldoen.

g. keuringsinstanties

Bij de aanwijzing van keuringsinstantie zal de Minister van Verkeer en Waterstaat zich baseren op bepaalde nader uit te werken normen. De aan te wijzen instanties kunnen het voldoen aan deze normen aantonen door over een relevante erkenning van de Raad voor de certificatie te beschikken. Waar mogelijk en efficiënt zal deze erkenning worden verlangd, alvorens tot aanwijzing zal worden overgegaan. Deze aanpak is in overeenstemming met het ministerraadsbesluit over keuring en certificatie in een Europese context, waarover de Tweede Kamer is geïnformeerd bij brief van de Minister van Economische Zaken van 9 januari 1991 (Kamerstukken II 1990/91, 21 800 XIII, nr. 41). Artikel 8, tweede lid, maakt het mogelijk over dit onderwerp bij ministeriële regeling nadere regels te stellen.

Met deze handelwijze wordt tevens bewerkstelligd dat de aan te wijzen instanties, die eveneens aangemeld dienen te worden bij de Commissie van de Europese Gemeenschappen, voldoen aan de in bijlage XIV van de richtlijn gestelde criteria. Met de door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen instanties worden gelijkgesteld de door de andere lid-staten in het kader van de richtlijn bij de Commissie van de Europese Gemeenschappen aangemelde keuringsinstanties.

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 andere regelingen ter uitvoering van toepasselijke communautaire voorschriften. Momenteel zijn er 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.

i. toezicht en handhaving

Het toezicht op de naleving van het bij of krachtens deze wet bepaalde wordt opgedragen aan (de ambtenaren van) de Scheepvaartinspectie. Zij dienen toe te zien op het handelen van fabrikanten, hun gemachtigden of importeurs van pleziervaartuigen, zoals in het wetsvoorstel voorgeschreven. Daarnaast zijn zij echter ook belast met het toezicht op een juiste taakuitoefening door de keuringsinstanties. Indien bijvoorbeeld mocht blijken dat een dergelijke instantie onvoldoende zorgvuldig

optreedt, kan de aanwijzing van deze instantie uiteraard ongedaan worden gemaakt.

Bij de keuze voor het handhavingssysteem van het onderhavige wetsvoorstel is overwogen of hier wellicht aanleiding zou zijn de bestuurlijke boete te hanteren. In het kabinetsstandpunt inzake de bestuurlijke boete (Kamerstukken II 1993/94, 23 400 VI, nr. 48) is aangegeven dat o.a. nagegaan wordt of de wetgeving op het terrein van de zeescheepvaart en de binnenvaart zich leent voor introductie van de bestuurlijke boete. Op een aantal punten (de geringe normatieve lading van de normen, het feit dat overtreding van de normen waarschijnlijk geen letsel aan personen of schade aan goederen zal veroorzaken, de relatieve duidelijkheid van de normen, het ontbreken van de noodzaak bij de handhaving van de normen ingrijpende dwangmiddelen in te zetten) voldoet de in dit wetsvoorstel neergelegde materie aan de criteria voor de invoering van de bestuurlijke boete die in het kabinetsstandpunt worden genoemd. Naar verwachting zal overtreding van de in het wetsvoorstel opgenomen normen echter weinig voorkomen. De systematiek van de richtlijn is zodanig dat fabrikanten e.d. er veel belang bij hebben de bepalingen van de wet te volgen, om in het bijzonder hun exportmogelijkheden binnen de Europese Gemeenschap niet in gevaar te brengen. Daarenboven heeft de enige ambtelijke dienst die over voldoende expertise beschikt om het toezicht op de naleving van deze wet uit te oefenen – de Scheepvaartinspectie – geen ervaring met het instrument van de bestuurlijke boete. Het introduceren van de bestuurlijke boete in dit wetsvoorstel zou derhalve een zodanige voorbereidings-termijn vragen, dat een tijdige implementatie van de richtlijn in gevaar komt.

De vraag naar de sanctionering van de scheepvaartwetgeving komt opnieuw aan de orde in het lopende project tot (her)codificatie van het publieke zeerecht. Indien besloten mocht worden in de genoemde wetgeving voor (een deel van) de handhaving de bestuurlijke boete te gebruiken, zal opnieuw worden bezien of het wenselijk is deze ook in te voeren in het onderhavige wetsvoorstel.

Ter uitvoering van de richtlijn wordt handelen in strijd met een aantal van de in de wet opgenomen voorschriften strafbaar gesteld (zie artikel 17). Gezien de (economische) aard van de desbetreffende delicten, wordt de handhaving geregeld door opname van artikel 17 van het onderhavige wetsvoorstel in de Wet op de economische delicten (WED). Voorgesteld wordt deze bepaling op te nemen in de opsomming in artikel 1 van de WED, gezien de aard van de desbetreffende delicten. Aanmerking van de bedoelde feiten als overtredingen is in overeenstemming met de zwaarte van de delicten. De richtlijn verplicht niet tot het aanmerken van deze feiten als misdrijven, maar slechts tot het stellen van alle noodzakelijke maatregelen tot handhaving van de regeling. Aangezien er ook overigens geen bijzondere redenen zijn tot opnemen van artikel 17 van de Wet pleziervaartuigen in een van de andere onderdelen van artikel 1 van de WED is, conform Ar 147, derde lid, gekozen voor opneming onder 4° (zie artikel 26).

In de praktijk zal in eventueel voorkomende gevallen door de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie, die ten aanzien van de in deze wet strafbaar gestelde feiten niet over opsporingsbevoegdheid beschikken, een beroep worden gedaan op het politieapparaat. Zoals aangegeven zullen de handhavingslasten voor het justitieel apparaat echter, naar verwachting, beperkt blijven.

j. overgangsrecht

Zoals gezegd in paragraaf 2, onderdeel g, van deze toelichting, golden in Nederland op 1 juni 1994 voor pleziervaartuigen geen voorschriften in de zin van de richtlijn, zodat de eisen van de richtlijn tot 16 juni 1998 niet toegepast behoeven te worden op pleziervaartuigen die in Nederland in de handel worden gebracht of in gebruik worden gesteld (artikel 24). De bepalingen betreffende het aanbrengen van CE-markeringen e.d. – zie bijvoorbeeld artikel 17, tweede en derde lid, – werken echter wel onmiddellijk. Het is – bijvoorbeeld ten behoeve van de export van pleziervaartuigen naar een andere lid-staat – van groot belang dat in Nederland gevestigde fabrikanten of importeurs bevoegd zijn op een wijze conform de richtlijn CE-markeringen van overeenstemming op het produkt aan te brengen en verklaringen van overeenstemming bij het produkt te voegen. Dergelijke handelingen dienen met onmiddellijke ingang overeenkomstig de richtlijn uitgevoerd te (kunnen) worden.

§ 4. Artikelsgewijze toelichting

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. De keuringsinstanties als bedoeld in het eerste lid, onderdeel f, dienen aangemerkt te worden als bestuursorgaan in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Als gevolg hiervan bestaat het voornemen deze keuringinstanties op te nemen in het Aanwijzingsbesluit bestuursorganen Wob en WNo. 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. Artikel 1, derde lid, onderdeel h, van de richtlijn is door middel van een materiële aanduiding overgenomen in onderdeel a, ten dele ontleend aan artikel 1, tweede lid, onder p, van het Binnenschepenbesluit. In onderdeel b 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 competitiedoeleinden en die zijn te onderscheiden van boten bestemd voor andere sportdoeleinden. Onderdeel g 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 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 pleziervaarttuig, 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 veiligheidseisen. 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.

Artikel 4

Bij het voldoen aan de essentiële veiligheidseisen van bijlage I van de richtlijn dienen de lid-staten uit te gaan van op Europees niveau vastgestelde geharmoniseerde normen (artikel 5 van de richtlijn). De lid-staten zijn volgens de richtlijn verplicht de referentie-nummers van de aangegeven normen te publiceren. Dit zal in Nederland gebeuren door vermelding van de aangewezen normen in een ministeriële regeling.

Het voldoen aan de veiligheidseisen van bijlage I van de richtlijn behoeft 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 pleziervaartuigen 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.

Artikelen 5 en 6

Artikel 5 regelt de procedure van overeenstemmingsbeoordeling die gevolgd moet worden volgens artikel 8 van de richtlijn en de bijlagen bij de richtlijn waarnaar in dat artikel wordt verwezen.

In artikel 6 is een aantal verplichtingen van de fabrikant opgenomen dat uit de bijlagen voortvloeit. Artikel 6, tweede lid, bepaalt dat soortgelijke verplichtingen rusten op de gemachtigde van de fabrikant of, indien de fabrikant of zijn gemachtigde niet zijn gevestigd in het gebied waarop de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte van toepassing is, op de persoon die het pleziervaartuig in de handel brengt. Aangezien de richtlijn zich op een groot aantal punten tot de fabrikant, zijn gemachtigde of de persoon die het pleziervaartuig in de handel brengt, richt, komt een overeenkomstige bepaling op een aantal plaatsen in het wetsvoorstel terug.

Artikel 7

Dit artikel bevat de bepalingen ten aanzien van (de verplichting tot) het aanbrengen van de CE-markering en de wijze waarop dit dient te geschieden. Daarmee wordt artikel 4, vijfde lid, artikel 10, tweede lid, en bijlage IV van de richtlijn geïmplementeerd.

Artikelen 8 en 9

In deze artikelen is de procedure opgenomen voor de aanwijzing van de keuringsinstanties, conform artikel 9 van de richtlijn.

In artikel 8, eerste lid, is opgenomen dat aan de aanwijzing van een keuringsinstantie voorschriften kunnen worden verbonden, die mede betrekking kunnen hebben op de door de keuringsinstantie in rekening te brengen tarieven. Daarmee wordt tevens voorzien in de ingevolge de concept-aanvulling van de Aanwijzingen voor de regelgeving met betrekking tot zelfstandige bestuursorganen, vereiste mogelijkheid om overheidstoezicht uit te oefenen op de door deze bestuursorganen in rekening te brengen tarieven. Tevens zullen in deze voorschriften verplichtingen worden opgelegd ten aanzien van het volgen van een uniforme, op centraal niveau bepaalde interpretatie van de technische normen die de richtlijn oplegt. Daartoe zullen in samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven richtsnoeren worden opgesteld, die door de aangewezen keuringsinstanties dienen te worden gehanteerd. Ook valt bij deze voorschriften te denken aan de verplichting een verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid af te sluiten, de verplichting tijdig mededeling te doen van een eventuele staking van de werkzaamheden en procedurele voorschriften.

Artikel 8, tweede 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. In deze

ministeriële regeling zullen voorts andere onderwerpen geregeld kunnen worden, zoals verplichtingen ten aanzien van archivering en rapportage. In deze ministeriële regeling zal zoveel mogelijk gebruik gemaakt worden van de model-bepalingen die opgenomen zijn in de concept-aanvulling van de Aanwijzingen voor de regelgeving met betrekking tot zelfstandige bestuursorganen.

Artikel 10

Uit bijlage VII, onderdelen 4.2 en 4.3, van de richtlijn, blijkt dat het mogelijk is dat de keuringsinstantie het typeonderzoek niet (volledig) zelf verricht, maar (onderdelen van) het onderzoek laat verrichten door anderen. Overeenkomstige bepalingen staan in bijlage IX, onderdeel 4.4, en bijlage XII, onderdeel 4.4, van de richtlijn. Gezien het feit dat de keuringsinstantie dient te voldoen aan de bepalingen van bijlage XIV van de richtlijn en de noodzakelijk controle daarop, kan het niet de bedoeling zijn dat een eenmaal aangewezen keuringsinstantie het onderzoek vervolgens volledig uitbesteedt aan een andere instantie. Dit artikel maakt het mogelijk daaromtrent bij ministeriële regeling nadere regels te stellen.

Artikel 11

Als gevolg van wijzigingen in de interpretatie van bijlage I van de richtlijn (zie artikel 5 van de richtlijn) of als gevolg van wijzigingen in de bijlagen van de richtlijn door middel van een wijzigingsrichtlijn (vgl. hetgeen in paragraaf 3, onderdeel a, laatste alinea, is gezegd over de «dynamische verwijzing» naar de (bijlagen van de) richtlijn), dat het mogelijk is dat een bepaald model, nadat een EG-typeonderzoekverklaring is afgegeven, niet meer voldoet aan de eisen van bijlage I van de richtlijn. Voor deze gevallen bepaalt artikel 11 dat de keuringsinstantie bij een dergelijk vermoeden een onderzoek instelt en (artikel 11, tweede lid) indien geconstateerd wordt dat het model niet aan de essentiële veiligheidseisen voldoet, de EG-typeonderzoekverklaring intrekt.

Artikel 12

In onderdeel 2.1 van bijlage I van de richtlijn, wordt bepaald dat op elk pleziervaartug een rompidentificatienummer moet zijn aangebracht, dat onder andere de fabriekscode bevat. Deze code – een uniek nummer voor iedere fabrikant – wordt op verzoek van de fabrikant in principe door de Minister van Verkeer en Waterstaat afgegeven. Het ligt in de bedoeling deze fabriekscodes echter niet door of namens de Minister te laten verlenen, maar hiervoor een andere instanties aan te wijzen. Het tweede en derde lid van artikel 12 geven de daarvoor noodzakelijk wettelijke basis.

Artikel 13

De fabrikant, zijn gemachtigde, dan wel persoon die het pleziervaartug in de handel brengt, zullen in de praktijk vrijwillig alle medewerking verlenen aan de keuringsinstanties, voor zover het onderzoeken betreft die gericht zijn op het verkrijgen van EG-typegoedkeuringen en dergelijke. Bij het ontbreken van deze medewerking is het gevolg immers dat – bijvoorbeeld – de gevraagde goedkeuring zal worden geweigerd. De keuringsinstanties hebben echter ook bepaalde toezichthoudende taken. Zo zijn zij belast met het verrichten van een onderzoek indien vermoed wordt dat het model op basis waarvan de EG-typegoedkeuring is afgegeven, niet langer voldoet aan de eisen van de richtlijn (zie artikel 11). Ook zijn zij in het kader van de produktkwaliteitswaarborging (onderdeel 4 van bijlage IX van de richtlijn) en de volledige kwaliteitswaarborging

(onderdeel 4 van bijlage XII van de richtlijn) belast met bepaalde toezichthoudende taken. Artikel 13 legt aan de fabrikant, zijn gemachtigde en de persoon die het pleziervaartuig in de handel brengt, de verplichting op de nodige medewerking te verlenen aan de keuringsinstanties bij de uitoefening van hun wettelijke taak.

Artikel 14

Een van de belangrijkste controle-instrumenten die in de richtlijn worden gehanteerd, is de verplichting de technische documentatie die betrekking heeft op de fabricage van het pleziervaartuig of een onderdeel daarvan, ter beschikking te hebben en gedurende een periode van tien jaar voor controledoeleinden te bewaren. Deze documentatie dient inhoudelijk te voldoen aan de eisen van bijlage XIII van de richtlijn. Artikel 14 bevat de in de richtlijn opgenomen verplichtingen ten aanzien van het opstellen en bewaren van deze technische documentatie.

Artikel 15

De richtlijn bevat in artikel 4, tweede en vierde lid, enkele bijzondere bepalingen ten aanzien van het in de handel brengen van gedeeltelijk afgebouwde pleziervaartuigen (bijvoorbeeld casco's), die zijn bestemd om door anderen te worden afgebouwd. Dergelijke pleziervaartuigen zullen, eenmaal afgebouwd, in de praktijk vaak onder de uitzondering van artikel 2, eerste lid, onderdeel h, van het wetsvoorstel vallen, omdat het in die gevallen gaat om pleziervaartuigen die voor persoonlijk gebruik zijn bestemd en niet in de handel worden gebracht. De richtlijn en het wetsvoorstel zijn niet van toepassing op dergelijke pleziervaartuigen. In verband daarmee zijn ook de nog niet afgebouwde pleziervaartuigen, bestemd om door anderen te worden afgebouwd, van het wetsvoorstel uitgezonderd (artikel 15, eerste en tweede lid).

Artikel 15, derde lid, bevat een afwijkende regeling voor pleziervaartuigen en onderdelen daarvan die slechts tentoongesteld of gedemonstreerd worden. Ook op deze gevallen is het wetsvoorstel niet van toepassing. Zodra een dergelijk pleziervaartuig of onderdeel daarvan in de handel wordt gebracht, is het de voorgestelde regeling echter weer van toepassing.

Artikel 16

Dit artikel regelt de verplichtingen van de Minister van Verkeer en Waterstaat, die in de richtlijn op de lid-staat worden gelegd. Het gaat hier om de verplichtingen, bedoeld in de artikelen 7, eerste en derde lid, en 10, vierde lid, onder b, van de richtlijn.

Artikelen 17 en 26

De richtlijn verplicht op verschillende plaatsen tot het nemen van maatregelen ten aanzien van bepaalde handelingen (artikel 2 en artikel 7, derde lid, van de richtlijn) of het verbieden van bepaalde gedragingen (artikel 10, derde lid). Zoals in paragraaf 3, onderdeel i, van deze toelichting is uiteengezet is vooralsnog gekozen voor de handhaving van de normen van de richtlijn in het onderhavige wetsvoorstel door middel van een strafrechtelijke sanctionering. De daarvoor in aanmerking komende gedragingen zijn opgesomd in artikel 17. Gezien de aard van de delicten is, zoals vermeld, voor de handhaving van deze verbodsbepalingen aangeknoopt bij de Wet op de economische delicten (zie artikel 26).

Artikel 18

Het toezicht op de naleving van het onderhavige wetsvoorstel kan niet alleen aan de keuringsinstanties worden overgelaten. De overheid dient te kunnen instaan voor een juiste naleving van de richtlijn en zich daarvoor de benodigde instrumenten te verschaffen. Een van de belangrijkste onderdelen van het toezicht zal bestaan uit het toezicht op een juiste taakuitoefening door de keuringsinstanties. Aangezien de laatste zelf ook een toezichthoudende taak hebben, wordt in dit verband wel gesproken van «meta-toezicht» door een overheidsinstantie. Gezien het feit dat de Scheepvaartinspectie de meest deskundige overheidsinstantie op het terrein van veiligheidsvoorschriften voor zee- en binnenschepen is, en deze dienst daarnaast ook deskundig is en ervaring heeft met betrekking tot het houden van toezicht op keuringsinstanties (bijvoorbeeld de klassebureaus, die een groot aandeel hebben in het verrichten van veiligheidsonderzoeken in de scheepvaart), is ervoor gekozen de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie te belasten met het houden van toezicht op de naleving van hetgeen bij of krachtens het wetsvoorstel wordt geregeld.

Artikel 24

In de paragrafen 2, onderdeel g, en 3, onderdeel j, is reeds uiteengezet op welke wijze in de richtlijn en dit wetsvoorstel voorzien is in een regeling van het overgangsrecht.

Artikel 25

De reeds vermelde techniek van de «dynamische verwijzing» naar een richtlijn, vereist een bepaling als artikel 25, conform Ar 343.

Artikel 27

Aangezien het niet zeker is dat de parlementaire behandeling van dit wetsvoorstel kan worden afgerond voor de in de richtlijn vastgelegde toepassingsdatum (16 juni 1996), is de inwerkingtredingsdatum bepaald op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

Transponeringstabel

Bepaling richtlijn:	wetsartikel/opmerkingen:
1, eerste lid	algemene systematiek van de wet
1, tweede lid	1, eerste lid, onderdeel a, tweede en derde lid
1, derde lid	2
2, eerste lid	3, eerste en derde lid
2, tweede lid	behoeft geen implementatie
3	3, tweede en derde lid
4, eerste lid	behoeft geen implementatie
4, tweede lid	15, eerste en tweede lid
4, derde lid	behoeft geen implementatie
4, vierde lid	15, derde lid
4, vijfde lid	7, vierde en vijfde lid
5	4
6, eerste lid	behoeft geen implementatie
6, tweede lid	idem
6, derde lid	idem
6, vierde lid	idem
7, eerste lid	16, eerste en derde lid
7, tweede lid	behoeft geen implementatie
7, derde lid	16, tweede lid, 17, derde lid
7, vierde lid	behoeft geen implementatie
8	5, 6
9, eerste lid	8, eerste lid, 9
9, tweede lid	8, eerste lid
9, derde lid	8, vierde lid
10, eerste lid	3, eerste en derde lid
10, tweede lid	7, derde lid
10, derde lid	17, vierde lid
10, vierde lid	16, tweede, derde en vijfde lid, 17, derde lid
11	Algemene wet bestuursrecht
12	behoeft geen implementatie
13, eerste lid	27/planning wetgevingsprocedure
13, tweede lid	planning wetgevingsprocedure
13, derde lid	24