

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)

A

I WETSVOORSTEL

– In artikel I, onderdeel B, luidde het voorgestelde artikel 16, eerste en tweede lid, als volgt:

1. Een schipper is bij het varen op de binnenwateren in het bezit van een geldig groot vaarbewijs, indien hij vaart met:

a. een schip, met inbegrip van een sleep- of duwboot, met een lengte van 20 meter of meer dat bedrijfsmatig wordt gebruikt of voor bedrijfsmatig gebruik is bestemd;

b. een schip, met inbegrip van een sleep- of duwboot, dat wordt gebruikt of is bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen, buiten de bemanning;

c. een sleep- of duwboot, die wordt gebruikt om een schip met een lengte van 20 meter of meer te slepen, langszij vastgemaakt mee te voeren of te duwen.

2. Een schipper is bij het varen op de binnenwateren in het bezit van een geldig klein vaarbewijs, indien hij vaart met:

a. een schip met een lengte van 15 meter of meer dat niet bedrijfsmatig wordt gebruikt;

b. een schip met een lengte tussen de 15 en 20 meter dat bedrijfsmatig wordt gebruikt of voor bedrijfsmatig gebruik is bestemd;

c. een sleep- of duwboot, met

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

uitzondering van sleep- en duwboten als bedoeld in het eerste lid;

d. een motorboot met een lengte van minder dan 15 meter die een snelheid van meer dan 20 kilometer per uur kan bereiken.

– Artikel I, onderdeel F, bestond uit 4 onderdelen; het vierde en vijfde onderdeel waren genummerd als derde en vierde onderdeel.

– In artikel I, onderdeel G, ontbrak in het voorgestelde artikel 23a, tweede lid, het woord «de» voor: leeftijd van 55 jaar.

– De artikel III en IV ontbraken; artikel IV was genummerd als artikel II.

II MEMORIE VAN TOELICHTING

– Paragraaf 2 luidde als volgt:

§ 2. De richtlijn

De richtlijn is gebaseerd op artikel 75 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap. In de richtlijn worden communautaire minimum-eisen gesteld voor de afgifte van vaarbewijzen waarvan het bezit de schipper de bevoegdheid geeft in alle lid-staten bedrijfsmatig goederen of personen met binnenvaartuigen te vervoeren.

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 waarvan het bezit een schipper de bevoegdheid geeft in alle lid-staten bedrijfsmatig goederen of personen met binnenvaartuigen te vervoeren, 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, was het, in verband met de verschillen in nationale wetgevingen op het punt van de voorwaarden voor de afgifte van vaarbewijzen voor binnenvaartuigen en in verband met de noodzaak om de veiligheidseisen

voor binnenvaartuigen geleidelijk aan te scherpen, noodzakelijk communautaire voorschriften voor de afgifte van vaarbewijzen vast te stellen. Tevens waren deze communautaire voorschriften noodzakelijk om aan eventuele concurrentiedistorsies het hoofd te bieden.

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. Ook is de richtlijn niet van toepassing op nationale binnenwateren die niet met het waterwegennet van een andere lid-staat in verbinding staan.

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. Een overeenkomstig de voorschriften van de richtlijn aan een 18-jarige afgegeven vaarbewijs moet eveneens door alle lid-staten worden erkend. 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 beroeps-ervaring heeft als lid van de dekbemanning 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.

– Paragraaf 4,
a. tweede alinea, laatste zin, luidde als volgt:

De richtlijn zelf staat hieraan niet in de weg, aangezien het een minimum harmonisatie richtlijn betreft.

b. derde alinea, laatste zin, luidde als volgt:

Overigens gelden in Duitsland vergelijkbare bepalingen.

– Paragraaf 6, artikel I, onderdeel A, luidde als volgt:
A.

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

In de Binnenschepenwet wordt aan schippers van schepen die bedrijfsmatig varen bepaalde eisen gesteld. Met name de verplichting voorzien te zijn van een groot vaarbewijs is hier van belang. Maar ook speelt bedrijfsmatigheid een rol bij het verplicht voorzien zijn van een certificaat van onderzoek. Voorgesteld wordt de definitie van bedrijfsmatig zo te formuleren, dat zodra er sprake is van een vergoeding voor de geleverde diensten, bedrijfsmatigheid wordt aangenomen. Uitgangspunt hierbij is dat indien betaald dient te worden voor een geleverde dienst, de betaler ervan uit mag gaan dat het schip in goede staat verkeert en de schipper van dit schip 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 vergoedingskarakter niets afdoen.

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

– Paragraaf 6, artikel I, onderdeel B en D, onder a,

a. eerste alinea, laatste zin, luidde als volgt:

De in de huidige Binnenschepenwet opgenomen categorie schepen met een laadvermogen van 15 ton of meer, bestemd of gebruikt voor de bedrijfsmatige vaart en voor het varen waarmee het bezit van een groot vaarbewijs is vereist, is in het onderhavige wetsvoorstel niet meer terug te vinden, omdat de richtlijn deze categorie schepen niet kent.

b. derde alinea, eerste drie zinnen, luidden als volgt:

Onder c wordt bepaald dat de schipper van een sleep- of duwboot, die wordt gebruikt om een schip met een lengte van 20 meter of meer te slepen, langszij vastgemaakt mee te voeren of te duwen, eveneens voorzien dient te zijn van een groot vaarbewijs. De lengte van de sleep- of duwboot is in dit geval niet van belang.

– Paragraaf 6, artikel I, onderdelen B en D, onder b, tweede alinea, eerste zin, luidde als volgt:

In artikel 16, tweede lid, onder c, wordt bepaald, dat de schipper van een sleep- of duwboot, met uitzondering van de in het eerste lid genoemde sleep- en duwbotten, van een klein vaarbewijs voorzien dient te zijn.

– In paragraaf 6, artikel I, onderdelen B en D, onder c,

a. luidde de eerste zin van de tweede alinea als volgt:

Op de Rijn, de Lek en de Waal is het op grond van de Herzene Rijnvaartakte tot stand gekomen Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 van toepassing.

b. ontbrak in de eerste regel van de vierde alinea het woord «afgegeven».

– Paragraaf 6, artikel I, onderdeel F, a. eerste alinea, eerste zin, luidde als volgt:

In onderdeel F, vierde onderdeel, wordt voorgesteld artikel 23, derde

lid, van de Binnenschepenwet te wijzigen.

b. tweede alinea, eerste zin, luidde als volgt:

Het wordt niet meer wenselijk geacht vast te houden aan de bepaling, 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 een onderzoek naar de kennis en bekwaamheid om een schip te voeren dient plaats te vinden.

– In Paragraaf 6, artikel I, onderdeel G,

a. ontbrak het laatste deel van de eerste alinea dat begint met: «Opgemerkt wordt».

b. ontbrak de laatste alinea.

– Artikel II luidde als volgt:

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 artikelen III en IV ontbraken.