

Vergaderjaar 2000–2001

**27 886**

## **Wijziging van de Binnenschepenwet, de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, alsmede enkele andere regelingen teneinde te voorzien in een wettelijke basis voor een aantal uitvoeringsregelingen van verdragen**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **§ 1. Inleiding**

Het onderhavige wetsvoorstel strekt er in de eerste plaats toe in een wettelijke basis te voorzien voor uitvoeringsregelingen van de op 17 oktober 1868 te Mannheim tot stand gekomen Herziene Rijnvaartakte (Trb. 1955, 161) (hierna: de Herziene Rijnvaartakte). Twee algemene maatregelen van bestuur die uitvoering geven aan de Herziene Rijnvaartakte zijn, zoals toen gebruikelijk was, direct gebaseerd op de Herziene Rijnvaartakte en op artikel 89, eerste lid, van de Grondwet, nl. het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 en het Besluit van 27 februari 1973 tot aanwijzing van de ambtenaren, belast met de handhaving der bepalingen van de Herziene Rijnvaartakte en van de daarop gegronde reglementen (Stb. 115). Hiermee zijn deze uitvoeringsregelingen zogenaamde zelfstandige algemene maatregelen van bestuur. Het vaststellen van algemeen verbindende voorschriften bij zelfstandige algemene maatregel van bestuur is naar huidige rechtsopvatting echter ongewenst; slechts in uitzonderlijke gevallen bij wijze van tijdelijke voorziening is er ruimte voor een dergelijk type regeling (vergelijk aanwijzing 21, Aanwijzingen voor de regelgeving). De vier andere algemene maatregelen van bestuur die uitvoering geven aan de Herziene Rijnvaartakte, nl. het Besluit radar- en bochtaanwijzerapparatuur Rijnvaart 1989, het Besluit typegoedkeuring navigatielantaarns Rijnvaart 1990, het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 en het Besluit Reglement radarpatenten, zijn bij wijze van tussentijdse voorziening gebaseerd op de Scheepvaartverkeerswet. In 2, onderdeel a, van deze memorie van toelichting wordt hieraan aandacht besteed. De voorgestelde wijzigingen bieden aan al deze uitvoeringsregelingen een wettelijke basis in de Binnenschepenwet, met uitzondering van één aspect, waaraan een wettelijke basis wordt gegeven in de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Terzake wordt eveneens verwezen naar 2, onderdeel a, van deze memorie van toelichting.

Het onderhavige wetsvoorstel strekt er in de tweede plaats toe in een wettelijke basis te voorzien voor het Metingsbesluit Binnenvaartuigen 1978, dat is gebaseerd op de op 15 februari 1966 te Genève tot stand gekomen Overeenkomst nopens de meting van binnenvaartuigen, met Bijlage en Protocol van ondertekening (Trb. 1967, 43). Deze grondslag wordt gecreëerd in de Binnenschepenwet. In verband hiermee wordt

voorgesteld om een verplichting om gemeten te zijn in de Binnenschepenwet op te nemen voor schepen die voorzien moeten zijn van een certificaat van onderzoek, en om de Wet van 10 maart 1979, houdende de berekening van de kosten voor de meting van binnenvaartuigen (Stb. 171), in te trekken. Verwezen wordt naar § 2, onderdeel b, van deze memorie van toelichting.

Het onderhavige wetsvoorstel strekt er in de derde plaats toe om enige correcties van ondergeschikte aard in de Binnenschepenwet en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart aan te brengen en enkele andere regelingen te wijzigen.

## **§ 2. Algemene toelichting**

### *a. Uitvoeringsregelingen van de Herziene Rijnvaartakte*

De Herziene Rijnvaartakte is een op 17 oktober 1868 te Mannheim tot stand gekomen verdrag, dat bepalingen bevat betreffende het scheepvaartverkeer op de Rijn. Zwitserland, Frankrijk, Duitsland, Nederland en België zijn bij dit verdrag aangesloten. Deze verdragspartijen worden wel aangeduid als de Rijnsoeverstaten en België. De voorbereidingen en de totstandkoming van de hieruit voortvloeiende, ook Nederland als verdragspartij bindende, internationale regelingen vinden plaats binnen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), die bestaat uit door de Rijnsoeverstaten en België aangewezen commissarissen. Voor Nederland betekent de Herziene Rijnvaartakte het bestaan van een internationaal regime op het Nederlandse deel van de Rijn, met inbegrip van de Waal en de Lek. De algemene maatregelen van bestuur die uitvoering geven aan de Herziene Rijnvaartakte zijn derhalve van toepassing op schepen die de Rijn in Nederland, met inbegrip van de Waal en de Lek, bevaren. Krachtens artikel 1 van de Herziene Rijnvaartakte maken de Waal en de Lek deel uit van de Rijn. In het wetsvoorstel wordt daarom de formulering «de Rijn in Nederland, met inbegrip van de Waal en de Lek» gebruikt. Voor de andere Nederlandse binnenwateren kunnen op nationaal niveau regels worden vastgesteld. Deze nationale beleidsruimte wordt echter beperkt door richtlijnen, de binnenvaart betreffende, die op Europees niveau tot stand komen.

Twee algemene maatregelen van bestuur die uitvoering geven aan de Herziene Rijnvaartakte zijn, zoals in 1 vermeld, tot op heden gebaseerd op de Herziene Rijnvaartakte zelf en op artikel 89, eerste lid, van de Grondwet, en zijn hiermee zogenaamde zelfstandige algemene maatregelen van bestuur. Het gaat hierbij om het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 en het Besluit van 27 februari 1973 tot aanwijzing van de ambtenaren, belast met de handhaving der bepalingen van de Herziene Rijnvaartakte en van de daarop gegronde reglementen (Stb. 115).

Het Besluit radar- en bochtaanwijzerapparatuur Rijnvaart 1989, het Besluit typegoedkeuring navigatielantaarns Rijnvaart 1990, het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 en het Besluit Reglement radarpatenten, die eveneens uitvoering geven aan de Herziene Rijnvaartakte, zijn momenteel op de Scheepvaartverkeerswet gebaseerd. In verband met de hierboven omschreven bezwaren ten aanzien van zelfstandige algemene maatregelen van bestuur is bij de vaststelling van deze regelingen bij wijze van tijdelijke voorziening voor vaststelling op basis van de Scheepvaartverkeerswet gekozen. De Scheepvaartverkeerswet bevat echter bepalingen met betrekking tot de ordening van het scheepvaartverkeer. Op blz. 1 van de nota van toelichting bij het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 werd bijvoorbeeld uiteengezet, dat er weliswaar de voorkeur aan werd gegeven om het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 uiteindelijk op de

Binnenschepenwet te baseren, maar dat, in verband met het ontbreken van een wettelijke basis in die wet, bij wijze van tijdelijke voorziening het besluit op de Scheepvaartverkeerswet werd gebaseerd.

Gezien de door de bovengenoemde besluiten geregelde materie, wordt in het onderhavige wetsvoorstel voorgesteld om voor de genoemde uitvoeringsregelingen een wettelijke basis in de Binnenschepenwet te creëren, met uitzondering van één onderdeel waarop in de volgende alinea wordt ingegaan. In de Binnenschepenwet zijn technische voorschriften opgenomen betreffende de deugdelijkheid, de inrichting en de uitrusting van schepen die de nationale binnenwateren bevaren en voorts bepalingen betreffende de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid aan boord van deze schepen. Tevens zijn in de Binnenschepenwet voorschriften betreffende de kennis, bekwaamheid en lichamelijke geschiktheid opgenomen en worden de in verband hiermee af te geven vaarbevoegdheidsbewijzen geregeld. Het ligt voor de hand om alle op deze onderwerpen betrekking hebbende uitvoeringsbesluiten van de Herziene Rijnvaartakte eveneens bij die wet onder te brengen. Hierdoor ontstaat er een wet die zowel voor binnenschepen in de nationale vaart als voor binnenschepen in de Rijnvaart soortgelijke onderwerpen behandelt.

Hoofdstuk 23 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 (ROSR 1995), dat behoort bij het reeds genoemde Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995, regelt de vaartijden en bemanningssterkte op schepen in de Rijnvaart. De artikelen 20.03 en 21.03 van het ROSR 1995 zijn gekoppeld aan hoofdstuk 23. De Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart regelt dezelfde onderwerpen, maar dan ten aanzien van schepen in de nationale vaart. Voornoemd hoofdstuk 23 en de genoemde artikelen 20.03 en 21.03 sluiten derhalve qua onderwerp en systematiek niet aan bij de Binnenschepenwet, maar bij de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. In verband hiermee wordt voorgesteld om de artikelen 20.03 en 21.03 en hoofdstuk 23 van het ROSR 1995 op een nieuw in de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart op te nemen artikel (artikel 5a) te baseren.

De artikelen in de Binnenschepenwet en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart met betrekking tot het toezicht op de naleving van de wettelijke bepalingen en de opsporing van strafbare feiten zijn in dit wetsvoorstel zo aangepast, dat zij mede kunnen worden gebruikt voor de handhaving van de Herziene Rijnvaartakte en haar uitvoeringsregelingen. In verband hiermee kan het Besluit van 27 februari 1973 tot aanwijzing van de ambtenaren, belast met de handhaving der bepalingen van de Herziene Rijnvaartakte en de daarop gegronde reglementen (Stb. 115), dat eveneens een zogenaamde zelfstandige maatregel van bestuur is, worden ingetrokken. In de artikelsgewijze toelichting zal hierop nader worden ingegaan.

*b. Uitvoeringsregeling van de op 15 februari 1966 te Genève tot stand gekomen Overeenkomst nopens de meting van binnenvaartuigen, met Bijlage en Protocol van ondertekening (Trb. 1967, 43)*

De Overeenkomst nopens de meting van binnenvaartuigen, met Bijlage en Protocol van ondertekening, beoogt het internationaal verkeer met binnenvaartuigen te bevorderen door uniforme regels te stellen met betrekking tot het door meting vaststellen van de maximaal toelaatbare verplaatsing van binnenvaartuigen. Het Metingsbesluit Binnenvaartuigen 1978 strekt tot uitvoering van deze overeenkomst en is, evenals twee van de genoemde uitvoeringsregelingen van de Herziene Rijnvaartakte, een zelfstandige algemene maatregel van bestuur.

Zoals in § 1 aan de orde is gekomen, is het vaststellen van algemeen verbindende voorschriften bij zelfstandige algemene maatregel van bestuur naar huidige rechtsopvatting niet gewenst. Het onderhavige wetsvoorstel beoogt derhalve ook voor het Metingsbesluit Binnenvaartuigen 1978 een formele basis in de Binnenschepenwet te creëren. In de nota van toelichting bij het Besluit van 23 maart 1998, houdende wijziging van het Metingsbesluit Binnenvaartuigen 1978 (Stb. 197), werd dit voornemen reeds als volgt uiteengezet: «Het ligt in de bedoeling bij een wijziging van de Binnenschepenwet die thans in voorbereiding is, in die wet een basis op te nemen inzake de meting van binnenvaartuigen, zodat de zelfstandige algemene maatregel van bestuur een basis in die wet kan vinden».

Artikel 5 van de Binnenschepenwet voorziet in de afgifte van een certificaat van onderzoek voor schepen, nadat is gebleken, dat het schip voldoet aan bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te stellen regels. Deze regels zijn nader uitgewerkt in het Binnenschepenbesluit, waar in de bij dit besluit behorende bijlage II, hoofdstuk IV, voorschriften zijn opgenomen betreffende het vrijboord, de veiligheidsafstand en diepgangschalen van binnenvaartschepen. Voor het vaststellen van het vlak van de grootste toegelaten diepgang, wat in verband met de meting van belang is, verwijst artikel 5 van het Metingsbesluit Binnenvaartuigen 1978 naar de voorschriften hieromtrent in het Binnenschepenbesluit. Voorts wordt in voornoemd artikel 5 bepaald, dat voor binnenvaartuigen waarop de Binnenschepenwet niet van toepassing is, het vlak van de grootst toegelaten diepgang wordt vastgesteld overeenkomstig bijlage II van het Binnenschepenbesluit. Gezien het inhoudelijke verband ligt het derhalve ook in de rede om de wettelijke basis voor het Metingsbesluit Binnenvaartuigen 1978 in de Binnenschepenwet op te nemen. Bovendien bestaat er een andere, aan de handhavingspraktijk ontleende, grond voor het opnemen van deze basis in de Binnenschepenwet. Gemeten schepen zijn nl. voorzien van een meetbrief die in verband met de handhaving van de op de Binnenschepenwet gebaseerde bepalingen een rol kan spelen, omdat op de meetbrief alle van belang zijnde gegevens betreffende het schip en de eigenaar vermeld staan.

In de delegatiebepaling ter uitvoering van voornoemde Overeenkomst wordt tevens aan de Minister van Verkeer en Waterstaat de mogelijkheid geboden om tarieven vast te stellen ter vergoeding van de kosten die verschuldigd zijn voor de werkzaamheden die verband houden met de meting van binnenschepen. In verband hiermee wordt voorgesteld om de Wet van 10 maart 1979, houdende de berekening van de kosten voor de meting van binnenvaartuigen (Stb. 171), in te trekken. De vaststelling van de tarieven zal immers na inwerkingtreding van onderhavig wetsvoorstel krachtens de Binnenschepenwet kunnen gebeuren.

### *c. Delegatie van regelgeving*

De in het onderhavige wetsvoorstel neergelegde bepalingen ter uitvoering van genoemde verdragen voorzien in de verplichting om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels te stellen met betrekking tot de veiligheid van de scheepvaart – in ruime zin – op de binnenwateren. De in deze bepalingen neergelegde delegatie van regelgeving wordt enerzijds begrensd door de omschrijving van de onderwerpen van de regelgevende bevoegdheid en anderzijds door de doeleinden waartoe zij mag worden gebruikt; zij strekt, zoals gesteld, uitsluitend ter uitvoering van de verdragen.

Het onderhavige wetsvoorstel delegeert de bevoegdheid tot het vaststellen van tarieven ter vergoeding van de kosten voor de werkzaamheden die voortvloeien uit de in dit wetsvoorstel opgenomen regelingen rechtstreeks aan de Minister van Verkeer en Waterstaat.

*d. Gevolgen voor het bedrijfsleven, voor de bestuurslasten en voor het milieu*

Het voorzien in een wettelijke grondslag voor de uitvoeringsregelingen van voornoemde verdragen leidt niet tot gevolgen voor het bedrijfsleven, voor de bestuurslasten en voor het milieu, aangezien deze regelingen reeds alle bestaan en in zichzelf geen wijziging ondervinden.

### **§ 3. Artikelsgewijze toelichting**

#### **Artikel I**

##### *Onderdeel A (Hoofdstukken IIa en IIb)*

Voorgesteld wordt om na artikel 12 twee nieuwe hoofdstukken in te voegen: hoofdstuk IIa, de technische eisen voor de vaart op de Rijn in Nederland, met inbegrip van de Waal en de Lek, uitgewerkt in de artikelen 12a en 12b, en hoofdstuk IIb, de meting, uitgewerkt in artikel 12c.

##### *Artikel 12a*

Zoals in het voorgaande uiteengezet is, is het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995, met het daarbij opgenomen Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 (ROSR 1995), een zelfstandige algemene maatregel van bestuur, tot op heden direct gebaseerd op de Herziene Rijnvaartakte. De voorgestelde wijziging is noodzakelijk om in een wettelijke basis te voorzien voor dit besluit in de Binnenschepenwet. Artikel 12a, eerste lid, schept de verplichting om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels te stellen ter uitvoering van de Herziene Rijnvaartakte. De afzonderlijke onderdelen van dit artikellid omschrijven de onderwerpen waarop deze regels betrekking kunnen hebben.

Het ROSR 1995 stelt onder andere voorschriften betreffende de bouw, inrichting en uitrusting van schepen die de Rijn in Nederland, met inbegrip van de Waal en de Lek, bevaren. Het betreft technische voorschriften waaraan binnenschepen die op genoemde wateren varen dienen te voldoen. Voorts stelt het ROSR 1995 regels betreffende het technisch onderzoek van schepen en de afgifte van hiermee verband houdende documenten. Voor bepaalde categorieën schepen, zoals passagiersschepen, drijvende werktuigen, en gesleepte en geduwde vaartuigen, bevat het ROSR 1995 bijzondere technische voorschriften. Op de bepalingen in het ROSR 1995 omtrent de bemanning (hoofdstuk 23, met bijlagen) is in de vorige paragraaf en wordt elders in deze paragraaf ingegaan.

Het eerste lid biedt de basis voor het vaststellen van de genoemde technische voorschriften. Tevens worden bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels gesteld betreffende de instellingen en bedrijven die onderzoeken verrichten en certificaten afgeven. Indien een schip na onderzoek blijkt te voldoen aan de gestelde eisen, wordt aan de aanvrager hiervan op grond van artikel 1.03 van het ROSR 1995 door de Commissie van Deskundigen voor de Rijnvaart een certificaat van onderzoek verstrekt. Het onderzoek van schepen en hun uitrusting wordt eveneens verricht door voornoemde Commissie. Voor het verrichten van onderdelen van dit onderzoek kan evenwel, in verband met hun technische deskundigheid, gebruik worden gemaakt van hiertoe aangewezen bedrijven.

Aangezien de hier bedoelde bedrijven in het algemeen kleine zelfstandige ondernemers zijn en hun – hier bedoelde – publieke taken slechts een ondergeschikt onderdeel van de bedrijfsvoering uitmaken, wordt in het

tweede lid voorgesteld, dat de tarieven die deze bedrijven in rekening brengen ter vergoeding van de kosten van de werkzaamheden, samenhangende met het onderzoek van schepen en uitrustingsstukken, en die voortvloeien uit de afgifte van met deze onderzoeken verband houdende documenten door de minister worden vastgesteld. In verband met deze voorgestelde delegatiebepaling dient de in artikel 3, tweede lid, van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 opgenomen tariefgrondslag bij de inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel te vervallen. Dit geschiedt bij afzonderlijke algemene maatregel van bestuur. De Regeling tarieven onderzoek binnenschepen 1998 zal, voor zover zij thans berust op voornoemd artikel 3, tweede lid, berusten op artikel 12a, tweede lid, van de Binnenschepenwet; zie artikel VII.

Het derde lid van artikel 12a bepaalt, dat, teneinde rekening te houden met de technische ontwikkelingen in de binnenvaart of om proefnemingen mogelijk te maken, bij ministeriële regeling tijdelijk van de in het eerste lid bedoelde voorschriften afgeweken kan worden voor ten hoogste drie jaren. In artikel 1.06 van het (ook Nederland bindende) ROSR 1995 is reeds de mogelijkheid gecreëerd om bij wijze van tijdelijke regeling en vooruitlopend op een wijziging van het genoemde besluit, van het besluit af te wijken. Deze tijdelijke regelingen zijn geldig zolang de CCR het bepaalt of totdat deze in een definitieve wijziging van het ROSR 1995 zijn verwerkt. Voorgesteld wordt deze bepaling ook op wettelijk niveau in de Binnenschepenwet op te nemen. Deze bepaling is bedoeld voor dringende gevallen en kan slechts gebruikt worden, indien de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart niet worden geschaad.

Na inwerkingtreding van dit wetsvoorstel berust het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995, krachtens artikel III van het onderhavige wetsvoorstel, op artikel 12a, eerste lid, van de Binnenschepenwet.

#### *Artikel 12b*

Het Besluit radar- en bochtaanwijzerapparatuur Rijnvaart 1989 is een uitvoeringsregeling van de Herziene Rijnvaartakte en, zoals in 2, onderdeel a, reeds is uiteengezet, bij wijze van tijdelijke voorziening, gebaseerd op de Scheepvaartverkeerswet. Gezien de door dit besluit geregelde materie, dient voor dit besluit een wettelijke grondslag te worden gecreëerd in de Binnenschepenwet. Artikel 12b van het onderhavige wetsvoorstel strekt hiertoe. Artikel 12b, eerste lid, schept de verplichting om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels te stellen ter uitvoering van de Herziene Rijnvaartakte. Het lid omschrijft de onderwerpen waarop die regels betrekking kunnen hebben. Deze regels zijn vastgelegd in het Besluit radar- en bochtaanwijzerapparatuur Rijnvaart 1989.

In artikel 3.02 van het Rijnvaartpolitierglement 1995 (RPR) is bepaald, dat een schip slechts gebruik mag maken van een radar, indien het is uitgerust met een voor de behoeften van de binnenvaart geschikte radarinstallatie en aanwijzer van snelheid van draaiing van het schip die goed functioneren en die van een type zijn dat voor de Rijn is goedgekeurd. In het Besluit radar- en bochtaanwijzerapparatuur Rijnvaart 1989 zijn de voorschriften omtrent de minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor radarinstallaties en bochtaanwijzers vastgesteld. Deze voorschriften hebben het karakter van een handleiding voor de betreffende bevoegde autoriteit, aan de hand waarvan de typegoedkeuring dient te worden verricht. Tevens regelt dit besluit de inbouw of vervanging alsmede de reparatie en het onderhoud van radarinstallaties en bochtaanwijzers. Deze voorschriften richten zich tot de schippers van schepen waarop de apparatuur dient te worden geïnstalleerd en tot erkende bedrijven aan wie de inbouw is opgedragen.

Het eerste lid van artikel 12b biedt de grondslag voor het vaststellen van de voornoemde voorschriften. In het tweede lid wordt aan de minister de bevoegdheid gedelegeerd tot het vaststellen van tarieven ter vergoeding van de kosten voor de werkzaamheden die samenhangen met de keuring van uitrustingsstukken van schepen en met de afgifte van met deze keuringen verband houdende documenten, alsmede met de aanvraag tot erkenning van keuringsinstellingen en bedrijven en instellingen die de inbouw, vervanging, reparatie en het onderhoud verrichten van uitrustingsstukken.

Na inwerkingtreding van dit wetsvoorstel berust het Besluit radar- en bochtaanwijzerapparatuur Rijnvaart 1989, krachtens artikel IV van het onderhavige wetsvoorstel, op artikel 12b, eerste lid, van de Binnenschepenwet.

Het Besluit typegoedkeuring navigatielantaarns Rijnvaart 1990 is een uitvoeringsregeling van de Herziene Rijnvaartakte en, zoals in § 2, onderdeel a, reeds aan de orde is geweest, bij wijze van tijdelijke voorziening, gebaseerd op de Scheepvaartverkeerswet. Ook voor dit besluit dient een wettelijke grondslag te zijn gecreëerd in de Binnenschepenwet. Het voorgestelde artikel 12b van het onderhavige wetsvoorstel strekt eveneens hiertoe. Het eerste lid schept de verplichting om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels te stellen ter uitvoering van de Herziene Rijnvaartakte. Het omschrijft de onderwerpen waarop die regels betrekking kunnen hebben. Deze regels zijn vastgelegd in het Besluit typegoedkeuring navigatielantaarns Rijnvaart 1990.

Een schip, dat op de Rijn, de Waal of de Lek vaart, mag krachtens artikel 3.02 van het Rijnvaartpolitierglement 1995 (RPR) slechts navigatielantaarns gebruiken, waarvan de lantaarnhuizen, de uitrusting en de lichtbronnen voldoen aan de voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart, die zijn opgenomen in het Besluit typegoedkeuring navigatielantaarns Rijnvaart 1990. Tevens worden er regels gesteld betreffende de typegoedkeuring van en het aanbrengen van keuringsmerken op navigatielantaarns. In de Rijnvaart mag op grond van het voornoemde besluit uitsluitend gebruik worden gemaakt van typegoedgekeurde navigatielantaarns.

Het eerste lid van artikel 12b biedt de grondslag voor het vaststellen van de voornoemde voorschriften. In het tweede lid wordt aan de minister het vaststellen van de tarieven gedelegeerd die dienen ter vergoeding van de kosten van de werkzaamheden die samenhangen met de aanvraag en behandeling van een typegoedkeuring.

Na inwerkingtreding van dit wetsvoorstel berust het Besluit typegoedkeuring navigatielantaarns Rijnvaart 1990, eveneens krachtens artikel IV van het onderhavige wetsvoorstel, op artikel 12b, eerste lid, van de Binnenschepenwet.

#### *Artikel 12c*

Voor het opnemen van de bepalingen ter zake van meting in de Binnenschepenwet bestaat een aantal redenen.

In de eerste plaats biedt het voorgestelde artikel een basis voor het Metingsbesluit Binnenvaartuigen 1978. Tot op heden is het Metingsbesluit Binnenvaartuigen 1978 gebaseerd op de op 15 februari 1966 te Genève tot stand gekomen Overeenkomst nopens de meting van binnenvaartuigen, met Bijlage en Protocol van ondertekening (Trb. 1967, 43), hierna te noemen: het Metingsverdrag. Zoals in 1 met betrekking tot de uitvoerings-

regelingen van de Herziene Rijnvaartakte is uiteengezet, is naar huidig inzicht het structureel bestaan van een niet op een specifieke formele wet gebaseerde algemene maatregel van bestuur niet wenselijk. De voorgestelde wijziging is noodzakelijk om voor dit besluit in een wettelijke basis in de Binnenschepenwet te voorzien.

In de tweede plaats zijn de bepalingen met betrekking tot de meting van binnenschepen momenteel in verschillende wetten en regelingen opgenomen. Om te komen tot een overzichtelijk geheel van bepalingen wordt voorgesteld deze bepalingen in de Binnenschepenwet op te nemen. Als gevolg hiervan kunnen het derde en vierde lid van artikel 782 van het Wetboek van Koophandel vervallen en zal het op voornoemde leden gebaseerde Besluit binnenschependocumenten derhalve van rechtswege vervallen. De Wet van 10 maart 1979, houdende de berekening van de kosten voor de meting van binnenvaartuigen (Stb. 171), kan, eveneens als gevolg hiervan, worden ingetrokken. Zie de artikelen XI en XII.

Het op de Binnenschepenwet gebaseerde Binnenschepenbesluit bevat technische voorschriften waaraan schepen moeten voldoen om in aanmerking te komen voor de afgifte van een certificaat van onderzoek. Deze technische voorschriften hebben onder meer betrekking op de meting van binnenvaartuigen. Zo worden in hoofdstuk IV van bijlage II van het Binnenschepenbesluit regels gegeven omtrent de wijze van vaststelling van het vlak van de grootst toegelaten diepgang. Tevens bevat dit hoofdstuk IV voorschriften inzake het vrijboord, de veiligheidsafstand en de inzinkingsmerken van schepen. Gezien het feit, dat in het Binnenschepenbesluit reeds bepalingen ten aanzien van de meting van binnenvaartuigen zijn opgenomen, ligt het in de rede om tevens de overige regels inzake de meting van binnenvaartuigen in de Binnenschepenwet op te nemen of daarop te baseren. In 2, onderdeel b, is hierover reeds het nodige opgemerkt. Ingevolge het Metingsbesluit binnenvaartuigen 1978 is de Scheepsmetingsdienst de bevoegde instantie.

Het eerste lid bepaalt, dat de schippers van binnenschepen die ingevolge artikel 785, eerste lid, van boek 8 van het Burgerlijk Wetboek teboekgesteld moeten zijn, bij gebruik van die schepen voorzien zijn van een geldige meetbrief, afgegeven volgens de in het tweede lid bedoelde voorschriften. In artikel 785, eerste lid, voornoemd wordt bepaald, dat de eigenaar van een binnenschip verplicht is de teboekstelling daarvan te verzoeken. Artikel 785, tweede lid, van boek 8 van het Burgerlijk Wetboek bepaalt welke categorieën van schepen zijn vrijgesteld van de verplichting tot teboekstelling. Het betreft onder meer vrachtschepen met minder dan 20 tonnen laadvermogen en andere binnenschepen met minder dan 10 kubieke meters verplaatsing, zijnde de in kubieke meters uitgedrukte waterverplaatsing tussen het vlak van inzinking van het ledige binnenschip in zoet water en het vlak van de grootst toegelaten diepgang. Schepen die de Rijn in Nederland, met inbegrip van de Waal en de Lek, bevaren dienen ingevolge artikel 1.10, eerste lid, onderdeel f, van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 (RPR) een meetbrief aan boord te hebben, voor zover deze meetbrief door een daartoe gestelde bijzondere bepaling wordt vereist. Artikel 2.03 van het RPR vereist, dat een binnenschip dat is bestemd voor het vervoer van goederen, met uitzondering van een klein schip, moet zijn gemeten. Onder een klein schip wordt in het algemeen verstaan een schip korter dan 20 m, met uitzondering van passagiersschepen, veerponten, sleepboten en duwbakken. Onder het gebruik van een schip op de binnenwateren moet niet alleen worden verstaan het varen met een schip, maar tevens het benutten in stilliggende toestand. Baggermolens, pontons en drijvende opslagruimten bijvoorbeeld worden immers hoofdzakelijk in stilliggende toestand gebruikt.



Bij een verzoek tot teboekstelling in het register voor binnenschepen dient krachtens artikel 16, eerste lid, onderdeel a, van de Maatregel teboekgestelde schepen 1992, een meetbrief te worden overgelegd. De schepen die verplicht teboekgesteld zijn, zijn derhalve voorzien van een meetbrief. De verplichting voorzien te zijn van een meetbrief «aan boord van het schip», is opgenomen in artikel 1 van het Besluit binnenschependocumenten. In artikel 2, onderdeel a, van dat besluit is bepaald, dat schepen die geen plaats aan boord hebben om deze meetbrief op te bergen, zoals elevatoren, pontons en dekschuiten, zijn vrijgesteld van de verplichting aan boord voorzien te zijn van een meetbrief. In artikel 2, onderdeel b, van dat besluit is bepaald, dat schippers van schepen, waarvoor geen verplichting tot teboekstelling bestaat, eveneens zijn vrijgesteld van de verplichting aan boord voorzien te zijn van een meetbrief.

In het onderhavige artikel 12c, eerste lid, wordt voorgesteld de hierboven omschreven verplichting voor de schipper van een binnenschip tot het voorzien zijn van een meetbrief, in de Binnenschepenwet op te nemen. Op grond van artikel 52, eerste lid, van de Binnenschepenwet dient dit document derhalve aan boord aanwezig te zijn. Artikel 1 van het Besluit binnenschependocumenten bevat een vergelijkbare verplichting en kan derhalve vervallen. Voor bepaalde categorieën van schepen kan, ingevolge artikel 52, tweede lid, bij ministeriële regeling vrijstelling worden gegeven van de verplichting tot het «aan boord» voorhanden hebben van het document. Dit is geschied bij artikel 4, eerste lid, van de Regeling vrijstellingen Binnenschepenwet, dat dezelfde categorieën betreft als artikel 2, onderdeel a, van het Besluit binnenschependocumenten. Dit artikelonderdeel kan derhalve eveneens vervallen. Artikel 4, eerste lid, van deze regeling kent echter geen met artikel 2, onderdeel b, van het Besluit binnenschependocumenten vergelijkbare vrijstelling. Door in deze regeling deze vrijstelling wel op te nemen als nieuw onderdeel h van artikel 4, eerste lid, en tegelijk met dit wetsvoorstel in werking te laten treden kan ook artikel 2, onderdeel b, van het besluit vervallen. Tegen het van rechtswege vervallen van het Besluit binnenschependocumenten bestaat mitsdien geen bezwaar.

Het tweede lid schept de verplichting om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels te stellen ter uitvoering van het Metingsverdrag. De voorgestelde onderdelen a, b en c beschrijven de onderwerpen waarop die regels betrekking kunnen hebben. Deze regels zijn thans vastgelegd in het Metingsbesluit Binnenvaartuigen 1978.

Het Metingsverdrag beoogt het internationale verkeer met binnenvaartuigen te bevorderen door uniforme regels te stellen met betrekking tot het door meting vaststellen van de maximaal toelaatbare verplaatsing van vaartuigen. Het Metingsbesluit Binnenvaartuigen 1978 strekt tot uitvoering van dit verdrag. Het besluit bevat onder andere voorschriften betreffende het vaststellen van het vlak van de grootst toegelaten diepgang en het vlak van inzinking van het ledige vaartuig. Tevens regelt het besluit de aanvraag en de uitvoering van de meting van binnenvaartuigen, alsmede het aanbrengen van ijkmerken. Voorts bevat het besluit verschillende bepalingen inzake meetbrieven.

Na de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel berust het Metingsbesluit Binnenvaartuigen 1978, krachtens artikel V van het onderhavige wetsvoorstel, op artikel 12c, tweede lid, van de Binnenschepenwet.

Tot op heden vormt de Wet van 10 maart 1979, houdende de berekening van de kosten voor de meting van binnenvaartuigen (Stb. 171), de wettelijke basis voor artikel 22 van het Metingsbesluit Binnenvaartuigen 1978. Dit artikel 22 bepaalt, dat de kosten voor de meting van binnenvaartuigen worden berekend volgens een door Onze Minister vast te stellen tarief. De Regeling tarieven meting schepen, inschrijving rompbevrachtingsregister

en afgifte zeebrief en verklaring nationaliteit 1999 is onder meer gebaseerd op artikel 22 van het Metingsbesluit Binnenvaartuigen 1978. Teneinde in de Binnenschepenwet een grondslag te geven voor de berekening van de kosten, bedoeld in het nieuw voorgestelde artikel 12c, tweede lid, wordt in het derde lid voorgesteld een delegatiebepaling op te nemen. Bij ministeriële regeling kunnen (door de aanvrager te betalen) tarieven worden vastgesteld voor o.a. de meting en de hermeting van binnenvaartuigen, voor het aanbrengen en onderhouden van ijkmerken en ijkplaten, voor het afgeven, wijzigen en verlengen van meetbrieven, alsmede voor het afgeven van afschriften en uittreksels van meetbrieven en het aanbrengen van aantekeningen op meetbrieven. In verband hiermee komt de in artikel 22 van het Metingsbesluit opgenomen tariefgrondslag te vervallen. Dit geschiedt bij afzonderlijke algemene maatregel van bestuur, die gelijktijdig met onderhavig wetsvoorstel in werking zal treden.

De wet van 10 maart 1979, houdende de berekening van de kosten voor de meting van binnenvaartuigen (Stb. 171) wordt, krachtens artikel XII van het onderhavige wetsvoorstel, ingetrokken. Voorts berust, na de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel, de Regeling tarieven meting schepen, inschrijving rompbevrachtingsregister en afgifte zeebrief en verklaring nationaliteit 1999, voor zover zij thans berust op artikel 22 van het Metingsbesluit Binnenvaartuigen 1978, op artikel 12c, derde lid, van de Binnenschepenwet; zie artikel VIII.

#### *Onderdeel B (hoofdstuk IVa)*

Het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 en het Besluit Reglement radarpatenten zijn uitvoeringsregelingen van de Herziene Rijnvaartakte en zijn, zoals in 2, onderdeel a, aan de orde is geweest, bij wijze van tijdelijke voorziening, gebaseerd op de Scheepvaartverkeerswet. Uiteengezet is, dat het de voorkeur verdient om deze besluiten op de Binnenschepenwet te baseren.

Het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 (met het daarin opgenomen Reglement Rijnpatenten 1998) stelt regels betreffende de voorwaarden die gesteld worden aan personen die werkzaam zijn op schepen, die de Rijn in Nederland, met inbegrip van de Lek en de Waal, bevaren. Het betreft, afhankelijk van het type schip, de afmetingen van het schip en de te bevaren riviergedeelten, de verplichting tot het zijn voorzien van een Rijnpatent (te vergelijken met het vaarbewijs, bedoeld in de Binnenschepenwet), alsmede de voorwaarden betreffende het verkrijgen van een Rijnpatent. Voorts regelt dit besluit het onderzoek betreffende de voorwaarden die gesteld worden aan personen die werkzaam zijn op schepen in de Rijnvaart en de afgifte van certificaten en verklaringen. Zo kan onder meer onderzocht worden of de aanvrager lichamelijk en geestelijk geschikt is om een schip te voeren en of hij bekwaam is, dat wil zeggen over voldoende beroepsmatige kennis en vaardigheden beschikt en of hij voldoende vaartijd heeft doorlopen. In verband daarmee worden instellingen aangewezen die de betreffende examens afnemen en artsen aangewezen die onderzoeken of aanvragers van patenten lichamelijk en geestelijk geschikt zijn voor het uitoefenen van een bepaalde functie aan boord van een schip.

Het Besluit Reglement radarpatenten (met het daarbij behorende Reglement radarpatenten) regelt de verplichting voor degene die op radar wil varen tot het hebben van een diploma voor het voeren van een vaartuig met behulp van radar op de Rijn, alsmede de voorwaarden betreffende het verkrijgen van zo'n diploma.

Voorgesteld wordt om na artikel 26 van de Binnenschepenwet een nieuw hoofdstuk «Bevoegdheidsbewijzen voor de vaart op de Rijn in Nederland, met inbegrip van de Waal en de Lek» in te voegen, dat bestaat uit artikel 26a.

Het eerste lid creëert de grondslag voor bovengenoemde besluiten. Op grond van het tweede lid is, voor de werkzaamheden die verband houden met de onderzoeken voorafgaand aan de afgifte en de afgifte van bevoegdheidsbewijzen en verklaringen ten behoeve van personen die werkzaam zijn op schepen die de Rijn in Nederland, met inbegrip van de Lek en de Waal, bevaren, door de aanvrager een vergoeding verschuldigd volgens een bij ministeriële regeling vast te stellen tarief. In verband met deze voorgestelde delegatiebepaling zullen de Regeling tarieven Rijnpatenten, dienstboekjes, vaartijdenboek en verklaring vaartijdenboek, voor zover zij thans op artikel 14a van de Scheepvaartverkeerswet is gebaseerd, en de Regeling tarieven Reglement radarpatenten van een nieuwe grondslag zijn voorzien, in casu artikel 26a, tweede lid, van de Binnenschepenwet; zie artikel IX. In de tweede volzin van het voorgestelde tweede lid, wordt bepaald, dat voor de werkzaamheden verricht door instellingen en bedrijven als bedoeld in het eerste lid, onderdeel c, in deze regeling een maximumtarief kan worden opgenomen. Indien er sprake is van concurrentie tussen meerdere aanbieders, kan worden volstaan met het vaststellen van een maximumtarief. Van deze mogelijkheid zou bijvoorbeeld gebruik kunnen worden gemaakt bij het vaststellen van het tarief, verschuldigd voor de werkzaamheden verricht door keuringsartsen.

Na de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel berusten het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 en het Besluit Reglement radarpatenten, krachtens artikel VI van het onderhavige wetsvoorstel, op artikel 26a, eerste lid, van de Binnenschepenwet.

#### *Onderdeel C (artikel 28)*

Voorgesteld wordt in artikel 28, tweede lid, de aanwijzing van de ambtenaren belast met het toezicht op de naleving van het bij of krachtens de Binnenschepenwet bepaalde niet langer te doen geschieden door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid gezamenlijk, maar door de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Tevens wordt het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens de Herziane Rijnvaartakte op artikel 28, tweede lid, gebaseerd.

Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar hetgeen terzake overeenkomstig wordt opgemerkt in onderdeel F (artikel 48).

Het vierde lid vervalt, aangezien het tot op heden een dode letter is gebleven en niet te verwachten is, dat in de toekomst hieraan behoefte bestaat.

#### *Onderdeel D (artikel 44)*

De strafsancities op het overtreden van de voorschriften van de uitvoeringsregelingen van de Herziane Rijnvaartakte zijn opgenomen in artikel 32 van de Herziane Rijnvaartakte. De strafsancities worden opgelegd door speciaal daartoe in de artikelen 33 en 34 van de Herziane Rijnvaartakte aangewezen rechtbanken. Ter voorkoming van misverstanden wordt in artikel 44 voorgesteld de strafbepaling voor het niet voorzien zijn van een certificaat te beperken tot de gevallen waarin dit ingevolge hoofdstuk II van de Binnenschepenwet is vereist.

#### *Onderdeel E (artikel 46)*

Gelet op de aard van de overtreding, is het niet voorzien zijn van een geldige meetbrief op één lijn gesteld met het niet in het bezit zijn van een geldig vaarbewijs.

#### *Onderdeel F (artikel 48, eerste lid)*

Op grond van artikel 48, eerste lid, worden de ambtenaren aangewezen die belast zijn met de opsporing van de bij of krachtens de Binnenscheppenwet strafbaar gestelde feiten. Nu in het onderhavige wetsvoorstel o.a. voorgesteld wordt om voor de uitvoeringsregelingen van de Herziene Rijnvaartakte in de Binnenscheppenwet een basis te creëren, dienen tevens in verband met deze uitvoeringsregelingen opsporingsambtenaren aangewezen te worden. Momenteel zijn deze opsporingsambtenaren aangewezen krachtens het Besluit van 27 februari 1973 tot aanwijzing van de ambtenaren belast met de handhaving der bepalingen van de Herziene Rijnvaartakte en van de daarop gegronde reglementen (Stb. 115). Voorgesteld wordt dan ook dit besluit bij de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel in te trekken; zie artikel XIII. Als gevolg hiervan berust de Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 8 december 1986 (Stcrt. 247), die op dit besluit was gebaseerd, na de inwerkingtreding van deze wet, onder meer op de Binnenscheppenwet; zie artikel X.

Voorgesteld wordt om de delegatiegrondslag voor het aanwijzen van opsporingsambtenaren in artikel 48, eerste lid, uit te breiden met de bij de Herziene Rijnvaartakte strafbaar gestelde feiten, die de overtreding betreffen van bepalingen die ter uitvoering van de Herziene Rijnvaartakte in het formele kader van de Binnenscheppenwet zijn ondergebracht. In artikel 32 van de Herziene Rijnvaartakte is, zoals reeds vermeld, de strafsanctie op de niet-naleving van de internationale voorschriften voor de Rijn opgenomen.

Aangezien het wenselijk wordt geacht ook andere dan de bij of krachtens artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering aangewezen algemene opsporingsambtenaren te belasten met de opsporing van bepaalde strafbare feiten, wordt tevens voorgesteld om de aanwijzing van de met de opsporing belaste ambtenaren mede te doen geschieden door de Minister van Justitie. De op deze wijze aangewezen opsporingsambtenaren zijn buitengewone opsporingsambtenaren in de zin van artikel 142, eerste lid, onderdeel c, van het Wetboek van Strafvordering. Opgemerkt wordt, dat buitengewone opsporingsambtenaren, alvorens hun taak feitelijk te kunnen uitoefenen, aan bepaalde vakbekwaamheids- en betrouwbaarheidseisen dienen te voldoen en beëdigd moeten worden. Hieromtrent zijn regels gesteld in het Besluit buitengewoon opsporingsambtenaar. Overeenkomstig de bedoeling van voornoemd besluit van 27 februari 1973 (Stb. 115) is de specifieke aanwijzing van de ambtenaren van de rijksbelastingdienst, bevoegd inzake douane, gehandhaafd.

De volgende voorgestelde wijziging van artikel 48 betreft de betrokkenheid van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. De betrokkenheid van deze minister is gelegen in de opsporingsactiviteiten van de ambtenaren van de Arbeidsinspectie. Deze ambtenaren zijn belast met de opsporing van strafbare feiten die zich in de sfeer van de arbeidsomstandigheden voor kunnen doen.

Naar huidig inzicht wordt ernaar gestreefd het aantal medeondertekenaars van een regeling of een besluit zoveel mogelijk te beperken. Daarom wordt voorgesteld om de aanwijzing van voornoemde ambtenaren als opsporingsambtenaren niet langer tevens door de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid te doen geschieden, maar dit in over-

eenstemming met deze minister te doen. Met betrekking tot het aanwijzen van de ambtenaren belast met het toezicht op de naleving als bedoeld in artikel 28, tweede lid, van de Binnenschepenwet, wordt in verband hiermee een soortgelijke delegatiegrondslag voorgesteld. Inhoudelijk is er geen verschil tussen het besluiten door meer dan één minister en het besluiten door een minister, in overeenstemming met een andere minister. Het betreft een vereenvoudiging van de procedure.

Tot slot wordt in het onderhavige artikel voorgesteld – overeenkomstig artikel 28, tweede lid, tweede volzin, van de Binnenschepenwet – de aanwijzing van ambtenaren van provincies, gemeenten of waterschappen als opsporingsambtenaar te doen geschieden in overeenstemming met de desbetreffende besturen.

## **Artikel II**

### *Artikel 4, onderdeel e*

Op schepen met meer dan 12 passagiers buiten de bemanning, niet zijnde veren (dit sluit aan bij de definitie van passagiersschip in artikel 1, aanhef en onderdeel j, van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart), en kleiner gemeten dan 15 m<sup>3</sup>, is de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart momenteel niet van toepassing. Dit is ongewenst, aangezien deze situatie afwijkt van het regime met betrekking tot vaartijden en bemanningssterkte van het ROSR 1995, artikel 1.02, tweede lid, aanhef en onderdeel b, juncto hoofdstuk 23. Aldaar wordt t.a.v. passagiersschepen geen onderscheid gemaakt in groter of kleiner dan 15 m<sup>3</sup>.

Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om door middel van de onderhavige wijziging in dit hiaat te voorzien.

### *Artikel 5a*

Zoals hiervoor aan de orde is gekomen, beoogt het onderhavige wetsvoorstel het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 op de Binnenschepenwet (artikel 12a) te baseren. De artikelen 20.03 en 21.03 en hoofdstuk 23 van het ROSR 1995 evenwel bevatten bepalingen die qua onderwerp en systematiek niet in de Binnenschepenwet passen, nl. bepalingen betreffende de vaartijden en bemanningssterkte voor schepen in de Rijnvaart. Daarom wordt in het onderhavige artikel II voorgesteld voor genoemde artikelen 20.03 en 21.03 en hoofdstuk 23 met de bij dit hoofdstuk bijbehorende bijlagen te baseren op de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Het voorgestelde artikel 5a dient hiertoe.

Artikel 5a schept de verplichting om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels te stellen ter uitvoering van de Herzene Rijnvaartakte. Het artikel omschrijft de onderwerpen waarop die regels betrekking kunnen hebben. Deze regels zijn derhalve vastgelegd in hoofdstuk 23 van het ROSR 1995 met de bij dit hoofdstuk behorende bijlagen, alsmede in de artikelen 20.03 en 21.03, die aan dit hoofdstuk zijn gekoppeld.

Hoofdstuk 23 van het ROSR 1995 stelt regels betreffende de bemanning van schepen, die de Rijn in Nederland bevaren, met inbegrip van de Waal en de Lek. Het betreft regels m.b.t. de minimumbemanning, de samenstelling van de bemanning en de hiermee samenhangende vaar- en rusttijden en exploitatiewijzen. Voorts worden regels gesteld betreffende de (bewijzen van) geschiktheid en bekwaamheid van de bemanning van schepen, die op de Rijn in Nederland, met inbegrip van de Waal en de Lek, varen. Ook kunnen op grond van hoofdstuk 23 ROSR 1995 en de daarbij behorende bijlagen eisen gesteld worden aan de uitrusting van schepen, die

met een minimum bemanning worden geëxploiteerd. Aan boord dient een ieder van een dienstboekje te zijn voorzien.

Ten bewijze van het voldoen aan de vereiste rusttijden, dient aan boord zowel een vaartijdenboek als een tachograaf aanwezig te zijn. Deze tachograaf dient van een typegoedgekeurd type te zijn. De Regeling typegoedgekeuring en installatie tachografen Rijnvaart 1995 bevat nadere regels betreffende de typegoedgekeuring van tachografen, betreffende de erkenning van installateur of reparateur van tachografen en betreffende de tarieven ter vergoeding van de kosten van de typegoedgekeuring en de erkenning (zie de onderdelen c en d van voorgesteld artikel 5a). Deze regeling is reeds op hoofdstuk 23 van het ROSR 1995 gebaseerd. Deze basis behoeft geen wijziging.

Na inwerkingtreding van dit wetsvoorstel berusten de artikelen 20.03 en 21.03 en hoofdstuk 23 van het ROSR 1995 met de daarbij behorende bijlagen, krachtens artikel III van het onderhavige wetsvoorstel, op artikel 5a van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart.

Artikel 9 van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart geeft aan de Minister van Verkeer en Waterstaat de verplichting onder meer de vergoeding vast te stellen voor de kosten van de stukken die bij of krachtens die wet worden opgemaakt. De Regeling tarieven Rijnpatenten, dienstboekjes, vaartijdenboek en verklaring vaartijdenboek heeft op dit punt derhalve geen wijziging van grondslag. Hieronder kan mede worden begrepen de verplichting tot vaststelling van de tarieven ter vergoeding van de kosten voor de werkzaamheden, bedoeld in het voorgestelde artikel 5a, onderdeel b.

#### *Artikel 11*

Door een reeks van wijzigingen van artikel 11 gedurende een aantal jaren is verwarring ontstaan over de juiste tekst en is tevens een grammaticale onjuistheid ingeslopen. Voorgesteld wordt om artikel 11 opnieuw te formuleren.

Tevens wordt het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens de Herzene Rijnvaartakte op artikel 11, eerste lid, gebaseerd. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar hetgeen terzake overeenkomstig wordt opgemerkt in artikel 18, eerste lid.

De Arbeidsinspectie is in het kader van de Arbeidstijdenwet onder meer aangewezen als toezichthouder op de arbeids- en rusttijden van het nautische en niet-nautische personeel in de binnenvaart. Artikel 11, tweede lid – nieuw, maakt het mogelijk, dat, gezien het directe verband tussen de arbeidsrusttijden en de bemanningssterkte, ook de Arbeidsinspectie kan worden aangewezen om toezicht te houden op de uitvoering van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Het oorspronkelijke tweede lid is geschrapt, aangezien het tot op heden een dode letter is gebleven en niet te verwachten is, dat in de toekomst hieraan behoefte bestaat.

#### *Artikel 18, eerste lid*

Op grond van artikel 18, eerste lid, worden de ambtenaren aangewezen die belast zijn met de opsporing van de bij de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart strafbaar gestelde feiten. Nu in het onderhavige wetsvoorstel voorgesteld wordt om de uitvoeringsregelingen van de Herzene Rijnvaartakte op de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart te baseren, dienen tevens in verband met deze uitvoeringsregelingen opsporingsambtenaren aangewezen te worden.

Momenteel zijn deze opsporingsambtenaren aangewezen krachtens het Besluit van 27 februari 1973 tot aanwijzing van de ambtenaren belast met

de handhaving der bepalingen van de Herziene Rijnvaartakte en van de daarop gegronde reglementen (Stb. 115). Voorgesteld wordt dan ook dit besluit bij de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel in te trekken; zie artikel XIII. Als gevolg hiervan berust de Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 8 december 1986 (Stcrt. 247), die op dit besluit was gebaseerd, na de inwerkingtreding van deze wet, onder meer op de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart; zie artikel X.

Voorgesteld wordt om de delegatiegrondslag voor het aanwijzen van opsporingsambtenaren in artikel 18, eerste lid, uit te breiden met de in de Herziene Rijnvaartakte strafbaar gestelde feiten, die de overtreding betreffen van bepalingen die ter uitvoering van de Herziene Rijnvaartakte in het formele kader van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart zijn ondergebracht. In artikel 32 van de Herziene Rijnvaartakte is, zoals bekend, de strafsanctie op de niet-naleving van de internationale voorschriften voor de Rijn opgenomen.

Overeenkomstig de bedoeling van voornoemd besluit van 27 februari 1973 (Stb. 115) is de specifieke aanwijzing van de ambtenaren van de rijksbelastingdienst, bevoegd inzake douane, gehandhaafd.

### **Artikelen III tot en met X**

Deze artikelen zien erop de grondslag van reeds bestaande regelingen te wijzigen.

### **Artikelen XI, XII en XIII**

Deze artikelen zijn in de toelichting bij de artikelen I en II reeds aan de orde gekomen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos