
356

Besluit van 17 juli 1999, houdende wijziging van het Besluit vervoer binnenvaart (vakbekwaamheidseisen aan de ondernemers in de sleep- en duwvaartsector)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 22 december 1998, nr. DGG/J-98011079, Directoraat-Generaal Goederenvervoer;

Gelet op Richtlijn 87/540/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 9 november 1987 betreffende de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren en inzake de onderlinge erkenning van dit beroep betreffende diploma's, certificaten en andere titels (PbEG L 322/20);

Gelet op artikel 2, derde lid, van de Wet vervoer binnenvaart;

De Raad van State gehoord (advies van 18 februari 1999, nr. W09.98.0612/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 8 juli 1999, nr. DGG/J-99004625, Directoraat-Generaal Goederenvervoer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel I

Het Besluit vervoer binnenvaart¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef vervalt «, vijfde».
2. Onderdeel a vervalt.
3. De onderdelen b, c en d worden geletterd a, b en c.
4. In onderdeel a, 1°, komt «binnen één van de havengebieden, genoemd in artikel 6» te luiden: binnen eenzelfde havengebied.

B

Toegevoegd wordt een artikel, luidend:

Artikel 5a

Hoofdstuk 2, tweede afdeling, paragraaf 2, en zesde afdeling, van de wet is niet van toepassing op sleep- en duwboten.

Artikel II

1. Degene die ten genoegen van Onze Minister aantoonst op 1 september 1999 reeds werkzaam te zijn of in de daaraan voorafgaande twaalf maanden te zijn geweest als ondernemer in de sleep- of duwvaart, op de wijze, bedoeld in artikel 12 van de Wet vervoer binnenvaart, kan vóór 1 december 1999 een vergunning aanvragen als bedoeld in 11, eerste lid, van die wet. Hij wordt geacht te voldoen aan de eis van vakbekwaamheid, bedoeld in artikel 11, tweede lid.

2. Artikel 78 van de Wet vervoer binnenvaart is van toepassing.

Artikel III

Artikel I treedt in werking op 1 januari 2000 en artikel II treedt in werking op 1 september 1999.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

Tavarnelle, 17 juli 1999

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Uitgegeven de *zesentwintigste* augustus 1999

De Minister van Justitie,
A. H. Korthals

¹ Stb. 1992, 232, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 3 november 1998, Stb. 643.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt (artikel 25a, vierde lid, onderdeel b, van de Wet op de Raad van State).

NOTA VAN TOELICHTING

§ 1. Strekking

De strekking van deze wijziging van het Besluit vervoer binnenvaart (BVB) betreft het opleggen van de vakbekwaamheidseisen aan vervoerders die werkzaam zijn als ondernemer van sleep- of duwboten. Dit zijn vaartuigen die tractie leveren aan voor het goederenvervoer ingerichte schepen die niet of nagenoeg niet over zelfstandige aandrijving beschikken en gesleept of geduwd dienen te worden. Het opleggen van vakbekwaamheidseisen betreft hen die de tractie ter beschikking stellen: zij zijn namelijk degenen die daadwerkelijk en bij voortdurende leiding geven aan het beroepsvervoer als bedoeld in artikel 12, eerste lid, Wet vervoer binnenvaart (WVB).

§ 2. Reden van de wijziging; verhouding tot Europees recht

Het Besluit vervoer binnenvaart (BVB) strekt onder meer ter implementatie van de *Richtlijn 87/540/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 9 november 1987 betreffende de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren en inzake de onderlinge erkenning van dit beroep betreffende diploma's, certificaten en andere titels (PbEG L 322)*. Ingevolge deze richtlijn moeten aan genoemde ondernemers bepaalde vakbekwaamheidseisen worden gesteld. Deze eisen zijn geoperationaliseerd in de WVB, het BVB en de Regeling vergunningverlening. Een uitgangspunt bij de inwerkingtreding van het BVB in 1993 was, dat het ter beschikking stellen van tractie in de vorm van duw- en sleepboten niet onder het begrip «vervoer» van de wet valt. Daarom was in artikel 5, onderdeel a, van het Bvb bepaald dat voor die handeling geen vergunning – waaraan gekoppeld de vakbekwaamheidseisen – nodig is.

Door het bedrijfsleven is reeds enige tijd geleden verzocht om ook aan ondernemers in de sector duw- en sleepboten vakbekwaamheidseisen te stellen. Dit is voor het eerst opgenomen in de «Hangpuntennota evaluatie Wet vervoer binnenvaart» van 11 januari 1994, opgesteld door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Bij schrijven van 26 mei 1994 stelt het Overlegorgaan Goederenvervoer accoord te zijn met het Rapport van bevindingen van het Deelorgaan Binnenvaart. Daarin wordt voorgesteld tot aanpassing van de regelgeving in deze zin over te gaan. Mijn ambtsvoorganger Andriessen heeft bij brief van 2 augustus 1994 aan het Overlegorgaan meegedeeld dat deze aangelegenheid bij de eerstvolgende wijziging van het besluit zou worden meegenomen. Inmiddels is gebleken, dat overigens geen wijziging is te voorzien; derhalve is de vakbekwaamheid bij afzonderlijke besluitwijziging ingevoerd.

De Europese Commissie heeft bij schrijven van 27 juli 1993 aan de Europese Schippers Organisatie meegedeeld, dat de richtlijn zich niet verzet tegen het opleggen van vakbekwaamheidseisen aan de sleep- en duwsector. Nu het BVB thans op dit punt is aangepast, is derhalve sprake van een afstemming van het BVB op de richtlijn.

§ 3. Wenselijkheid van de wijziging

De wenselijkheid van de vakbekwaamheid is primair gelegen in het belang van deskundigheid van ondernemers in de duw- en sleepvaart. Een ondernemersdiploma waarborgt een niveau van deskundigheid, hetgeen de professionaliteit, de continuïteit, en de vervoerszekerheid ten goede komt. Kortom: van het opleggen van vakbekwaamheidseisen wordt een goede kwaliteitsimpuls verwacht. Een en ander is in overeenstemming met genoemde richtlijn, die blijkens haar derde overweging tot doel heeft: sanering van de markt en verbetering van de kwaliteit van

verleende diensten in het belang van de afnemers, de ondernemers en de economie in haar geheel.

De aanpassing van het BVB vloeit voort uit de interpretatie van de richtlijn zoals deze reeds in Duitsland en België gehanteerd wordt: daar zijn de duw- en sleepondernemers aan vakbekwaamheidseisen onderworpen. Wijziging van het BVB leidt derhalve tot internationale harmonisatie.

De onderlinge overstap wordt bevorderd tussen droge lading en duwvaart, waardoor de inzetbaarheid en de maatschappelijke weerbaarheid van de desbetreffende ondernemers toeneemt.

Ook de verschillen met andere sectoren in de binnenvaart worden ongedaan gemaakt. Voor overige ondernemers in de binnenvaart gelden genoemde vakbekwaamheidseisen reeds ingevolge de implementatie van richtlijn 87/540/EEG. Gemeenschappelijke regels inzake de toegang tot het beroep van goederenvervoerder over de binnenwateren teneinde een verbetering van vakbekwaamheid van vervoersondernemers te bewerkstelligen, kunnen bijdragen tot verbetering van de kwaliteit van verleende diensten, zowel in het belang van de gebruikers als van de vervoersondernemers.

Een belangrijk punt in dit verband is ook de veiligheid van de binnenvaart. In het Examenreglement voor het Vakdiploma Ondernemer in de Binnenvaart komt dit dan ook aan de orde. Met name kennis van de regelgeving op het gebied van de veiligheid en kennis van veiligheids- en reddingsmiddelen zijn daarom verplicht. Daarnaast heeft – meer in algemene zin – de vereiste kennis van technische normen en exploitatie (noodzakelijk voor het kwalitatief hoogwaardig handelen in de binnenvaart) een gunstig effect op het veiligheidsniveau. Immers deugdelijk ondernemerschap en economisch verantwoord handelen hebben een gunstige uitstraling op de veilige wijze van werken. Dit pleit er dan ook voor om tot een publiekrechtelijke regeling te komen, en niet eventuele (niet-dwingende) initiatieven uit de markt af te wachten.

In de zeevaart doen zich parallelle ontwikkelingen voor met betrekking tot het verhogen van de veiligheid aan boord. Na de ongevallen met de Herald of Free Enterprise en de Estonia is de International Safety Management Code tot stand gebracht, die is opgenomen in de *Verordening (EG) van de Raad van 8 december 1995 betreffende een veiligheidsbeleid voor ro-ro-passagiersschepen (PbEG L 320)*. Weliswaar gaat de richtlijn 87/540 minder ver dan genoemde verordening, maar er is dan des te meer reden om het werkingsgebied van de richtlijn nietodeloos te verenigen. Uiteraard kan zeevaart-passagiersvervoer niet zonder meer vergeleken worden met het binnenvaartgoederenvervoer en de tractievaart. Echter het principe van de gedachte is gelijk: kwaliteitseisen, gesteld aan de vervoersonderneming, vertalen zich in kwaliteit in de keten, tot en met kwaliteit van (en aan boord van) het vervoermiddel.

§ 4. Rechtsgevolgen

De vakbekwaamheidseisen zijn gekoppeld aan de vergunning, bedoeld in artikel 11 e.v. van de WVB. Deze vergunning heeft betrekking op de persoon van de ondernemer. De vergunning wordt verleend door de Rijksverkeersinspectie, indien de ondernemer beschikt over het Vakdiploma Ondernemer in de Binnenvaart of het MBO-diploma Rijn- en Binnenvaart. Een en ander is nader uitgewerkt in de Regeling vergunningverlening.

In de aanhef van artikel 5 van het BVB wordt de verwijzing naar de vijfde afdeling van hoofdstuk 2 van de WVB geschrapt. Deze afdeling is door de implementatie van richtlijn 96/75/EG (liberalisering van de binnenvaart), opgenomen in de wijziging van het BVB van 18 juni 1998 (Stb. 366), komen te vervallen. Om dezelfde reden wordt in het nieuwe onderdeel a de verwijzing naar artikel 6 geschrapt.

§ 5. Financiële gevolgen

Door dit besluit worden volgens schatting van de Rijksverkeersinspectie 785 ondernemingen geraakt. In totaal zullen dus ten minste 785 personen een vergunning moeten aanvragen. De kosten voor het bedrijfsleven zullen per opleiding f 1 200,= bedragen (f 900,= met vrijstellingen). De examenkosten bedragen f 185,=. De kosten gemoeid met het aanvragen van een vergunning zijn f 660,= (artikel 1 van de Regeling vergoedingen binnenvaart).

Voor overheid zal deze wijziging van het Besluit budgettair neutraal verlopen.

§ 6. Handhavingsaspecten

De Rijksverkeersinspectie is belast met zowel de verstrekking van de vergunningen als met het toezicht op de naleving van het Besluit. De groep vergunningplichtige schippers wordt iets uitgebreid; controle op deze plicht zal worden meegenomen in het reguliere toezicht.

§ 7. Overgangsregeling (artikel II)

Om de continuïteit van de sector niet nodeloos te hinderen, kan men eenmalig de vergunning verkrijgen, indien men aannemelijk maakt al in de sector werkzaam te zijn of in een bepaalde periode te zijn geweest. Dit kan met behulp van een accountantsverklaring, een verklaring van de Kamer van Koophandel en Fabrieken of door een verklaring van de fiscus. De op deze wijze te verkrijgen vergunning kan slechts worden aangevraagd in het tijdvak van 1 september tot 1 december 1999. Zo is gewaarborgd dat bij de inwerkingtreding van de vergunningplicht – 1 januari 2000 – een ieder ook daadwerkelijk over de vergunning kan beschikken. Bij vergunningaanvragen na 1 december 1999 moet het gebruikelijke vakbekwaamheidsbewijs worden overgelegd.

De voorgestelde overgangsmaatregel, waarbij aan ondernemers die reeds in de sector werkzaam zijn een vergunning wordt verstrekt, is geheel overeenkomstig de invoering in 1993 van de vakbekwaamheidsverplichting voor de overige sectoren in de binnenvaart: ook toen werd aan allen die op dat moment werkzaam waren in de binnenvaart een vergunning verstrekt. Er bestaat geen aanleiding om in dit geval voor een afwijkende systematiek te kiezen.

Het tweede lid van artikel II strekt ter uitvoering van de richtlijn 87/540/EEG. Dit biedt – kort gezegd – hen die kunnen bewijzen vóór 1 juli 1990 in een lidstaat ondernemer in de binnenvaart te zijn geweest, het recht op een bewijs van vakbekwaamheid.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos