

Wijziging Regeling vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart

5 oktober 2004/Nr. HDJZ/
SCH/2004-1819
Hoofddirectie Juridische Zaken

De Minister van Verkeer en Waterstaat, Gelet op artikel 6, eerste lid, van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart;

Besluit:

Artikel I

De Regeling vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervalt 'voor de periode tot 1 januari 2005'.
2. Het tweede lid vervalt.
3. Het derde tot en met zesde lid worden vernummerd tot tweede tot en met vijfde lid.

B

In artikel 8 wordt na 'het havenschap' ingevoegd: Havenbedrijf Rotterdam N.V. voorzover ingezet voor de uitoefening van een publiekrechtelijke taak.

C

Artikel 12 komt te luiden:

Artikel 12

Ten aanzien van schepen, bestemd of gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning en ingericht om hoofdzakelijk door middel van zeilen te worden voortbewogen, wordt, voorzover zij in exploitatiewijze A1 varen, vrijstelling verleend van artikel 10 van het besluit en van de ingevolge artikel 12b, eerste en derde lid, van het besluit voor groep 1 voorgeschreven minimumbemanning, mits deze bestaat uit:

- a. een schipper, en
- b. een lichtmatroos of deksman, die ten minste 18 jaar is.

Artikel II

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K.M.H. Peijs.

Toelichting

Deze regeling bevat enkele technische en redactionele aanpassingen van de Regeling vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart.

Artikel I, onderdeel A (artikel 7)

Het laten vervallen van de tijdsbepaling dient ertoe de vrijstelling van de bemanningssterkeregeling voor motorschepen met een lengte van minder dan 55 meter onbeperkt te laten duren.

De mogelijkheid voor alleenvaart met deze categorie schepen werd bij de inwerkingtreding van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart in 1995 voor een periode van vijf jaar ingevoerd. Met ingang van 1 januari 2000 werd deze mogelijkheid met vijf jaar verlengd, nadat onderzoek niet had aangetoond dat deze alleenvaart tot structureel onveilige situaties aanleiding had gegeven.

Bij de in artikel 7, tweede lid, voorgeschreven aanmelding bij de divisie Vervoer van de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt regelmatig de vraag gesteld naar het aflopen c.q. verlengen van de vrijstelling. Cruciaal hierbij is het (her)investeren in een schip tot 55 meter lengte omdat met twee bemanningsleden varen niet of nauwelijks rendabel is, terwijl deze schepen bovendien te weinig mogelijkheden voor huisvesting van een tweede bemanningslid hebben.

Het totaal aantal aanmeldingen bedroeg in maart 2004 250, een afname ten opzichte van de voorgaande verlenging van de regeling toen er nog sprake was van 280 aanmeldingen. Daarbij dient te worden opgemerkt dat het niet uitsluitend permanente 'alleenvaarders' betreft. In sommige gevallen worden, ter voorkoming van gedwongen verlies van inkomsten bij uitval van het tweede bemanningslid, de technische aanpassingen om te voldoen aan de in het eerste lid opgenomen voorschriften gerealiseerd, zodat in een voorkomend geval de schipper alleen kan varen. Dit doet zich vooral voor bij gezinsbedrijven.

Sinds 2002 zijn er nagenoeg geen aanmeldingen gekomen van nieuwe schepen.

Evenmin zijn er aanwijzingen dat er nieuwe schepen met een lengte van minder dan 55 meter gebouwd gaan worden; eventuele nieuwbouw dient op grond van artikel 2 van de Regeling capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot bij de Minister van Verkeer en Waterstaat gemeld te worden.

Op grond van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat er een blijvende behoefte is aan een regeling voor alleenvaart, en dat het aantal gebruikers van deze regeling beheersbaar blijft.

Voor wat betreft de veiligheidsrisico's van alleenvaart kan worden opgemerkt, dat deze niet met cijfers kunnen worden aangetoond. Uit navraag bij het Korps Landelijke Politiediensten, bij het Centraal Bureau voor de Statistiek en bij verzekeringsmaatschappijen blijkt dat zich onder de werking van de regeling geen ongevallen hebben voorgedaan, die aantoonbaar te wijten zijn aan alleenvaart.

De aanmelding bij de divisie Vervoer van de Inspectie Verkeer en Waterstaat was in het kader van de tijdelijkheid van de regeling noodzakelijk omdat de beheersbaarheid van het aantal gebruikers een van de argumenten was ter overweging van een eventuele verlenging. In het kader van een permanente regeling heeft deze meldingsplicht geen functie.

De meldingsplicht is vanwege het geringe aantal gebruikers niet opgenomen in de nulmeting administratieve lasten Verkeer en Waterstaat voor 2004. Intrekking hiervan zal dus een vermindering van administratieve lasten opleveren, hoewel deze van geringe betekenis zal zijn.

Artikel I, onderdeel B (artikel 8)

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam is met ingang van 1 januari 2004 verzelfstandigd. Ontwikkeling, beheer en exploitatie van het havengebied, waaronder de publieke taken met betrekking tot het nautisch beheer in opdracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de gemeente Rotterdam (de zgn. havenmeestertaken), worden thans uitgeoefend door Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Deze taken zijn ten opzichte van de taken op grond waarvan de vrijstelling werd verleend, niet gewijzigd. Teneinde de continuïteit te waarborgen, dient Havenbedrijf Rotterdam N.V. dan ook onder de vrijstelling te vallen. Voor zover schepen van het havenbedrijf voor andere doeleinden worden gebruikt, zoals bijvoorbeeld het rondvaren van bezoekers, geldt de vrijstelling uiteraard niet.

Artikel I, onderdeel C (artikel 12)

Dit artikel is redactioneel gecorrigeerd.

Bij besluit van 24 september 2002 (Stb. 2002, 474) is de benoeming van de functies van lichtmatroos en deksman

aangepast aan artikel 23.02 van het Reglement van onderzoek schepen op de Rijn. Bij regeling van 10 februari 2003 (Stcrt. 28) is artikel 7 van de Regeling vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart dienovereenkomstig aange-

past. Bij die gelegenheid is echter verzuimd om ook artikel 12 aan te passen. Voorts is de expiratedatum van de vrijstelling van het dienstboekje en het vaartijdenboek, zoals bij laatstgenoemde regeling in artikel 12 opgenomen, inmiddels verstreken.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K.M.H. Peijs.*