

Vergaderjaar 2022–2023

36 308

**Wijziging van de Binnenvaartwet in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees parlement en de Raad betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad**Nr. 3 HERDRUK<sup>1</sup>**MEMORIE VAN TOELICHTING**

Inhoudsopgave	blz.
<b>I. Algemeen deel</b>	<b>1</b>
1. Inleiding	1
2. Achtergronden bij de Richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart	2
3. Hoofdpijnen van de richtlijn en van het wetsvoorstel	3
4. Verhouding tot bestaande regelgeving	4
5. Wetsvoorstel	4
6. Gevolgen	7
6.1. Algemeen	7
6.2. Regeldruk en administratieve lasten	8
6.3. Markteffecten	11
7. Uitvoering en handhaving	11
7.1. Uitvoering/toezicht	11
7.2. Handhaving	12
8. Advies en consultaties	12
9. Inwerkingtreding en overgangsrecht	12
9.1. Inwerkingtreding	12
9.2. Overgangsrecht	13
<b>II. Artikelsgewijs deel</b>	<b>13</b>
<b>III. Implementatietabel Richtlijn (EU) 2017/2397</b>	<b>17</b>

**I. Algemeen deel****1. Inleiding**

Dit wetsvoorstel implementeert richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2017 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad (PbEU 2017, L 345)

<sup>1</sup> I.v.m. correctie in het opschrift.

(hierna: richtlijn). Daarbij wordt ook rekening gehouden met richtlijn (EU) 2021/1233 van het Europees Parlement en de Raad van 14 juli 2021 tot wijziging van richtlijn (EU) 2017/2397 wat betreft de overgangsmatregelen voor de erkenning van certificaten van derde landen en met de gedelegeerde verordening (EU) 2022/184 van de Commissie van 22 november 2021 tot wijziging van bijlage IV bij richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad.

De doelstelling van deze richtlijn is het tot stand brengen van een gemeenschappelijk kader voor de erkenning van minimumberoepskwalificaties voor de binnenvaart. Met de richtlijn worden de voorwaarden en procedures vastgesteld voor de certificering van de kwalificaties van personen die betrokken zijn het bedienen van een vaartuig dat de binnenwateren in de Unie bevaart en voor de erkenning van die kwalificaties in de andere lidstaten. De uiterste implementatiedatum van de richtlijn was 17 januari 2022. Hoewel die datum reeds gepasseerd is, is inmiddels wel gedeeltelijk uitvoering gegeven aan de richtlijn door middel van een gedeeltelijke implementatie in de Binnenvaartregeling<sup>2</sup>. De implementatie van deze richtlijn heeft vertraging opgelopen door de complexiteit van de te regelen aspecten. Deze richtlijn is alleen van toepassing op het grondgebied van Nederland binnen de Europese Unie en de implementatie daarvan heeft geen gevolgen voor Bonaire, Sint Eustatius en Saba.

Voor de implementatie van de richtlijn is niet alleen een wijziging van de Binnenvaartwet nodig maar ook, gelet op de al bestaande systematiek van de binnenvaartwetgeving, van het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling. Er is bij deze implementatiewetgeving sprake van lastenluwe implementatie. De richtlijn laat vrij weinig ruimte voor nationale invulling of het maken van beleidsinhoudelijke keuzes. Onder hoofdstuk III van deze toelichting is een transponeringstabel opgenomen.

## **2. Achtergronden van de richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart**

De richtlijn vervangt de richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG, welke voorzien in de wederzijdse erkenning van vaarbewijzen en minimumeisen voor de afgifte ervan bevatten. Deze twee richtlijnen beperkten zich tot de wederzijdse erkenning van certificaten van schippers van vaartuigen die gebruikmaken van de Europese binnenwateren, met uitzondering van de wateren die worden beheerst door de Akte van Mannheim, de zogeheten Aktewateren<sup>3</sup>. De richtlijn heeft in dat opzicht twee belangrijke verschillen met de richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG. Ten eerste dat de richtlijn zich uitstrekt tot de andere leden van de dekbemanningsleden (zoals bijvoorbeeld (vol)matroos en deksman). Ten tweede dat de richtlijn zich uitstrekt tot de beroepskwalificaties die van toepassing zijn voor de dekbemanningsleden die vaart op de Aktewateren.

De richtlijn beoogt de bevordering van de arbeidsmobiliteit en de veiligheid in de binnenvaartsector door ervoor te zorgen dat de kwalificaties van dekbemanningsleden in de hele Europese Unie gelijkloend zijn en erkend worden.

Met de komst van de richtlijn wordt een brede erkenning van de beroepskwalificaties in de binnenvaart bewerkstelligd. Elke lidstaat kent tot op heden zijn eigen systeem voor het verkrijgen van kwalificaties. Kwalifi-

<sup>2</sup> Stct. 2022, nr. 5098.

<sup>3</sup> Met Aktewateren wordt bedoeld de Rijn en zijn uitmondingen van Bazel tot in de open zee, inclusief de Lek en de Waal.

caties in de ene lidstaat zijn niet automatisch geldig in een andere lidstaat. De erkenning van kwalificaties uit andere lidstaten loopt tot nu toe via de EU-richtlijn beroepskwalificaties die geïmplementeerd is in de Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties. Daardoor is er een uiteenlopend scala van minimumeisen dat per lidstaat gehanteerd wordt. Deze uiteenlopende minimumeisen voor de beroepskwalificaties bieden onvoldoende zekerheid voor de lidstaten en bemanningsleden wat betreft de erkenning van beroepskwalificaties van bemanning uit andere lidstaten. Die zekerheid is gewenst omdat de eisen impact hebben op de algehele veiligheid van de binnenvaart.

### **3. Hoofdpijnen van de richtlijn**

Kern van de richtlijn is dat het ervaringsgerichte kwalificatiesysteem wordt gewijzigd in een competentiegericht kwalificatiesysteem voor dekbemanningsleden in de beroepsvaart voor goederen- en personenvervoer.

De richtlijn introduceert het kwalificatiecertificaat van de Unie. Dit is het kwalificatiecertificaat dat wordt afgegeven door de lidstaten van de Europese Unie aan diegene die voldoet aan de voorgeschreven competenties om zo'n kwalificatiecertificaat te ontvangen.

Met deze door de richtlijn geïntroduceerde harmonisatie wordt bereikt dat wanneer door een van de lidstaten van de Europese Unie een kwalificatiecertificaat wordt uitgegeven, het desbetreffende kwalificatiecertificaat geldig is op alle binnenwateren van de Europese Unie. Afzonderlijke erkenning van individuele lidstaten is daarom niet meer nodig. Dit betekent tevens een verschuiving van de erkenningsbevoegdheid ten aanzien van dergelijke documenten van derde landen van de lidstaten naar de Europese Commissie.

Naast de introductie van het kwalificatiecertificaat (van de Unie) bepaalt de richtlijn dat een kwalificatiecertificaat dat overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn afgegeven wordt, wordt erkend op alle binnenwateren van de EU onder voorwaarde dat de voor dat kwalificatiecertificaat opgenomen eisen identiek zijn aan die van richtlijn. Verder bestaat de mogelijkheid dat ook derde landen kwalificatiecertificaten uitgeven. Om erkend te worden kan bij de Commissie een verzoek tot erkenning worden ingediend. Deze mogelijkheid tot erkenning geldt tevens ten aanzien van dienstboekjes of vaartijdenboeken (logboeken) die door derde landen worden uitgegeven.

De richtlijn is van toepassing op dekbemanningsleden, deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas en deskundigen voor de passagiersvaart op nader aangeduide typen vaartuigen. De richtlijn omschrijft de toepasbaarheid van de richtlijn daarnaast mede aan de hand van het type vaartuig waarop de respectievelijke dekbemanningsleden aanwezig kunnen zijn. De richtlijn is van toepassing op de volgende typen vaartuigen: vaartuigen met een lengte van 20 meter of meer, vaartuigen waarvan het volume 100 kubieke meter of meer bedraagt, bepaalde typen sleep- en duwboten, passagiersvaartuigen, vaartuigen die uit hoofde van Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad over een goedkeuringscertificaat moeten beschikken en drijvende werktuigen. Belangrijk is daarbij de definitie van passagiersvaartuigen. Onder deze definitie vallen vaartuigen die gebouwd en ingericht zijn voor het vervoer van meer dan 12 passagiers.

De richtlijn geeft daarnaast aan voor welke gevallen zij niet van toepassing is. Zo zijn personen die varen om sportieve of recreatieve redenen, die betrokken zijn bij het bedienen van niet vrij-varende ponten, die betrokken zijn bij het bedienen van bepaalde vaartuigen van hulpdiensten of de strijdkrachten uitgezonderd van de toepassing van de richtlijn.

#### **4. Verhouding tot bestaande regelgeving**

De introductie van een competentiegericht kwalificatiesysteem in plaats van een ervaringsgericht kwalificatiesysteem brengt een aanzienlijke wijziging van de regelgeving met zich mee. De wijzigingen zullen niet beperkt blijven tot de Binnenvaartwet. Ook in het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling zullen wijzigingen plaatsvinden. Een belangrijke wijziging, die ook aanpassing van het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling noodzakelijk maken, betreft de introductie van een Europese gegevensbank. In deze gegevensbank zullen onder andere de verschillende afgegeven kwalificatiecertificaten en specifieke vergunningen, en eventuele aanvullende voorschriften die daaraan zijn verbonden op grond van de medische keuring opgenomen worden. Het bijhouden van dit register betekent dat er persoonsgegevens worden verwerkt. Voor de verwerking van deze gegevens is de Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) onverkort van toepassing. In het kader van de bescherming van persoonsgegevens zijn daarom ook artikel 8 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie van toepassing, alsmede artikel 8 van het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden.

Omdat dit wetsvoorstel regelgeving omvat met betrekking tot de reglementering van de uitoefening van een beroep, dient er aandacht te worden besteed aan Richtlijn (EU) 2018/958 van het Europees Parlement en de Raad betreffende een evenredigheidsbeoordeling voorafgaand aan een nieuwe reglementering van beroepen. Een dergelijke evenredigheidsbeoordeling op basis van die richtlijn zou voor dit wetsvoorstel voor de hand liggen, ware het niet dat alle reglementering van beroepen in dit wetsvoorstel wordt ingevoerd of aangepast op grond van richtlijn 2017/2397 en zodoende richtlijn 2018/958 op grond van artikel 2, lid 2 van die richtlijn niet van toepassing is.

#### **5. Wetsvoorstel**

Met dit wetsvoorstel tot wijziging van de Binnenvaartwet wordt de richtlijn geïmplementeerd. Om de richtlijn volledig te implementeren in de nationale wetgeving zal verdere uitwerking plaatsvinden in het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling. Om deze verdere uitwerking mogelijk te maken wordt in de Binnenvaartwet, voor zover nodig, een aantal nieuwe grondslagen gecreëerd. Die grondslagen zien in algemene zin op de invoering van het kwalificatiesysteem en meer in het bijzonder op het kwalificatiecertificaat schipper, het kwalificatiecertificaat voor de andere dekbemanningsleden en de ten behoeve van dat kwalificatiesysteem te registreren gegevens. Ook bevat het voorstel grondslagen met betrekking tot het aanwijzen van maritieme wateren en het uitvoeren van onderzoeken naar en het aantonen van de geestelijke en lichamelijke geschiktheid. Verder wordt de benodigde terminologie in lijn gebracht met de uit de richtlijn voortvloeiende verplichtingen en wordt tevens van de gelegenheid gebruik gemaakt enkele begrippen aan te passen.

De dekbemanningsleden voor wie de richtlijn geldt, zijn onder te verdelen in drie soorten functiegroepen. De eerste functiegroep betreft de managementfunctie, waartoe alleen de schipper behoort. De operationele functies en de functies op instroomniveau vormen de tweede en derde functiegroep. Alle andere dekbemanningsleden dan de schipper behoren tot deze tweede functiegroep, met uitzondering van de lichtmatroos en deksman, die tot de derde functiegroep behoren. Er zijn verschillende soorten kwalificatiecertificaten, verbonden aan de verschillende functies van de dekbemanningsleden. Het kwalificatiecertificaat schipper betreft een vaarbevoegdheidsbewijs(vaarbewijs), waarmee aangetoond wordt dat de houder bevoegd en bekwaam is een bepaald vaartuig te besturen. Ook houdt dit kwalificatiecertificaat schipper een aantal bekwaamheden in die zien op het management van het schip en de aanwezige bemanning. Het kwalificatiecertificaat schipper vervangt twee bestaande vaarbevoegdheidsbewijzen: het groot vaarbewijs en het beperkt groot vaarbewijs. Het onderscheid tussen deze twee oude vaarbewijzen bestaat in de nieuwe situatie niet meer. Het onderscheid tussen vaarbewijzen voor rivieren, kanalen en meren en vaarbewijzen voor alle binnenwateren blijft wel bestaan, maar dan in de vorm van een specifieke vergunning voor wateren van maritieme aard. In de praktijk is het huidige vaarbewijs voor rivieren, kanalen en meren gelijkwaardig aan het kwalificatiecertificaat schipper en het huidige vaarbewijs voor alle binnenwateren gelijkwaardig aan het kwalificatiecertificaat schipper in combinatie met de vergunning voor maritieme wateren. Naast het kwalificatiecertificaat is er een verplichting voor de schipper om, in door de richtlijn omschreven situaties, in het bezit te zijn van een specifieke vergunning. De richtlijn kent vijf omschreven situaties waarvoor een specifieke vergunning verplicht is gesteld. Zo wordt voor het varen op wateren die zijn geclassificeerd als binnenwateren van maritieme aard (zoals hierboven genoemd), het varen met behulp van radar, het varen met vaartuigen die vloeibaar aardgas als brandstof gebruiken, het varen op waterwegen die zijn ingedeeld als binnenwatertrajecten met specifieke risico's en het varen met grote konvooien een specifieke vergunning vereist. De geldigheid van een specifieke vergunning is gekoppeld aan het kwalificatiecertificaat op basis waarvan een houder zijn of haar functie uitoefent.

Voor de overige dekbemanningsleden worden afzonderlijke kwalificatiecertificaten afgegeven. Dit betekent dat er een kwalificatiecertificaat is voor een deksman, lichtmatroos, matroos, volmatroos en stuurman.

Verder stelt de richtlijn voor een aantal werkzaamheden en functies een bijzonder kwalificatiecertificaat verplicht: het kwalificatiecertificaat voor specifieke activiteiten. Zo dienen deskundigen voor de passagiersvaart en deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas over een kwalificatiecertificaat voor de voor hun positie van belang zijnde specifieke activiteiten te beschikken.

De richtlijn geeft voor de gehele dekbemanning aan over welk kwalificatiecertificaat of over welke specifieke vergunning beschikt moet worden. De richtlijn voorziet echter ook in een mogelijkheid tot vrijstelling van de verplichting tot het beschikken over een kwalificatiecertificaat. Zo'n vrijstelling kan door een lidstaat worden vastgesteld en afgegeven onder voorwaarden. Vrijstelling is alleen mogelijk voor personen die uitsluitend actief zijn op de nationale binnenwateren die niet in verbinding staan met het binnenvaarwegennet van een andere lidstaat. In geval gebruikt wordt van deze uitzonderingsmogelijkheid door middel van een vrijstelling, moet wel een afdoende veiligheidsniveau gewaarborgd blijven. Dit betekent dat aan een vrijstelling gedegen competentievereisten ten grondslag moeten liggen. Vrijstellingen dienen te worden gemeld aan de Europese Commissie.

Het door de richtlijn geïntroduceerde systeem betekent dat elk bemanningslid over een kwalificatiecertificaat beschikt, waarmee aangetoond kan worden dat over de juiste competenties beschikt wordt. Omwille van het aantoonbaar en controleerbaar maken is het verplicht dat het desbetreffende bemanningslid zijn of haar kwalificatiecertificaat bij zich heeft. In geval van de schipper betekent dit dat over een apart document beschikt wordt: het kwalificatiecertificaat schipper met daarbij, voor zover van toepassing, de specifieke vergunningen. Dit naast het nieuwe dienstboekje, dat specifiek voor de schipper geïntroduceerd wordt voor het geval hij bijvoorbeeld zijn reizen in dit boekje wil laten aantekenen. In geval van de andere dekbemanningsleden wordt het kwalificatiecertificaat opgenomen in het aan dat dekbemanningslid uitgereikte dienstboekje. De richtlijn voorziet bovendien naast de competentie-eisen in aanvullende eisen, waaraan voldaan moet worden om een kwalificatiecertificaat succesvol aan te kunnen vragen. Zo worden nadere eisen aan de afgifte, geldigheidsduur en het te hanteren model van de kwalificatiecertificaten en dienstboekjes voorgeschreven. Deels zijn deze eisen gesteld in uitvoeringshandelingen van de Europese Commissie op grond van de richtlijn. Onder andere voor de modellen voor deze kwalificatiecertificaten en dienstboekjes wordt er in de uitvoeringshandelingen verwezen naar de ES-QIN standaarden<sup>4</sup>. Verder worden de uitgegeven kwalificatiecertificaten, vaartijdenboeken (in de terminologie van richtlijn 2017/2397: logboeken) en dienstboekjes bijgehouden in een door de Europese Unie beheerd register, waartoe alle op nationaal niveau aangewezen instanties toegang hebben. Hiermee wordt bereikt dat vanuit elk land dat een kwalificatiecertificaat, vaartijdenboek (logboek) of dienstboekje uitgeeft centraal bekend zal zijn wat de status van het desbetreffende kwalificatiecertificaat of dienstboekje is. Ook worden, al naar gelang het instroomniveau van het dekbemanningslid, minimumeisen gesteld voor de kwalificatie voor wat betreft leeftijd, naleving van de administratieve voorschriften, competenties en de opgedane vaartijd van de aanvragers.

Om aan te tonen dat een aanvrager van een kwalificatiecertificaat voldoet aan de gestelde eisen voor het verkrijgen van dat kwalificatiecertificaat, dient in de meeste gevallen een competentiebeoordeling plaats te vinden, vaak in de vorm van een examen. Dit examen kan plaatsvinden onder de verantwoordelijkheid van een bestuurlijke autoriteit of kan onderdeel uitmaken van een overeenkomstig de eisen van de richtlijn goedgekeurd onderwijsprogramma. Een belangrijke toevoeging die de richtlijn introduceert, is dat in een aantal gevallen ook een praktijkexamen voorgeschreven wordt. Dit is het geval voor het verkrijgen van het kwalificatiecertificaat schipper, voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas, voor deskundigen voor de passagiersvaart en voor de specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar. Voor het praktijkexamen voor het kwalificatiecertificaat schipper en de specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar kan volgens de richtlijn gebruik gemaakt worden van een simulator, welke dient te zijn goedgekeurd door de betrokken lidstaat.

Naast de nodige aanpassingen in de vereiste competenties wijzigt met de richtlijn ook een aantal zaken omtrent het aantonen van de medische geschiktheid van de bezitters van een kwalificatiecertificaat. De aanvrager van een kwalificatiecertificaat dient een medische verklaring te overleggen waarmee de aanvrager aantoont te voldoen aan de normen van medische geschiktheid. De frequentie van het aantonen van de medische geschiktheid wordt aangepast aan de eisen van de richtlijn en wordt voor alle dekbemanningsleden afhankelijk van de leeftijd van de houder van

<sup>4</sup> ES-QIN: Europese standaard voor kwalificaties in de binnenvaart, CESNI, editie 2019, te raadplegen op: <https://www.cesni.eu/nl/standaarden-en-toelichtingen>.

het kwalificatiecertificaat. Hoewel dit voor de schipper al wel het geval was, wijzigen de leeftijden waarop een nieuwe medische keuring voor die schipper nodig is wel.

Ter verdere uitwerking van hetgeen in de richtlijn is opgenomen wordt op verschillende onderdelen aan de Europese Commissie de bevoegdheid toegekend gedelegeerde of uitvoeringshandelingen op te stellen. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de nadere invulling van de competentievereisten, de bepaling van de modellen van de kwalificatiecertificaten en bij de goedkeuring van simulatoren. Bij de opstelling van deze handelingen speelt het Europees Comité voor standaarden in de Binnenvaart (CESNI) een grote rol. CESNI bestaat uit deskundigen van de lidstaten van de Europese Unie en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en wordt bijgestaan door vertegenwoordigers van internationale organisaties. CESNI heeft onder andere tot taak standaarden op te stellen en goed te keuren met betrekking tot schepen en bemanningen. In de richtlijn is bepaald dat de Europese Commissie in de gedelegeerde en uitvoeringshandelingen in principe zal verwijzen naar deze standaarden. Andere veranderingen die op grond van de richtlijn plaats moeten vinden zullen ook de uitwerking vinden in de lagere regelgeving. Het gaat bijvoorbeeld om de regels die zullen wijzigingen omtrent de geneeskundig verklaring en de kwalificatiecertificaten. Dit wetsvoorstel wijzigt deze grondslagen in de wet, zodanig dat deze ook van toepassing zijn op de nieuwe kwalificatiecertificaten.

Het wetsvoorstel bevat geen wijzigingen betreffende de verhouding tussen nationaal afgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen en vaarbevoegdheidsbewijzen die worden afgegeven op grond van het in internationaal (CCR) verband vastgestelde Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (Rsp). De richtlijn bepaalt dat kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en logboeken die afgegeven overeenkomstig het RSP, waarin eisen zijn opgenomen die identiek zijn aan die in de richtlijn, geldig zijn op alle binnenwateren van de Unie. Bij de implementatie zal met betrekking tot de documenten uitgegeven op basis van het Rsp niets veranderen aan de wijze waarop die Rsp documenten geldig zijn op de Nederlandse binnenwateren. Dit betekent dat de CCR kwalificatiecertificaten gelijkgesteld zullen worden aan de EU-kwalificatiecertificaten.

## **6. Gevolgen**

### *6.1. Algemeen*

De richtlijn is van toepassing op alle leden van de dekbemanning en op alle binnenwateren van de Europese Unie en heeft daarmee een breder toepassingsbereik dan de richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG. In een aantal gevallen betekent dit, dat de kwalificatie-eisen aan dekbemanningsleden worden aangescherpt of worden aangepast. De implementatie van de richtlijn betekent voorts dat het huidige ervaringsgerichte kwalificatiesysteem in de wet- en regelgeving wordt vervangen door een competentiegericht kwalificatiesysteem.

Met de introductie van het kwalificatiesysteem worden de vaarbewijzen, met uitzondering van het klein vaarbewijs en enkele vrijstellingsbewijzen, vervangen door een kwalificatiecertificaat schipper. Het betreft dus het vaarbevoegdheidsbewijs en geeft aan of een bepaald persoon bevoegd is een bepaald vaartuig te besturen. Voorts worden een aantal nieuwe kwalificatiecertificaten geïntroduceerd, om de competenties van de dekbemanning aan te tonen.



Met dit wetsvoorstel wordt voornamelijk voorzien in de grondslagen die nodig zijn om in het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling verdere regels te stellen waarmee de richtlijn geïmplementeerd wordt. Omdat de verdere uitwerking in de respectievelijke wijzigings-AMvB en -regeling komen te staan, wordt in dit voorstel volstaan met een ruwe schatting en bandbreedte van de gevolgen voor de regeldruk en administratieve lasten. Deze zullen in de wijzigings-AMvB en -regeling meer in detail worden behandeld.

## *6.2. Regeldruk en administratieve lasten*

Regeldruk en administratieve lasten zijn de kosten voor het bedrijfsleven om te voldoen aan de informatieverplichtingen die voortvloeien uit het onderhavige wetsvoorstel.

Bestaande regeldruk die niet verandert door de implementatie van de richtlijn of die aan andere regelgeving toebehoort, wordt niet aan dit wetsvoorstel toegerekend. In het navolgende wordt ingegaan op de effecten op het gebied van de eenmalige en structurele administratieve lasten en regeldruk direct gerelateerd aan dit wetsvoorstel.

### *Dekbemanningsleden*

Kern van het wetsvoorstel is de introductie van een Europees competentiegericht kwalificatiesysteem in plaats van het huidige ervaringsgerichte kwalificatiesysteem in de huidige Binnenvaartregeling.

In het huidige stelsel van kwalificaties wordt alleen aan de schipper een document voor het aantonen van zijn kwalificaties uitgereikt in de vorm van het vaarbewijs. Het vaarbewijs houdt een vaarbevoegdheid in. Met dit wetsvoorstel worden de huidige nationaal vormgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen, namelijk het groot vaarbewijs en het beperkt groot vaarbewijs, vervangen door het kwalificatiecertificaat schipper. Daarnaast wordt voor het voeren van een schip op bepaalde wateren een specifieke vergunning vereist. Deze specifieke vergunningen worden aan de schipper afgegeven als aan de voorwaarden daarvoor voldaan wordt. De specifieke vergunningen worden bijgeschreven op het kwalificatiecertificaat schipper. Deze specifieke vergunningen betreffen grotendeels eisen die al aan de schipper gesteld worden. Zo wordt een vergunningplicht ingevoerd voor maritieme wateren. Deze wateren komen in de praktijk overeen met de wateren, waarvoor tot nog toe een vaarbewijs alle wateren vereist was. Ook voor de vergunning voor wateren, die op grond van de richtlijn inmiddels door lidstaten aangewezen zijn als binnenwatertraject met specifieke risico's, gold al een plicht om een specifiek patent in bezit te hebben, in elk geval voor zover het de CCR-wateren betreft. De extra lasten als gevolg van het invoeren van deze vergunningen zullen daarom dan ook beperkt zijn. Het kwalificatiecertificaat en de eventuele specifieke vergunningen zijn geldig op alle binnenwateren van de Europese Unie.

Voor de andere dekbemanningsleden dan de schipper (deksman, lichtmatroos, matroos, volmatroos en stuurman) bestaat een certificaat om de kwalificatie en bijbehorende competentie mee aan te tonen nu niet. Na het afleggen van de desbetreffende examens in de verschillende opleidingsprogramma's kan worden begonnen met het beoefenen van de functie. In de praktijk wordt in een dienstboekje de kwalificatie aangegeven, maar dat is geen kwalificatiecertificaat in de zin van de richtlijn. Met de voorgestelde – wijzigingen wordt voor de overige dekbemanning conform de richtlijn de wettelijke mogelijkheid gecreëerd om een specifiek op de functie toegesneden bewijs van kennis en bekwaamheid uit te



geven: het kwalificatiecertificaat. Het certificaat voor deze dekbemanningsleden wordt gecombineerd met het dienstboekje. In de praktijk verandert er daarom voor deze bemanningsleden weinig op dit punt.

De richtlijn schrijft voor dat een bemanningslid bij elke aanvraag van een kwalificatiecertificaat schipper, bij de eerste aanvraag van een kwalificatiecertificaat voor de overige dekbemanningsleden en bij het verlengen van een kwalificatiecertificaat een medische verklaring dient te overleggen. Onder de huidige voorschriften diende de schipper zich vanaf de leeftijd van 50 jaar elke 5 jaar te laten keuren en vanaf de leeftijd van 65 jaar ieder jaar. De richtlijn schrijft voor dat alle bemanningsleden zich vanaf de leeftijd van 60 jaar om de 5 jaar te moeten laten keuren en vanaf de leeftijd van 70 jaar om de 2 jaar. Het met de richtlijn in te voeren regime betekent dus voor de schipper een versoepeling ten opzichte van de huidige regels en betekent een verlaging van de kosten, die hiermee gemoeid zijn. Voor de overige bemanningsleden betekent de richtlijn dat vanaf de leeftijd van 60 jaar een medische keuring verplicht wordt. Daarnaast geldt dat bij de eerste aanvraag van een nieuw dienstboekje met daarin een EU-kwalificatiecertificaat alle bemanningsleden zich medisch moeten laten keuren. De kosten van een medische keuring zijn circa € 100,- euro.

De mogelijkheden om van de verplichte competentie-eisen vrijgesteld te worden zijn beperkt. Dit betekent dat niet alle sectoren die in het huidige systeem gebruik mogen maken van een vrijstelling, dat na implementatie van de richtlijn nog kunnen. Voor deze gevallen betekent de introductie van het kwalificatiesysteem een lastenverzwaring. Zo is de richtlijn van toepassing op passagiersschepen, als gedefinieerd in de richtlijn (schepen die gebouwd en ingericht zijn voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers). Dit betekent dat ook rondvaartboten, die ingericht zijn voor het vervoer van meer dan 12 passagiers, onder het bereik van de richtlijn vallen. In bepaalde gevallen kan in het huidige systeem worden volstaan met een klein vaarbewijs. Dit is op basis van de eisen van de richtlijn niet langer mogelijk. Er mag weliswaar onder voorwaarden van een vrijstellingsmogelijkheid gebruik gemaakt worden, maar dan dient een certificaat afgegeven te worden dat een gelijkwaardig veiligheidsniveau biedt. Voor de rondvaartsector wordt gekeken naar een op die sector toegespitste vrijstelling, die van een gelijkwaardig veiligheidsniveau is. Verdere uitwerking zal plaatsvinden in de Binnenvaartregeling. Dan is ook een schatting mogelijk van de extra kosten die hiermee gemoeid zijn voor betrokkenen. Deze zullen in elk geval lager zijn, dan wanneer conform de richtlijn een kwalificatiecertificaat schipper vereist zou zijn.

### *Opleidingen*

De huidige opleiders in de binnenvaart zullen hun opleidingen aan moeten passen aan de kwalificatie-eisen van de richtlijn. Zo zal nog meer aandacht besteed dienen te worden aan onder andere communicatie en milieu. Ook is in de richtlijn de benodigde hoeveelheid vaartijd waarmee een kwalificatiecertificaat verkregen kan worden aangepast. Deze aanpassingen gelden voor de gehele dekbemanningsleden, inclusief de schipper.

Voor de schipper in het bijzonder wordt voor het verkrijgen van een kwalificatiecertificaat te allen tijde een praktijkexamen verplicht gesteld. In het huidige systeem is het mogelijk om met een met goed gevolg afgelegd theoretisch examen en voldoende vaartijd schipper te worden. Voor het afleggen van het praktijkexamen zal door de opleiders in veel gevallen gebruik gemaakt worden van simulatoren. De betrokken onderwijsinstellingen zullen deze simulatoren ontwikkelen en in gebruik

nemen. Aan de introductie en het gebruik van deze simulatoren zijn ook kosten verbonden voor de opleidingsinstellingen.

Als gevolg van de wijzigingen in de opleidingsprogramma's en examens van de opleidingsinstituten worden beperkte verhogingen van de tarieven verwacht.

#### *Toetsing regeldruk*

De ATR beoordeelt de gevolgen voor de regeldruk aan de hand van het volgende toetsingskader<sup>5</sup>. Hierbij is gekeken naar de verschillende aspecten van nut en noodzaak (nuloptie), waarbij gekeken is of er een taak voor de overheid is en wetgeving het meest aangewezen instrument is. Daarnaast is gekeken naar de subsidiariteit en of er minder belastende alternatieven mogelijk zijn. Ook is onderzocht of is gekozen voor een uitvoeringswijze die werkbaar is voor de doelgroepen die de wetgeving moeten naleven. Als laatste heeft de ATR gekeken of de gevolgen voor de regeldruk volledig en juist in beeld zijn gebracht.

Met betrekking tot de nut en noodzaak heeft de ATR geconstateerd dat het voorstel een onderbouwing bevat van nut en noodzaak van de wijzigingen. Het voorstel geeft invulling aan de verplicht voorgeschreven implementatie van de EU richtlijn 2017/2397. Met betrekking tot de subsidiariteit heeft de ATR opgemerkt dat er beperkte mogelijkheden zijn om van de eisen van de richtlijn af te wijken. Desondanks bestaat de mogelijkheid om, onder voorwaarden, af te wijken bijvoorbeeld door middel van een vrijstellingsbewijs. Omdat de vrijstellingsbewijzen nader geregeld zullen worden in de wijzigingen die betrekking zullen hebben op de Binnenvaartregeling, zal bij die wijziging nader gekeken worden naar de inhoud daarvan.

Ten aanzien van de werkbaarheid heeft de ATR op drie punten advies gegeven op het gebied van het overgangsrecht, het opnemen van een toelichting welke externe partijen betrokken zijn bij de ontwikkelingen van het wetsvoorstel en het uitvoeren van een openbare internetconsultatie voor de wijzigingen van de Binnenvaartregeling en het Binnenvaartbesluit.

Met betrekking tot het overgangsrecht heeft de ATR opgemerkt dat er voor een aantal gevallen reeds voorzien is in overgangsbepalingen, die voortvloeien uit de richtlijn. Voor enkele andere gevallen bevat de richtlijn geen overgangsbepalingen, bijvoorbeeld de bij lagere regelgeving vast te stellen vrijstellingsbewijzen. De ATR benadrukt het grote belang van het opstellen van overgangsrecht voor de desbetreffende gevallen, indien nodig. Het overgangsrecht zal in met name de Binnenvaartregeling geregeld gaan worden. In de Binnenvaartwet is reeds voorzien in een vrijstellings- en ontheffingsmogelijkheid. Daardoor is in dit wetsvoorstel geen wijziging opgenomen om te kunnen voorzien in de voorgenomen vrijstellingsmogelijkheid. Daar waar mogelijk is wel nadere uitleg toegevoegd om te verzekeren dat de daadwerkelijke vrijstelling wordt opgenomen in de lagere wet- en regelgeving.

Aan het advies om voor de lagere regelgeving een openbare internetconsultatie uit te voeren zal gevolg gegeven worden.

Met betrekking tot de gevolgen voor de regeldruk constateert de ATR dat de nadere uitwerking van de gevolgen voor de regeldruk plaatsvindt bij de voorstellen voor lagere wetgeving. Daardoor is voornamelijk kwalitatief

<sup>5</sup> Tevens ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

ingegaan op de regeldrukeffecten van de wijzigingsvoorstellen. Een beschrijving van de kwantitatieve regeldrukeffecten ontbreekt. In navolging van dit advies is, voor zover mogelijk, een kwantitatieve beschrijving van de regeldrukeffecten opgenomen.

### 6.3. Markteffecten

De implementatie van de richtlijn heeft als belangrijkste gevolg de Europese harmonisatie van de regelgeving omtrent de kwalificatievereisten voor bemanningsleden. Hierdoor zullen binnen de EU dezelfde eisen gelden voor alle functies van dekbemanningsleden in de binnenvaart. Dit vergroot de arbeidsmobiliteit, omdat bemanningsleden binnen de EU overal aan de slag zullen kunnen gaan, zonder dat aparte erkenning van hun functie kwalificaties nodig is door het desbetreffende land waar het bemanningslid aan de slag gaat. De implementatie van de richtlijn zorgt voor een verschuiving van een competentiegericht kwalificatiesysteem naar een ervaringsgericht kwalificatiesysteem. Dit is van belang, omdat hiermee door middel van objectieve criteria vastgesteld kan worden of een bemanningslid voldoet aan de aan die functie gestelde eisen. Omdat bij het behalen van deze competenties een Europees erkend kwalificatiecertificaat wordt ontvangen, zal voor elke werkgever duidelijk zijn aan welke competenties voldaan wordt. Dit zorgt voor meer duidelijkheid en eenduidigheid. Ook is het daardoor makkelijker vast te stellen over welk document beschikt moet worden. De hoeveelheid mogelijke certificaten staat vast. Hiermee wordt het voor werkgever en werknemer overzichtelijker over welke kwalificatiecertificaten beschikt moet worden. De voorgestelde wijzigingen zullen daarmee de veiligheid van de scheepvaart op de binnenwateren waarborgen. Door de introductie van het kwalificatiecertificaat deskundige passagiersvaart en het kwalificatiecertificaat deskundige op het gebied van vloeibaar gas en de aanpassingen in de opleidingen met betrekking tot kennis van milieueisen wordt die veiligheid verder versterkt.

## 7. Uitvoering en handhaving

### 7.1. Uitvoering/toezicht

De Inspectie voor de Leefomgeving en Transport (ILT) heeft een HUF-toets (handhavings-, uitvoerings- en fralidebestendigheidstoets) uitgevoerd ten behoeve van dit wetsvoorstel<sup>6</sup>. Daarbij is opgemerkt dat van een volledige beoordeling nog geen sprake is, omdat de voorstellen voor lagere regelgeving van de Binnenvaartregeling en het Binnenvaartbesluit ten tijde van de beoordeling van dit wetsvoorstel nog niet beschikbaar zijn. Een aantal verder uit te werken onderdelen van de implementatiewetgeving zullen in het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling opgenomen worden. Beide zullen voor een HUF-toets voorgelegd worden aan de ILT.

De ILT is onder andere belast met de certificering en inspectie van binnenvaartschepen, de controle op bemanningssamenstelling en het controleren van arbeids- en rusttijden. Voor zover het gaat om kwalificaties die onder de onderhavige richtlijn vallen was de ILT tot nog toe ook belast met de erkenning van de opleidingen voor veiligheidkundige passagiersvaart. Nieuw is dat aan deze veiligheidkundige passagiersvaart een kwalificatiecertificaat dient te worden afgegeven.

---

<sup>6</sup> Tevens ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

In verband hiermee heeft de ILT op het onderdeel van de uitvoerbaarheid van de voorgestelde wijzigingen vragen gesteld. De ILT stelt voor de erkenning van de opleidingen en de afgifte van kwalificatiecertificaten voor deskundige voor de passagiersvaart ook bij het CBR te beleggen, omdat de ILT op het gebied van scheepvaart geen persoonsgebonden documenten afgeeft en het CBR al meerdere vergelijkbare documenten afgeeft. Hierover vindt overleg plaats met het CBR.

## *7.2. Handhaving*

Uit deze toets is naar voren gekomen dat op basis van de beschikbare informatie de wijzigingen die het wetsvoorstel beoogt handhaafbaar en fraudebestendig zijn.

In het kader van de Binnenvaartwet voert de ILT een handhavende en toezichthoudende functie uit, die belegd is via artikel 40 van de Binnenvaartwet. Dit artikel wordt, voor wat betreft die taakbelegging, niet gewijzigd. Ook voor het gedeelte met betrekking tot de handhaving merkt de ILT op dat een en ander nader geregeld zal moeten worden in het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling. De ILT heeft op het gebied van handhaving geen inhoudelijke opmerkingen geplaatst met betrekking tot dit wetsvoorstel. Wel heeft het opgemerkt dat het voor de voorgenomen wijzigingen van de Binnenvaartregeling en het Binnenvaartbesluit een aparte toetsing verwacht. Hetzelfde geldt ten aanzien van de fraudebestendigheid van het wetsvoorstel.

## **8. Consultaties**

Er wordt afgezien van internetconsultatie omdat het implementatie betreft die lastenluw is en geen ruimte voor beleidsinterpretatie laat. Over de richtlijn en de implementatie ervan wordt regelmatig overleg gepleegd met de partijen uit de sector, zoals brancheorganisaties en onderwijsinstellingen. Ook met vertegenwoordigers van specifieke sectoren, zoals de rondvaartsector en de zeilvaart vindt regelmatig overleg plaats. Aandachtspunt tijdens deze overleggen is met name ook de zorg van de sector over een soepele overgang naar het nieuwe systeem. Vrijstellingsregelingen voor specifieke sectoren zullen, voor zover de richtlijn die ruimte biedt, nader worden uitgewerkt in de wijziging van de Binnenvaartregeling. Bij de lagere regelgeving zal er wel internetconsultatie plaatsvinden.

Dit wetsvoorstel is niet aangeboden aan de Autoriteit Persoonsgegevens ter advisering. De bepalingen die betrekking hebben op het verwerken van (bijzondere) persoonsgegevens zijn zonder beleidsruimte overgenomen uit de richtlijn. Daarnaast wordt daarvoor in dit wetsvoorstel niets geregeld dat nieuw is. Zo vinden betreft de verwerking van de medische gegevens dezelfde verwerkingen nu ook al plaats en wordt aangesloten bij bestaande grondslagen. In de lagere regelgeving wordt meer geregeld over de verwerking van (bijzondere) persoonsgegevens.

## **9. Inwerkingtreding en overgangsrecht**

### *9.1 Inwerkingtreding*

Deze wet treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen datum. Op grond van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten treden wetten in werking met ingang van 1 januari of 1 juli. Uitgangspunt daarbij is dat bekendmaking uiterlijk twee maanden voor inwerkingtreding geschiedt. In deze regeling wordt op grond van artikel 4.17, vijfde lid, onder d, van de Aanwijzingen voor de Regelgeving afgeweken van de

vaste verandermomenten en wordt tevens een kortere invoeringstermijn dan twee maanden aangehouden. Er is sprake van implementatie van een bindende Europese richtlijn. De richtlijn had een uiterste implementatiedatum van 17 januari 2022. De inwerkingtreding van deze wet heeft niet voor die tijd plaats gevonden. De inwerkingtreding zal plaatsvinden op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Gestreefd wordt naar de inwerkingtredingsdatum van uiterlijk 1 juli 2023.

### *9.2 Overgangsrecht*

De richtlijn voorziet in ruime overgangstermijnen voor de geldigheid van vaarbevoegdheidsbewijzen, afgegeven vóór 18 januari 2022. De richtlijn voorziet in een overgangstermijn van ten hoogste tien jaren. Een reeds afgegeven vaarbevoegdheidsbewijs blijft dus te gebruiken voor zolang het geldig is, of als de hiervoor genoemde tien jaren termijn is verstreken.

Naast de overgangstermijnen die zijn opgenomen in de richtlijn, zullen ook voor de verschillende in het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling verder te regelen vrijstellingsregelingen overgangstermijnen opgenomen worden. Deze vrijstellingsregelingen zullen nader worden toegelicht in de respectievelijke wijzigingen van het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling.

## **II. Artikelsgewijs deel**

### **Artikel I (Wijziging van de Binnenvaartwet)**

#### **Onderdeel A (wijziging van artikel 1)**

Dit onderdeel bevat de begripsbepalingen die relevant zijn voor het onderhavige wetsvoorstel en de onderliggende regelgeving. Deze begrippen zijn grotendeels overgenomen uit de richtlijn, waarbij ervoor is gekozen om, waar mogelijk, nauw aan te sluiten bij de tekst van de omschrijving in de richtlijn.

Belangrijkste toevoeging aan de begripsbepaling is de toevoeging van de definities van kwalificatiecertificaat en kwalificatiecertificaat schipper. Het kwalificatiecertificaat schipper houdt een vaarbevoegdheid in. Dat betekent dat de houder van een geldig kwalificatiecertificaat schipper bevoegd is een binnenvaartuig te besturen. Er zijn echter nog meer kwalificatiecertificaten. Zo zijn er ook kwalificatiecertificaten deksman, lichtmatroos, matroos, volmatroos en stuurman. Hoewel deze kwalificatiecertificaten vakbekwaamheid voor de respectievelijke functies aantonen, houden zij geen vaarbevoegdheid in. Dit onderscheid wordt in het wetsvoorstel nader uitgewerkt. In bepalingen in het wetsvoorstel wordt vaak in het algemeen gesproken over «vaarbewijzen» en over «kwalificatiecertificaten». Het kwalificatiecertificaat schipper valt onder beide categorieën.

Daarnaast is de definitie voor het begrip «vaartijd» uit de richtlijn overgenomen. Eerder werd in andere bepalingen nader omschreven wat er met dat begrip bedoeld werd. De definitie uit de richtlijn betekent dat er geen vaartijd meer opgebouwd kan worden op een pleziervaartuig waarvan de reizen niet gevalideerd worden en waarbij de vaartijd niet wordt aangetekend in een dienstboekje.

## **Onderdeel B, onder 1 en 3 (wijziging van artikel 2)**

Met de voorgestelde wijzigingen van artikel 2 van de Binnenvaartwet wordt een wettelijke basis geboden voor de indeling van de binnenwateren van maritieme aard en het aanwijzen van binnenwatertrajecten met specifieke risico's door de Minister in de Binnenvaartregeling. Op een binnenwater dat wordt aangewezen als binnenwater van maritieme aard of als binnenwatertraject met specifieke risico's geldt dat van de schipper een bepaalde mate van aanvullende kennis en vaardigheid verwacht wordt om veilig op die wateren te kunnen varen.

Een classificatie als binnenwater van maritieme aard vindt plaats indien het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee van 1972 van toepassing is, de boeien en borden overeenkomen met het maritieme systeem, landnavigatie op die binnenwateren noodzakelijk is of voor de navigatie op die binnenwateren maritieme uitrusting nodig is waarvan de bediening speciale kennis vergt. Om als binnenwater van maritieme aard geclassificeerd te worden heeft slechts van één van de benoemde voorwaarden sprake te zijn. De classificatie wordt in de Binnenvaartregeling geregeld. Wanneer een binnenwater als zodanig wordt geclassificeerd, wordt de Commissie in kennis gesteld van die classificatie.

Naast het aanwijzen van binnenwateren van maritieme aard kunnen tevens bij regeling van Onze Minister binnenwatertrajecten met specifieke risico's aangewezen worden. De aanwijzing van een dergelijk binnenwatertraject hangt samen met de kenmerken van het desbetreffende binnenwater. Er moet sprake zijn van bepaalde omstandigheden, die gevolgen hebben voor de mate waarin een schipper over bepaalde kennis en vaardigheden moet beschikken tijdens het varen. Dit betreft de fysieke omstandigheden van het water, alsook de aan- of afwezigheid van verkeerstechnische voorzieningen of een hoge ongevalsfrequentie op een specifiek traject. Met de aanwijzing van een binnenwatertraject met specifieke risico's wordt beoogd de desbetreffende risico's te mitigeren, aangezien de schipper in dat geval moet beschikken over een certificaat, waarmee wordt aangetoond dat hij over de voorgeschreven competenties beschikt waarmee deze binnenwatertrajecten veilig bevaren kunnen worden.

## **Onderdelen B, onder 2, C en O (wijziging van de artikelen 2, 5, 6, 7, 8, 14, 22 en 33)**

Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om in de artikelen 2, eerste lid (nieuw), artikel 5, tweede lid, artikel 6, vierde lid, artikel 7, tweede lid, artikel 8, eerste lid, artikel 14, eerste lid, artikel 22, eerste lid, en artikel 33, eerste lid, de term «Europese Gemeenschappen» aan te passen naar «Europese Unie».

## **Onderdelen D, E, K, onder 2 en M, onder 1, 2 en 4 (wijziging van de artikelen 23, 24, 28 en 30)**

In artikel 23 van de Binnenvaartwet is geregeld dat het de werkgever en gezagvoerder verboden is een schip te gebruiken met een bemanningslid dat niet over een geldige geneeskundige verklaring beschikt. In aanvulling op dit verbod wordt het met deze voorgestelde wijziging mogelijk gemaakt dat een bemanningslid op vordering aantoont medisch geschikt te zijn. Voor het vorderen van het aantonen van die geschiktheid moeten er objectieve aanwijzingen zijn waaruit mogelijke ongeschiktheid blijkt. De vordering tot het aantonen van de medische geschiktheid kan enkel geschieden door de werkgever, de schipper van het vaartuig waarop het



bemanningslid zich bevindt, of een ambtenaar als bedoeld in artikel 40, eerste of tweede lid, van de wet. Dit zijn door de Minister aangewezen ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport of andere door de Minister aangewezen ambtenaren. Wanneer niet aan de vordering tot tonen voldaan kan worden, of wanneer blijkt dat de medische geschiktheid niet in orde is, kunnen er door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (de Minister) mitigerende maatregelen of beperkingen worden opgelegd. Met het oog op controle wordt van deze maatregelen of beperkingen melding gemaakt op het kwalificatiecertificaat of de specifieke vergunning. Hierbij worden twee situaties onderscheiden.

De eerste situatie ziet op de aanvraag van een kwalificatiecertificaat, een vaarbewijs, een ontheffingsbewijs of vrijstellingsbewijs. Bij de aanvraag wordt door een door de Minister aangewezen deskundige een verklaring afgegeven omtrent de medische geschiktheid. Bij het voorafgaande onderzoek van die verklaring kan worden vastgesteld dat niet volledig aan de medische geschiktheid wordt voldaan. Het kan hierbij gaan om (beperkte) visuele, audiovisuele of andere lichamelijke beperkingen. Mitigerende maatregelen of beperkingen kunnen dan worden opgelegd, waardoor met de nodige aanpassingen toch verantwoord gebruik gemaakt kan worden van een binnenschip.

Indien tot dergelijke maatregelen wordt besloten, wordt hiervan aantekening gemaakt op het desbetreffende kwalificatiecertificaat, vaarbewijs, ontheffings- of vrijstellingsbewijs zodat kenbaar is aan welke beperkingen de houder van dat certificaat of (vaarbevoegdheids)bewijs zich moet houden.

De tweede situatie betreft de omstandigheid dat gedurende het bezit van een kwalificatiecertificaat of (vaarbevoegdheids)bewijs blijkt dat de medische geschiktheid niet meer of niet meer volledig aanwezig zijn. Ook in voorkomend geval kan de bevoegde autoriteit passende mitigerende maatregelen of beperkingen opleggen. Deze mogelijkheid is opgenomen in artikel 30. Deze kunnen tijdelijk van aard zijn. Ook van deze mitigerende maatregelen of beperkingen wordt aantekening gemaakt op het kwalificatiecertificaat of het (vaarbevoegdheids)bewijs.

#### **Onderdelen F, G, K, onder 1, 3 en 4, L, P, Q, S, U, V, W (wijziging van de artikelen 25, 28, 29, 34, 35, 35b, 42, 48 en 49)**

De wijzigingen in deze onderdelen zijn algemene wijzigingen. Hiermee worden de benodigde aanpassingen gemaakt om de bestaande artikelen in de Binnenvaartwet van toepassing te laten zijn op die nieuwe situatie op basis van de richtlijn. De wijzigingen bevatten dus ook het invoegen van de nieuwe terminologie zoals «kwalificatiecertificaten» en «specifieke vergunningen» en het aanpassen en toevoegen van verwijzingen naar andere artikelen in de Binnenvaartwet. In deze gewijzigde artikelen verandert verder inhoudelijk niets.

#### **Onderdeel H (wijziging van artikel 26)**

De wijziging van het derde lid van artikel 26 hangt samen met het opnemen van een definitie van het begrip «vaartijd» in artikel 1. Omdat daarin nader wordt omschreven wat er wordt verstaan onder vaartijd hoeft dat niet meer afzonderlijk in dit artikel te gebeuren.

### **Onderdeel I (nieuw artikel 26a)**

Met dit wetsvoorstel wordt het kwalificatiesysteem voor dekbemanningsleden op basis van de richtlijn in de wetgeving geïntroduceerd. De taken van de dekbemanningsleden zijn onder te verdelen in drie typen: de managementtaken die door de schipper worden verricht, de operationele taken die door de stuurman, volmatroos en matroos worden verricht en de taken op instroomniveau die door de lichtmatroos en deksman worden verricht. Tot de overige dekbemanningsleden behoren de deksman, de lichtmatroos, matroos, de volmatroos en de stuurman. Daar waar voor degene met een managementtaak reeds een bewijs van kennis en bekwaamheid in de vorm van een vaarbevoegdheidsbewijs wordt afgegeven, wordt tot op heden een soortgelijk bewijs niet verstrekt aan de overige dekbemanningsleden. De overige bemanningsleden dienden wel aan kwalificaties te voldoen, maar kregen daarvoor geen kwalificatiecertificaat. Om de afgifte mogelijk te maken wordt een nieuw in te voegen artikel 26a voorgesteld. Op basis daarvan kan de Minister een kwalificatiecertificaat afgeven voor de deksman, de lichtmatroos, de matroos, de volmatroos en de stuurman. Deze grondslagen zullen verder uitgewerkt worden in het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling.

### **Onderdeel J (wijziging van artikel 27)**

Omdat voorheen in dit artikel slechts voorwaarden gesteld aan de afgifte van vaarbewijzen kon er een specifieke leeftijdsgrens van 18 jaar worden gesteld. Omdat dit artikel nu ook van toepassing dient te worden op alle kwalificatiecertificaten, dus ook die van de overige dekbemanningsleden, is een harde grens van 18 niet meer toepasbaar. Op grond van de richtlijn kunnen een aantal van de kwalificatiecertificaten namelijk al op lagere leeftijd worden afgegeven. Voor de vaarbewijzen, waaronder het kwalificatiecertificaat schipper, blijft de minimale leeftijd 18 jaar.

Onderdelen M, onder 3 en Q, onder 1 (wijziging van de artikelen 30 en 31?) Met deze voorgestelde wijzigingen wordt de mogelijkheid tot schorsing van een kwalificatiecertificaat mogelijk gemaakt. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen daar nadere regels voor gesteld worden. Deze nieuwe schorsingsmogelijkheid beperkt zich enkel tot de kwalificatiecertificaten en is dus niet van toepassing op kleine vaarbewijzen.

### **Onderdeel N (wijziging van artikel 32)**

Voorheen dienden buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijzen per type los erkend te worden om geldig te zijn in Nederland. Voor alle kwalificatiecertificaten, niet alleen het vaarbevoegdheidsbewijs (kwalificatiecertificaat schipper) maar ook de kwalificatiecertificaten van de overige bemanning, regelt de richtlijn de erkenning.

Kwalificatiecertificaten van andere lidstaten van de EU afgegeven op basis van de richtlijn zijn per definitie erkend. Andere landen kunnen bij de Europese Commissie een verzoek tot erkenning indienen. De rol van de Minister op het gebied van erkenning wordt dus aanzienlijk kleiner.

### **Onderdeel R (wijziging van artikel 35a)**

Met dit wijzigingsvoorstel wordt voorzien in het bijhouden van een aantal gegevens omtrent de kwalificatiecertificaten, vaarbewijzen, dienstboekjes en vaartijdenboeken (logboeken). De afgifte, verlenging, schorsing of intrekking worden opgenomen in een daartoe bestemd register. Ook de

tijdelijke schorsing, die met dit wetsvoorstel wordt geïntroduceerd in onderdeel M, onder 3, wordt zodoende opgenomen in dit register.

Met de opname van deze gegevens in een centraal beheerd register wordt naar buiten kenbaar gemaakt wat de status van de verschillende documenten is. Dit vergroot de inzichtelijkheid bij controles en zorgt ervoor dat aanvragen tot verlenging of nieuwe vaarbevoegdheidsdocumenten eenvoudiger kunnen worden getoetst.

Tevens wordt met onderdeel R, onder lb, voorzien in de mogelijkheid gegevens in het register op te nemen van documenten die worden afgegeven overeenkomstig het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn.

### Onderdeel T (wijziging van artikel 39)

Artikel 39 bevat de grondslagen op basis waarvan verwerking van persoonsgegevens met betrekking tot de gezondheid kunnen worden verwerkt. De wijzigingen van dit wetsvoorstel sluiten aan bij de grondslagen die al bestonden. Alle bemanningsleden worden in de huidige situatie al gekeurd op hun medische geschiktheid. De bepalingen over de verwerking van gezondheidsgegevens in dit wetsvoorstel zijn zonder beleidsruimte overgenomen uit de richtlijn.

### III. Implementatietabel wetsvoorstel implementatie Richtlijn (EU) 2017/2397

	Bepaling in implementatie- regeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte
Artikel 1	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Bepaling van onderwerp van richtlijn.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 2	Behoeft geen implementatie in Bvw, wel in onderliggende regelgeving. Bepaling toepassingsgebied richtlijn.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 3	Onderdeel A, wijziging artikel 1 Bvw	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 4	Onderdeel G, wijziging artikel 25 Bvw	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 5	Onderdeel G, wijziging artikel 25 Bvw	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 6	Onderdeel G, wijziging artikel 25 Bvw	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 7	Behoeft geen implementatie in Bvw, wel in onderliggende regelgeving. Artikel formuleert mogelijkheden om vrijstellingen te verlenen.	Grondslag bestaat al in Bvw.	Mogelijkheid om vrijstelling te verlenen. Beleidsruimte wordt niet ingevuld in het wetsvoorstel. Uitwerking komt in Ministeriële regeling
Artikel 8	Onderdeel B, wijziging artikel 2 Bvw	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 9	Onderdeel B, wijziging artikel 2 Bvw	n.v.t.	n.v.t.

	Bepaling in implementatie- regeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte
Artikel 10 <sup>1</sup>	Behoeft geen implementatie in Bvw, wel in onderliggende regelgeving. Artikel formuleert mogelijkheden en verplichtingen omtrent erkenning van beroepskwalificaties van andere EU- en derde landen. Grondslag bestaat al in Bvw.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 11	Onderdelen H, I en J, artikelen 26, 26a en 27 Bvw	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 12	Onderdelen H, I en J, artikelen 26, 26a en 27 Bvw	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 13	Behoeft geen implementatie in Bvw, wel in onderliggende regelgeving. Artikel regelt de manier waarop de kwalificatiecertificaten verlengd worden. Grondslag bestaat al in Bvw.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 14, eerste en tweede lid	Onderdeel M, artikel 30 Bvw. In de artikelen 35a t/m 35c van de Scheepvaartverkeerswet bestaan verder al voldoende grondslagen om vaarbewijzen (dus ook kwalificatiecertificaten) in te vorderen / te schorsen / op te schorten	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 14, derde lid	Onderdelen Q en R, artikelen 35 en 35a Bvw	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 15	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Artikel betreft samenwerking tussen lidstaten bij de handhaving van de kwalificatiecertificaten. Grondslag daarvoor bestaat al in Bvw.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 16	Onderdelen H en I, artikelen 26 en 26a Bvw	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 17	Onderdeel L, artikel 29 Bvw	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 18	Behoeft geen implementatie in Bvw, wel in onderliggende regelgeving. Artikel regelt de nadere inrichting van de examens en met name de rol van bevoegde autoriteiten daarbij. Niet nodig om de Bvw hieraan aan te passen.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 19	Behoeft geen implementatie in Bvw, wel in onderliggende regelgeving. Artikel regelt de goedkeuring van opleidingsprogramma's, de grondslag hiervoor bestaat al in de Bvw.	n.v.t.	n.v.t.

	Bepaling in implementatie- regeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte
Artikel 20	Behoeft geen implementatie in Bvw, wel in onderliggende regelgeving. Artikel regelt de competenties die nodig zijn voor de wateren met specifieke risico's.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 21	Behoeft geen implementatie in Bvw, wel in onderliggende regelgeving. Artikel regelt het gebruik van simulatoren bij beoordeling van de competenties. Kan worden geïmplementeerd in lagere regelgeving.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 22	Behoeft geen implementatie in Bvw, wel in onderliggende regelgeving. Artikel bevat nadere bepalingen omtrent het dienstboekje en vaartijdenboek (logboek). Dit wordt geregeld in lagere regelgeving.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 23	Onderdelen D en K, artikelen 23 en 28 Bvw	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 24	Onderdelen R en T, artikelen 35a en 39 Bvw	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 25	Onderdeel R, artikel 35a Bvw	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 26	Onderdeel U, artikel 42 Bvw	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 27	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Bevat een verplichting voor de lidstaten om kwaliteit te waarborgen. Dit gebeurt door de inrichting van het systeem en behoeft geen aparte grondslag in de Bvw.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 28	Behoeft naar zijn aard geen implementatie.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 29	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Artikel bevat zorgplicht van lidstaten om fraude te voorkomen. Grondslag bestaat al in Bvw.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 30	Onderdelen Ven W, artikelen 48 en 49 Bvw	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 31	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft bevoegdheidsdelegatie.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 32	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft gedelegeerde handelingen	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 33	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft comitéprocedure.	n.v.t.	n.v.t.

	Bepaling in implementatie- regeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte
Artikel 34	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft uitvoeringshandelingen.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 35	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft evaluatie.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 36	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft de geleidelijke invoering van de richtlijn.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 37	Op verschillende plekken in de Binnenvaartregelgeving zullen de verwijzingen naar de in dit artikel ingetrokken richtlijnen worden gewijzigd.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 38 <sup>1</sup>	Behoeft geen implementatie in Bvw, wel in onderliggende regelgeving. Artikel bevat overgangsbepalingen. Die zullen in lagere regelgeving worden geïmplementeerd.	n.v.t.	n.v.t.-
Artikel 39	Behoeft naar aard geen implementatie: Betreft bepaling over omzetting.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 40	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft inwerkingtredingsbepaling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 41	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft bepaling over adressaten.	n.v.t.	n.v.t.

<sup>1</sup> In gewijzigde vorm door de wijziging o.g.v. richtlijn (EU) 2021/1233.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers