

— hetgeen bij de huidige twee regelingen het geval is — wenselijk met het oog op de rechtszekerheid, met name

omdat licentieovereenkomsten vaak een behoorlijk lange looptijd hebben.

Brussel, 25 januari 1995.

*De Voorzitter*  
*van het Economisch en Sociaal Comité*  
Carlos FERRER

**Advies over het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenschepen welke bij het goederen- en personenvervoer in de Gemeenschap gebruikt worden <sup>(1)</sup>**

(95/C 102/02)

De Raad heeft op 29 september 1994 besloten, in overeenstemming met artikel 75 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De Afdeling voor vervoer en communicatie, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 11 januari 1995 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Colombo.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 322e Zitting (vergadering van 25 januari 1995) het volgende advies uitgebracht, dat met grote meerderheid van stemmen (één onthouding) is goedgekeurd.

## 1. Bewegredenen achter het voorstel

1.1. Aanleiding tot het onderhavige Commissievoorstel zijn de tussen de lid-staten bestaande verschillen in de voorwaarden voor de afgifte van vaarbewijzen voor binnenschepen, met name t.a.v. minimumleeftijd, lichamelijke geschiktheid en vereiste beroepservaring en vakkennis.

1.2. Het is duidelijk dat deze verschillen de concurrentie tussen de vervoerders uit een aantal lid-staten kunnen vervalsen.

1.3. Nu de vervoerseenheden steeds groter worden en het vervoer van gevaarlijke stoffen toeneemt, kan bovendien niet langer worden gewacht met het invoeren van optimale veiligheidsnormen en moeten de voorwaarden voor de afgifte van vaarbewijzen zo spoedig mogelijk naar boven toe worden geharmoniseerd.

Die verhoging van de veiligheid is niet alleen een garantie voor de bescherming van het varend materieel en vooral van mensenlevens, maar kan voor zover nodig ook dienen ter bescherming van het milieu.

1.4. Het Comité stemt in met de beweegredenen achter en de inhoud van dit voorstel, onder voorbehoud van de hierna volgende opmerkingen:

## 2. Algemene opmerkingen

2.1. Het Comité neemt ter kennis dat deze materie krachtens artikel 75 van het Verdrag uitsluitend onder de bevoegdheid van de Gemeenschap valt. Het hoopt dat de harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van vaarbewijzen binnen afzienbare tijd een feit zal zijn.

2.1.1. Dat de draagwijdte van die harmonisatie beperkt is, komt omdat de onderhavige richtlijn is bedoeld als aanvulling op Richtlijn 91/672/EEG <sup>(2)</sup>, die over hetzelfde vraagstuk gaat.

2.2. Het Comité dringt er bij de Commissie op aan, daarbij niet uit het oog te verliezen dat aan vervoerders uit derde landen dezelfde voorwaarden moeten worden gesteld.

<sup>(1)</sup> PB nr. C 280 van 6. 10. 1994, blz. 5.

<sup>(2)</sup> PB nr. L 373 van 31. 12. 1991, blz. 29.

2.3. Het Comité acht het wenselijk dat voor de toepassing van deze richtlijn maatstaven voor de schepen worden vastgesteld (b.v. minimumlaadvermogen, aantal opvarenden, lengte van het schip en vermogen van de motor).

### 3. Bijzondere opmerkingen

3.1. Het Comité heeft zich gebogen over de vraag of de voorgestelde vrijstellingen terecht zijn. De uitzondering die wordt gemaakt voor de Rijn, kan worden verklaard doordat het overeenkomstig de Akte van Mannheim afgegeven Rijnschipperspatent voldoet aan de voorwaarden die aan communautaire vaarbewijzen worden gesteld.

#### 3.2. Artikel 5

Het Comité stemt in met de in dit artikel gevonden oplossing t.a.v. de minimumleeftijd voor het verkrijgen van een vaarbewijs en de wederzijdse erkenning daarvan door de diverse lid-staten. Gezien het feit dat de bestuurder van een vaartuig altijd ook de verantwoordelijkheid heeft voor het beheer van het personeel, alsook gelet op het bepaalde in artikel 7, eerste alinea, is het volgens het Comité echter wellicht juist de minimumleeftijd op 21 jaar te stellen.

#### 3.3. Artikel 6

Het Comité oppert de idee van de invoering van een periodieke medische keuring (b.v. om de vijf of tien jaar) voor de houders van vaarbewijzen die de leeftijd van 65 jaar nog niet hebben bereikt. Na 65 jaar zouden die tussenpozen kunnen worden verkort (b.v. elk jaar of elke twee jaar).

De gezondheidscriteria voor die keuringen zouden moeten worden geharmoniseerd.

#### 3.4. Artikel 7

Het dienstboekje (de Commissie spreekt van „persoonlijk boordboekje”) is het enige bewijs van de beroepservaring en -kennis van de bestuurder. Daarom zouden vorm en inhoud ervan moeten worden geharmoniseerd.

#### 3.5. Artikel 9

Het Comité stemt in met de voorwaarden die in dit artikel worden gesteld t.a.v. de vereiste extra vakkennis en het aanvullende examen dat moet worden afgelegd om gevaarlijke stoffen te mogen vervoeren.

#### 3.6. Artikel 10

M.b.t. het varen op radar zou melding moeten worden gemaakt van een praktijktest en de zo actueel mogelijke kennis van „blinde” navigatie-apparatuur, waarbij de radar ook in combinatie met andere elektronische hulpmiddelen kan worden gebruikt (zie hoofdstuk C van bijlage II).

#### 3.7. Artikel 11

Weigering of intrekking van een vaarbewijs moet niet alleen met redenen worden omkleed; daarvoor moet ook worden verwezen naar geharmoniseerde criteria, zoals ongevallen met als gevolg daarvan een verminderde lichamelijke geschiktheid of bestraffing door bevoegde autoriteiten van laakbaar gedrag bij de uitoefening van het beroep.

#### 3.8. Bijlage II

De in deze bijlage genoemde vereiste vakkennis lijkt, vooral uit het oogpunt van het streven naar een zo groot mogelijke veiligheid, voldoende. Desalniettemin zou aan hoofdstuk A een extra voorwaarde moeten worden toegevoegd, nl. de noodzakelijke kennis van de vaarroute en van de weersomstandigheden die op het gebruikelijke traject het meest voorkomen.

### 4. Conclusie

Het Comité stemt dus in beginsel in met het onderhavige voorstel, maar dringt er wel bij de Commissie op aan dat deze zich inzet voor de tijdige wederzijdse erkenning en harmonisatie van alle vaarbewijzen, dus ook die voor kust- en pleziervaart.

Brussel, 25 januari 1995.

De Voorzitter  
van het Economisch en Sociaal Comité  
Carlos FERRER