

897

Besluit van 15 december 1994, houdende regeling inzake de rusttijden van bemanningsleden, de samenstelling van de bemanning en de vaartijden van schepen op binnenwateren (Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart)

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

Op de voordracht van Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 8 juli 1994, Directoraat-Generaal van de Arbeid, Afdeling Wetgeving en Juridische Zaken, nr. DGA/AIB/WJZ/94/06022, gedaan mede namens Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;

Gelet op de artikelen 1, onderdeel d, en 5, eerste lid, van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart;

Mede gelet op de Herzene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 (Trb. 1955, 161 en 1964, 83);

Gezien de adviezen van de Sociaal-Economische Raad (adviezen van 28 juni 1985 en 20 januari 1989) en van de Emancipatieraad (advies van 21 juni 1984);

De Raad van State gehoord (advies van 13 september 1994, no. W12.94.0452);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 5 december 1994, Directoraat-Generaal van de Arbeid, Afdeling Wetgeving en Juridische Zaken, nr. DGA/AIB/WJZ/94/09337A, uitgebracht mede namens Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK I. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Voor de toepassing van het bij of krachtens dit besluit en de daarbij behorende bijlagen bepaalde wordt verstaan onder:

- a. wet: Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart;
- b. motorschip: een schip dat is bestemd voor het vervoer van goederen en gebouwd om door middel van eigen mechanische voortstuwingsmiddelen zelfstandig te varen;
- c. duwboot: een schip dat is gebouwd om te duwen en niet is bestemd voor het zelfstandig vervoeren van goederen;

d. sleepschip: een schip dat is bestemd voor het vervoer van goederen, gebouwd om te worden gesleept en dat

1°. niet is voorzien van eigen mechanische voortstuwingsmiddelen,

2°. wel is voorzien van eigen mechanische voortstuwingsmiddelen, die slechts voor verplaatsing van het schip over kleine afstanden geschikt zijn;

e. duwbak: een schip dat is bestemd voor het vervoer van goederen, gebouwd of geschikt gemaakt om te worden geduwd en dat

1°. niet is voorzien van eigen mechanische voortstuwingsmiddelen,

2°. wel is voorzien van eigen mechanische voortstuwingsmiddelen, die slechts voor verplaatsing van het schip over kleine afstanden geschikt zijn;

f. hecht samenstel: een duwstel of een gekoppeld samenstel;

g. duwstel: een hecht samenstel van schepen, waarvan ten minste één is geplaatst voor het motorschip dat dient voor het voortbewegen van het samenstel, dan wel voor de beide motorschepen die dienen voor het voortbewegen van het samenstel. Hieronder wordt ook verstaan een duwstel dat is samengesteld uit een duwend en een geduwd schip waarvan de koppelingen een beheerst knikken mogelijk maken;

h. gekoppeld samenstel: een samenstelling van langsijde van elkaar vastgemaakte schepen, waarvan er geen is geplaatst vóór het motorschip dat dient voor het voortbewegen van het samenstel;

i. zeeschipbak: een duwbak die is gebouwd om aan boord van een zeeschip te worden vervoerd en om de binnenwateren te bevaren;

j. passagiersschip: een schip dat is gebouwd of bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning, niet zijnde een veerboot of een veerpont;

k. hotelschip: een passagiersschip waarop zich hutten bevinden voor overnachting van passagiers;

l. bunkerschip: een schip dat langsijde andere schepen gaat in havens of gedurende de vaart, met als doel deze schepen te bevoorraden;

m. veerboot: een schip dat is gebouwd of bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning, alsook van voertuigen op meer dan twee wielen, dat een veerdienst onderhoudt tussen plaatsen gelegen aan de Dollard, de Eems, de Waddenzee met inbegrip van de verbindingen met de Noordzee, of de Westerschelde en de zeemonding daarvan met inbegrip van de overige waterwegen tussen Zeeuwsch-Vlaanderen enerzijds en Walcheren en Zuid-Beveland anderzijds;

n. veerpont: een schip dat is gebouwd of bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van één of meer personen buiten de bemanning, dat een veerdienst onderhoudt tussen plaatsen gelegen aan de binnenwateren, bedoeld in artikel 1, onderdeel d, van de wet, niet zijnde een veerboot;

o. lengte: de grootste lengte van de scheepsrump, het roer en de boegspriet niet inbegrepen;

p. breedte: de grootste breedte gemeten op de buitenkant van de huidbeplating, schoepraderen niet inbegrepen;

q. rusttijd: de tijd waarin een bemanningslid geen taak verricht noch daartoe verplicht is. De bewaking en het toezicht op een stilliggend schip worden niet beschouwd als taak in de zin van deze definitie;

r. dagvaart: exploitatiewijze waarbij de vaartijd van een schip per 24 uur, blijkens de op die periode betrekking hebbende aantekening in het vaartijdenboek, bedoeld in artikel 27, eerste lid, ten hoogste 14 uur dan wel overeenkomstig artikel 9, 16 uur bedraagt;

s. semi-continuvaart: exploitatiewijze waarbij de vaartijd van een schip per 24 uur, blijkens de op die periode betrekking hebbende aantekening in het vaartijdenboek, bedoeld in artikel 27, eerste lid, meer dan 14 uur, doch ten hoogste 18 uur, met uitzondering van artikel 9, bedraagt;

t. continuvaart: exploitatiewijze waarbij de vaartijd van een schip per 24 uur, blijkens de op die periode betrekking hebbende aantekening in het vaartijdenboek, bedoeld in artikel 27, eerste lid, meer dan 18 uur bedraagt;

u. tachograaf: een registratie-apparaat ter controle van de naleving van

bij of krachtens de wet gegeven voorschriften, van een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurd model;

v. Scheepvaartinspectie: de Scheepvaartinspectie, bedoeld in artikel 10 van de Schepenwet.

Artikel 2

Als lijn, bedoeld in artikel 1, onderdeel d, van de wet, wordt aangegeven de lijn, vastgesteld bij koninklijk besluit van 2 juni 1982 (Stb. 363).

HOOFDSTUK II. RUSTTIJDEN EN VAARTIJDEN

§ 1. Algemeen

Artikel 3

1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt rekening gehouden met de rust- en vaartijden, vervuld gedurende een tijdvak van 48 uur, onmiddellijk voorafgaand aan het tijdstip waarop het schip de binnenwateren, bedoeld in artikel 1, onderdeel d, van de wet is binnengevaren.

2. Een schip dat de in het eerste lid bedoelde binnenwateren binnenvaart is voorzien van:

a. hetzij een vaartijdenboek als bedoeld in artikel 25, onderdeel a, waaruit blijkt op welke wijze de rusttijden van elk der bemanningsleden alsmede de vaartijden van het schip, gedurende de in het eerste lid bedoelde periode zijn vervuld;

b. hetzij een ander document waaruit de in onderdeel a bedoelde gegevens blijken.

Artikel 4

1. Het is een bemanningslid verboden arbeid te verrichten in een toestand van oververmoeidheid.

2. Het is de gezagvoerende schipper verboden een bemanningslid in een zodanige toestand arbeid te laten verrichten.

§ 2. Rusttijden van bemanningsleden

Artikel 5

In de dagvaart bedraagt de ononderbroken rusttijd van een bemanningslid ten minste 8 uur in elke periode van 24 uur, te rekenen vanaf het einde van iedere rusttijd van ten minste 8 uur. Deze rusttijd is buiten de vaartijd gelegen.

Artikel 6

1. In de semi-continuvaart bedraagt de rusttijd van een bemanningslid ten minste 8 uur, waarvan ten minste 6 uur ononderbroken, in elke periode van 24 uur, te rekenen vanaf het einde van iedere rusttijd van ten minste 6 uur. De ononderbroken rusttijd is buiten de vaartijd gelegen.

2. In afwijking van het eerste lid, bedraagt de ononderbroken rusttijd van een bemanningslid die de leeftijd van 18 jaar nog niet heeft bereikt, ten minste 8 uur in elke periode van 24 uur, te rekenen vanaf het einde van iedere rusttijd van ten minste 8 uur. Van deze rusttijd is ten minste 6 uur buiten de vaartijd gelegen.

Artikel 7

Een wisseling van exploitatiewijze is slechts mogelijk met inachtneming van de volgende voorschriften:

a. van de exploitatiewijze dagvaart mag slechts dan naar de semi-continuvaart worden gewisseld indien:

1°. de bemanning in zijn geheel is afgelost, of
2°. de voor de exploitatiewijze semi-continuvaart bestemde bemanningsleden direct voor de wisseling een rusttijd van 8 uur, waarvan 6 uur buiten de vaartijd, in acht hebben genomen en de voor de exploitatiewijze semi-continuvaart voorgeschreven minimumbemanning zich aan boord bevindt;

b. van de exploitatiewijze semi-continuvaart mag slechts dan naar de dagvaart worden gewisseld indien:

1°. de bemanning in zijn geheel is afgelost, of
2°. de voor de exploitatiewijze dagvaart bestemde bemanningsleden direct voor de wisseling een onafgebroken rusttijd van 8 uur buiten de vaartijd in acht hebben genomen;

c. van de exploitatiewijze continuvaart mag slechts dan naar de dagvaart of de semi-continuvaart worden gewisseld indien:

1°. de bemanning in zijn geheel is afgelost, of
2°. de voor de exploitatiewijze dagvaart respectievelijk semi-continuvaart bestemde bemanningsleden direct voor de wisseling een onafgebroken rusttijd van 8 respectievelijk 6 uur in acht hebben genomen;

d. van de exploitatiewijze dagvaart of semi-continuvaart mag slechts dan naar de continuvaart worden gewisseld indien:

1°. de bemanning in zijn geheel is afgelost, of
2°. de voor de exploitatiewijze continuvaart bestemde bemanningsleden direct voor de wisseling een onafgebroken rusttijd van 8 respectievelijk 6 uur buiten de vaartijd in acht hebben genomen, en de voor de exploitatiewijze continuvaart voorgeschreven minimumbemanning zich aan boord bevindt.

Artikel 8

In de continuvaart bedraagt de rusttijd van een bemanningslid ten minste 24 uur in elke periode van 48 uur, waarvan ten minste twee maal 6 uur ononderbroken.

§ 3. Bepalingen inzake de vaartijden van schepen

Artikel 9

In de dagvaart mag de vaartijd van een schip ten hoogste eenmaal per week tot ten hoogste 16 uur worden verlengd indien:

a. het schip is uitgerust met een goed functionerende tachograaf die inwerking is gesteld vanaf het einde van de voorgaande ten minste 8 aaneengesloten uren durende onderbreking van de vaart en

b. de bemanning voor de dagvaart, bedoeld in de artikelen 12 tot en met 14, uit ten minste twee schippers als bedoeld in artikel 18, eerste lid, onderdeel a, bestaat.

Artikel 10

1. In de dagvaart onderbreekt een schip de vaart van 22.00 uur tot 6.00 uur, tenzij het schip is uitgerust met een goed functionerende tachograaf die inwerking is gesteld vanaf het einde van de voorgaande ten minste 8 aaneengesloten uren durende onderbreking van de vaart. In dat geval wordt de vaart onderbroken gedurende ten minste 8 aaneengesloten uren

in elke periode van 24 uur, te rekenen vanaf het einde van iedere onderbreking van ten minste 8 uur.

2. In de semi-continuvaart onderbreekt een schip de vaart van 23.00 uur tot 5.00 uur, tenzij het schip is uitgerust met een goed functionerende tachograaf die inwerking is gesteld vanaf het einde van de voorgaande ten minste 6 aaneengesloten uren durende onderbreking van de vaart. In dat geval wordt de vaart onderbroken gedurende ten minste 6 aaneengesloten uren in elke periode van 24 uur, te rekenen vanaf het einde van iedere onderbreking van ten minste 6 uur.

Artikel 11

Indien gebruik wordt gemaakt van een tachograaf in de gevallen, bedoeld in de artikelen 9 en 10, bewaart de gezagvoerend schipper de registraties van de tachograaf gedurende ten minste zes maanden na de laatste aantekening daarop in chronologische volgorde aan boord.

HOOFDSTUK III. BEMANNING

§ 1. Bepalingen inzake de samenstelling van de minimumbemanning

Artikel 12

1. De minimumbemanning van motorschepen en duwbotten bestaat uit de bemanningsleden, opgenomen in tabel 1 van bijlage I.
2. De minimumbemanning van hechte samenstellen bestaat uit de bemanningsleden, opgenomen in tabel 2 van bijlage I.
3. De minimumbemanning van passagiersschepen die niet als hotelschip worden geëxploiteerd, bestaat uit de bemanningsleden, opgenomen in tabel 3a van bijlage I, en de minimumbemanning van passagiersschepen die als hotelschepen worden geëxploiteerd, bestaat uit de bemanningsleden, opgenomen in tabel 3b van bijlage I.
4. De minimumbemanning van veerboten bestaat uit de bemanningsleden opgenomen in tabel 4.

Artikel 13

1. Motorschepen, duwbotten en passagiersschepen mogen slechts met een minimumbemanning worden geëxploiteerd indien zij zijn voorzien van een verklaring, afgegeven door het hoofd van de Scheepvaartinspectie, waaruit blijkt dat zij voldoen aan de volgende voorschriften:

a. de voortstuwingsinstallaties zijn zo ingericht, dat de verandering van de vaarsnelheid en de omkering van de richting van de stuwkracht van de schroef vanuit het stuurhuis kunnen geschieden.

De hulpmotoren die nodig zijn bij het varen met het schip kunnen vanuit het stuurhuis worden aan- en afgezet, tenzij dit automatisch geschiedt, dan wel deze motoren gedurende elke reis ononderbroken in bedrijf zijn;

b. het kritieke peil

1°. van de temperatuur van het koelwater van de hoofdmotoren,

2°. van de druk van de smeerolie van de hoofdmotoren en de transmissie,

3°. van de oliedruk en de luchtdruk van de omkeerinrichting van de hoofdmotoren, de keerkoppelingen of de schroeven,

4°. van het bilgewater in de machinekamer,

wordt aangegeven door installaties die in het stuurhuis akoestische en optische alarmsignalen in werking stellen. De akoestische alarmsignalen mogen in één akoestisch apparaat verenigd zijn. Zij mogen worden uitgeschakeld zodra de storing is vastgesteld. De optische alarmsignalen

mogen pas kunnen worden uitgeschakeld nadat de desbetreffende storings zijn verholpen;

c. de brandstoftoevoer en de koeling van de hoofdmotoren geschieden automatisch;

d. de stuurhandelingen kunnen zelfs bij de grootste toegelaten inzinking van het schip door één persoon zonder bijzondere krachtsinspanning worden verricht;

e. de door het ter plaatse geldende scheepvaartreglement voorgescreven navigatielichten, tekens en geluidsseinen voor varende schepen kunnen vanuit het stuurhuis worden gegeven;

f. indien geen rechtstreeks contact mogelijk is tussen het stuurhuis en het voorschip, het achterschip, de verblijven en de machinekamer, is een spreekinstallatie aangebracht. Voor contact met de machinekamer mogen in plaats van een spreekinstallatie optische en akoestische signalen worden gebruikt;

g. indien een bijboot is voorgescreven, dan kan deze door één bemanningslid binnen een redelijke tijd te water worden gelaten;

h. er is een vanuit het stuurhuis te bedienen schijnwerper aan boord;

i. de kracht die nodig is om zwengels en soortgelijke draaibare voorzieningen van hefwerktuigen te bedienen mag niet meer dan 16 kg bedragen;

j. de in het certificaat van onderzoek vermelde sleepkabels worden mechanisch aangedreven;

k. de lenspompen en de dekwaspompen worden mechanisch aangedreven;

l. de voornaamste bedieningsinrichtingen en controle-instrumenten zijn ergonomisch uitgevoerd en aangebracht;

m. de inrichting nodig voor het sturen van het schip kan vanuit het stuurhuis worden bediend. Indien voor de goede bestuurbaarheid of het kop voor stilhouden een boegroerinstallatie voorgescreven is, kan deze eveneens vanuit het stuurhuis worden bediend;

n. het schip is uitgerust met een radiotelefonie-installatie voor schip-schipverkeer en nautische informatie.

De verklaring, bedoeld in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn, afgegeven door de Commissie van Deskundigen, waarin is vastgelegd of een schip al dan niet voldoet aan de voorschriften met betrekking tot de uitrusting van schepen, wordt met de in de aanhef bedoelde verklaring gelijkgesteld.

2. Tegen de beschikking van het hoofd van de Scheepvaartininspectie, bedoeld in het eerste lid, kan een belanghebbende beroep instellen bij Onze Minister van Verkeer en Waterstaat.

3. Indien een schip als bedoeld in het eerste lid, niet voldoet aan de voorschriften, genoemd in het eerste lid, wordt de minimumbemanning, bedoeld in de tabellen 1 tot en met 3b van bijlage I:

a. in de dagvaart versterkt met één matroos;

b. in de semi-continuvaart versterkt met één matroos;

c. in de continuvaart versterkt met twee matrozen.

4. Indien een schip als bedoeld in het eerste lid, niet voldoet aan uitsluitend het eerste lid, onderdeel i of k, dan wel i en k, wordt, in afwijking van het vierde lid, onderdeel c, de minimumbemanning in de continuvaart slechts versterkt met één matroos.

5. Onverminderd het bepaalde in het derde lid, wordt, indien een schip niet voldoet aan het eerste lid, onderdeel a tot en met c, dan wel a, b, of c:

a. in de dagvaart een matroos vervangen door een matroos-motordrijver;

b. in de semi-continuvaart een matroos vervangen door een matroos-motordrijver en worden

c. in de continuvaart twee matrozen vervangen door twee matrozen-motordrijver.

Artikel 14

1. De minimumbemanning van schepen, niet zijnde motorschepen, duwbotten, hechte samenstellen, passagiersschepen of veerboten, is, rekening houdend met de afmetingen, de bouw, de inrichting en de bestemming van deze schepen, voldoende met het oog op de veiligheid van de vaart en van de arbeid aan boord.

2. Het hoofd van de Scheepvaartinspectie kan met inachtneming van het eerste lid, na overleg met het bevoegde districtshoofd van de Arbeidsinspectie, ten aanzien van elk schip als bedoeld in het eerste lid afzonderlijk dan wel voor categorieën van schepen als bedoeld in het eerste lid de minimumbemanning vaststellen. Schepen als bedoeld in de vorige zin zijn voorzien van een verklaring, afgegeven door het hoofd van de Scheepvaartinspectie, waarin de minimumbemanning is vastgelegd.

3. Het hoofd van de Scheepvaartinspectie kan na overleg met het bevoegde districtshoofd van de Arbeidsinspectie, ten aanzien van bunkerschepen met een lengte van minder dan 35 meter die slechts op korte trajecten ingezet worden, een minimumbemanning voorschrijven die afwijkt van artikel 12, eerste lid. Bunkerschepen als bedoeld in de vorige zin, zijn voorzien van een verklaring, afgegeven door het hoofd van de Scheepvaartinspectie, waarin de minimumbemanning is vastgelegd.

Artikel 15

1. De minimumbemanning, bedoeld in de artikelen 12 tot en met 14, bevindt zich tijdens de vaart voortdurend aan boord.

2. Indien door onvoorziene omstandigheden, zoals ziekte, ongeval of bevel van een gezagdrager, tijdens de vaart ten hoogste één lid van de bij of krachtens dit besluit voorgeschreven minimumbemanning uitvalt, mag een schip, in afwijking van het eerste lid van dit artikel, doorvaren tot de eerstvolgende geschikte aanlegplaats, mits de bemanning ten minste uit twee bemanningsleden bestaat, waarvan er één voldoet aan artikel 18, eerste lid, onderdeel a. Voor een passagiersschip geldt in plaats van de eerstvolgende geschikte aanlegplaats, het eindpunt van de reis van die dag.

Artikel 16

Een vrouw, die krachtens arbeidsovereenkomst dan wel publiekrechtelijke aanstelling arbeid verricht, mag geen deel uitmaken van de minimumbemanning gedurende ten minste 14 weken rondom de vermoedelijke datum van haar bevalling, waarvan ten minste 6 weken vóór deze datum en ten minste 7 weken na de feitelijke datum van de bevalling liggen.

Artikel 17

De persoon die belast is met het toezicht op en de verzorging van één of meer zich aan boord bevindende kinderen die de leeftijd van 6 jaar nog niet hebben bereikt, mag geen deel uitmaken van de minimumbemanning, tenzij er maatregelen zijn getroffen waardoor de veiligheid van het kind of de kinderen ook zonder voortdurend toezicht is gewaarborgd.

§ 2. Eisen te stellen aan bemanningsleden

Artikel 18

1. De bemanningsleden van schepen, niet zijnde veerboten, voldoen aan onderscheidenlijk de volgende vereisten:

a. **een schipper** is

1°. hetzij in het bezit van een Rijnschipperspatent als bedoeld in de Herziene Rijnvaartakte;

2°. hetzij in het bezit van een vaarbewijs als bedoeld in artikel 18 van de Binnenschepenwet;

3°. hetzij in het bezit van een bewijs van bekwaamheid voor de binnenvaart als bedoeld in artikel 17, eerste lid, onderdeel g, van de Binnenschepenwet, voor zover dat bewijs is erkend voor de bedrijfsmatige vaart;

4°. hetzij krachtens de Binnenschepenwet vrijgesteld of ontheven van de verplichting in het bezit te zijn van een groot vaarbewijs als bedoeld in artikel 18 van de Binnenschepenwet, mits de aan de vrijstelling of ontheffing verbonden voorschriften of beperkingen door hem worden nageleefd.

b. **een stuurman** voldoet aan de vereisten die op grond van dit artikel worden gesteld aan een matroos en heeft ten minste twee jaar als zodanig in de binnenvaart gevaren;

c. **een machinist** is

1°. hetzij ten minste 18 jaar en in het bezit van een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat erkend getuigschrift waaruit blijkt, dat hij met goed gevolg een opleiding op het gebied van motoren en werktuigkunde heeft gevolgd dan wel in het bezit van een EG-verklaring als bedoeld in de Algemene wet erkenning EG-beroepsopleidingen;

2°. hetzij ten minste 19 jaar en voldoet aan de vereisten die op grond van dit artikel worden gesteld aan een matroos-motordrijver en heeft ten minste twee jaar als zodanig op een schip met mechanische voortstuwingsmiddelen gevaren;

d. **een volmatroos** voldoet aan de vereisten die op grond van dit artikel worden gesteld aan een matroos en heeft ten minste één jaar als zodanig in de binnenvaart gevaren;

e. **een matroos-motordrijver** voldoet

1°. hetzij aan de vereisten die op grond van dit artikel worden gesteld aan een matroos en is in het bezit van een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat erkend getuigschrift waaruit blijkt, dat hij met goed gevolg een opleiding voor matroos-motordrijver heeft gevolgd dan wel een EG-verklaring als bedoeld in de Algemene wet erkenning EG-beroepsopleidingen;

2°. hetzij aan de vereisten die op grond van dit artikel worden gesteld aan een matroos en heeft ten minste één jaar als zodanig op een schip met mechanische voortstuwingsmiddelen gevaren, en bezit een aantoonbare elementaire kennis op het gebied van motoren;

f. **een matroos** is

1°. hetzij ten minste 17 jaar en in het bezit van een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat erkend getuigschrift waaruit blijkt, dat hij met goed gevolg een opleiding voor matroos heeft gevolgd dan wel een EG-verklaring als bedoeld in de Algemene wet erkenning EG-beroepsopleidingen;

2°. hetzij ten minste 19 jaar en heeft ten minste drie jaar gevaren als lid van een dekbemannings, waarvan ten minste één jaar in de binnenvaart en twee jaar, hetzij in de binnenvaart, dan wel in de zeevaart, kustvaart of visserij, met dien verstande dat 250 vaardagen op een zee-, kust- of vissersschip als een jaar worden gerekend;

g. **een lichtmatroos** is

1°. hetzij ten minste 16 jaar;

2°. hetzij ten minste 15 jaar en in het bezit van een leerovereenkomst die voorziet in het bezoeken van een vakschool voor schippers, of het volgen van een schriftelijke cursus die door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat is erkend dan wel door een bevoegde autoriteit in het buitenland is erkend en die opleidt tot een gelijkwaardig diploma.

2. De bemanningsleden van veerboten voldoen aan onderscheidenlijk de volgende vereisten:

a. een schipper is ten minste 21 jaar en voldoet aan de vereisten die op grond van het eerste lid, onderdeel a, onder 1° tot en met 3°, worden gesteld aan een schipper en is in het bezit van een diploma waaruit blijkt, dat hij met goed gevolg de korte opleiding schipper-machinist met beperkt werkgebied alsmede de opleiding Zoute Veren, nautische Module, heeft gevolgd dan wel is in het bezit van een door een Onze Minister van Verkeer en Waterstaat erkend buitenlands getuigschrift, waaruit blijkt dat hij een gelijkwaardige opleiding heeft gevolgd dan wel is in het bezit van een EG-verklaring als bedoeld in de Algemene wet erkenning EG-beroepsopleidingen;

b. een stuurman is ten minste 21 jaar en voldoet aan de vereisten die op grond van het eerste lid, onderdeel a, onder 1° tot en met 3°, worden gesteld aan een schipper en is in het bezit van een door de Minister van Verkeer en Waterstaat erkend getuigschrift waaruit blijkt, dat hij met goed gevolg een E.H.B.O.-opleiding heeft gevolgd;

c. een 1° machinist is ten minste 21 jaar en is in het bezit van een getuigschrift waaruit blijkt dat hij met goed gevolg hetzij de opleiding MTS-Werktuigbouw alsmede de opleiding Zoute Veren, technische Module, heeft gevolgd, hetzij de opleiding machinist binnenvaart B alsmede de opleiding Zoute Veren, technische Module, heeft gevolgd, hetzij machinist binnenvaart B alsmede de opleiding Zoute Veren, technische Module, heeft gevolgd dan wel is in het bezit van een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat erkend buitenlands getuigschrift waaruit blijkt dat hij een gelijkwaardige opleiding heeft gevolgd dan wel een EG-verklaring als bedoeld in de Algemene wet erkenning EG-beroepsopleidingen;

d. een 2° machinist is ten minste 19 jaar en is in het bezit van een getuigschrift waaruit blijkt, dat hij met goed gevolg de opleiding machinist binnenvaart B heeft gevolgd dan wel een door een Onze Minister van Verkeer en Waterstaat erkend buitenlands getuigschrift waaruit blijkt dat hij een gelijkwaardige opleiding heeft gevolgd dan wel een EG-verklaring als bedoeld in de Algemene wet erkenning EG-beroepsopleidingen;

e. een matroos is ten minste 19 jaar en is in het bezit van een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat erkend getuigschrift waaruit blijkt, dat hij met goed gevolg een opleiding brandbestrijding heeft gevolgd;

f. een lichtmatroos is ten minste 18 jaar en is in het bezit van een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat erkend getuigschrift waaruit blijkt, dat hij met goed gevolg een opleiding brandbestrijding heeft gevolgd;

3. Bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kunnen ten aanzien van bemanningsleden van veerponten opleidings- en ervarings-eisen worden gesteld, welke afwijken van het eerste lid of strekken ter aanvulling daarvan.

Artikel 19

1. Een bemanningslid is in het bezit van een geneeskundige verklaring, afgegeven door een arts die is aangewezen door Onze Ministers dan wel door een bevoegde autoriteit in het buitenland, waaruit blijkt dat hij voldoet aan de eisen betreffende de lichamelijke geschiktheid als voorgeschreven in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn.

2. Indien de afgifte van een verklaring wordt geweigerd, kan, op verzoek van de betrokkene, een verklaring worden afgegeven door een door Onze Ministers aangewezen arts, niet zijnde de arts die de verklaring heeft geweigerd, indien de betrokkene voldoet aan de in het eerste lid bedoelde eisen.

3. Bij regeling van Onze Ministers worden nadere regels gesteld met betrekking tot het tweede lid.

Artikel 20

1. Een geneeskundige verklaring, afgegeven vóór de 65-jarige leeftijd van een bemanningslid, is geldig tot drie maanden na de dag waarop hij de 65-jarige leeftijd bereikt.
2. Een geneeskundige verklaring afgegeven nadat een bemanningslid de 65-jarige leeftijd heeft bereikt, is geldig gedurende een tijdvak van drie jaren.

Artikel 21

1. Geen verklaring als bedoeld in artikel 19, eerste lid, is vereist ten aanzien van:
 - a. de schipper, bedoeld in artikel 18, eerste lid, onderdeel a;
 - b. het bemanningslid dat op 1 april 1988 reeds in de scheepvaart werkzaam was.
2. In het in het eerste lid, onderdeel b, bedoelde geval wordt volstaan met een eigen verklaring van het bemanningslid, waaruit blijkt dat hij lichamelijk geschikt is, in het bijzonder wat betreft zijn gezichts- en gehoororganen.
3. De afgifte van een eigen verklaring geschiedt door een door Onze Ministers aangewezen instelling met inachtneming van door Onze Ministers vast te stellen regelen, dan wel door een bevoegde autoriteit in het buitenland.

Artikel 22

Een ambtenaar als bedoeld in artikel 11, eerste lid, van de wet is bevoegd te eisen, dat binnen een door hem te bepalen termijn een nieuwe geneeskundige verklaring wordt afgegeven, indien hij redelijkerwijs vermoedt dat de houder daarvan niet meer voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 19, eerste lid. Hij kan tevens eisen, dat aan degene, die in het bezit is van een eigen verklaring, als bedoeld in artikel 21, tweede lid, binnen een door hem te bepalen termijn een geneeskundige verklaring wordt afgegeven, overeenkomstig artikel 19, indien hij redelijkerwijs vermoedt, dat de betrokkene niet meer lichamelijk geschikt is, als bedoeld in artikel 21, tweede lid. De eerder afgegeven geneeskundige verklaring of eigen verklaring verliest zijn geldigheid na afloop van de in de eerste en tweede volzin bedoelde termijn.

Artikel 23

1. Bij regeling van Onze Ministers wordt de vergoeding vastgesteld die verschuldigd is voor de kosten van afgifte van een geneeskundige verklaring, als bedoeld in artikel 19.
2. Indien een geneeskundige verklaring wordt afgegeven, overeenkomstig artikel 22, komen de kosten van afgifte ten laste van het Rijk.

HOOFDSTUK IV. CONTROLEMIDDELEN

§ 1. Dienstboekje

Artikel 24

1. Een bemanningslid is
 - a. hetzij in het bezit van een dienstboekje als opgenomen in de bij dit besluit behorende bijlage II, waaruit blijkt dat hij voldoet aan de eisen, gesteld in de artikelen 18 tot en met 21;
 - b. hetzij in het bezit van een dienstboekje als voorgeschreven in het

Reglement onderzoek schepen op de Rijn, waaruit blijkt dat hij voldoet aan de in dat reglement gestelde eisen met betrekking tot medische verklaringen en bekwaamheid.

2. Het dienstboekje zoals opgenomen in de bij dit besluit behorende bijlage II, is afgegeven door een instelling aangewezen door Onze Ministers. Deze instelling is verantwoordelijk voor de invulling van het dienstboekje overeenkomstig de instructies in bijlage II gesteld, alsmede voor het invullen van de gegevens betreffende de bekwaamheid van het bemanningslid in de zin van artikel 18.

3. Een bemanningslid laat het dienstboekje, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, telkens binnen een periode van 12 maanden, te rekenen vanaf de datum van afgifte, ten minste éénmaal afstempelen door de in het tweede lid bedoelde instelling.

4. Een bemanningslid overhandigt het dienstboekje bij de aanvang van het dienstverband aan de gezagvoerend schipper.

5. De gezagvoerend schipper is verantwoordelijk voor de invulling van het dienstboekje overeenkomstig de instructies in bijlage II gesteld. Gegevens betreffende een eerder afgelegde reis worden vóór het begin van de volgende reis ingevuld.

6. De gezagvoerend schipper bewaart het dienstboekje van een bemanningslid tot de beëindiging van zijn dienstverband. Op verzoek van het betreffende bemanningslid geeft de gezagvoerend schipper het dienstboekje te allen tijde en onverwijld aan hem terug.

7. De in het eerste lid neergelegde verplichting geldt niet voor:

- a. het bemanningslid dat in het bezit is van een van de documenten, bedoeld in artikel 18, eerste lid, onderdeel a;
- b. het bemanningslid van een veerboot en veerpont dat in het bezit is van een document waaruit blijkt dat hij voldoet aan de eisen, gesteld in de artikelen 18 tot en met 21.

§ 2. Vaartijdenboek

Artikel 25

De gezagvoerend schipper is verplicht ervoor te zorgen dat aan boord van het schip de volgende documenten aanwezig zijn:

- a. een vaartijdenboek als opgenomen in de bij dit besluit behorende bijlage III;
- b. in geval van toepassing van artikel 13, eerste lid, aanhef, een verklaring als bedoeld in artikel 13, eerste lid, dan wel de beschikking tot weigering van afgifte van deze verklaring, of een afschrift daarvan;
- c. een verklaring als bedoeld in artikel 26, derde lid.

Artikel 26

1. Het vaartijdenboek is afgegeven door een instelling, aangewezen door Onze Ministers dan wel door een bevoegde autoriteit in het buitenland.

2. Op het eerste vaartijdenboek worden de volgende gegevens vermeld:

- a. het nummer 1;
- b. de naam van het schip;
- c. het merk van de teboekstelling of het officiële scheepsnummer.

3. Bij de afgifte van het eerste vaartijdenboek wordt een verklaring uitgereikt die de naam van het schip, het merk van de teboekstelling of het officiële scheepsnummer, het nummer van het vaartijdenboek en de datum van afgifte vermeldt.

4. De volgende vaartijdenboeken worden bij afgifte voorzien van een volgnummer. Deze afgifte wordt aangetekend op de verklaring, bedoeld in het derde lid.

5. Een volgend vaartijdenboek wordt slechts afgegeven tegen overlegging van het voorgaande vaartijdenboek.

6. Het voorgaande vaartijdenboek wordt, nadat daarop de onuitwisbare aantekening «ongeldig» is aangebracht, teruggegeven.

Artikel 27

1. Het vaartijdenboek wordt door de gezagvoerend schipper bijgehouden overeenkomstig de aanwijzingen in de bijlage III gesteld. De aantekeningen worden naar waarheid ingevuld en zijn onuitwisbaar en duidelijk leesbaar aangebracht.

2. De in bijlage III, onderdeel 2, van de aanwijzingen voor het bijhouden van het vaartijdenboek vermelde bepaling, dat per reis kan worden volstaan met één schema voor het aantekenen van de rusttijden, is slechts van toepassing voor de bemanningsleden in de continuvaart. In de dagvaart en in de semi-continuvaart worden het begin en het einde van de rusttijd van elk bemanningslid, iedere dag gedurende de reis, aangetekend.

3. De na een wisseling van exploitatiewijze noodzakelijke aantekeningen worden op een nieuwe bladzijde van het vaartijdenboek aangebracht.

4. De gezagvoerend schipper bewaart het overeenkomstig artikel 26, zesde lid, ongeldig verklaarde vaartijdenboek gedurende 6 maanden nadat daarin de laatste aantekening is gesteld aan boord.

Artikel 28

1. Het vaartijdenboek is niet vereist met betrekking tot havensleepboten, havenduwboten, veerboten en veerponten.

2. De gezagvoerend schipper van een veerboot en een veerpont is verplicht ervoor te zorgen dat aan boord een scheepsjournaal aanwezig is, waarin de volgende gegevens worden vermeld:

- a. de naam van het schip;
- b. het begin en einde van de veerdienst van het schip;
- c. het merk van de teboekstelling of het officiële scheepsnummer;
- d. de leden van de bemanning bij het begin van de dagelijkse veerdienst van het schip met vermelding van naam en functie, en vervolgens telkens wanneer deze van samenstelling verandert.

HOOFDSTUK V. BEPALINGEN INZAKE ZEESCHEPEN

Artikel 29

Het bij of krachtens de hoofdstukken II, III, met uitzondering van artikel 13, en IV bepaalde, alsmede de artikelen 31 tot en met 33, zijn niet van toepassing op zeeschepen die voldoen aan de bepalingen van Resolutie A. 481 (XII) van de Internationale Maritieme Organisatie van 19 november 1981 en het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Verdrag betreffende de normen van zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, met Bijlage, (Trb. 1981, 144 en 1992, 109), mits:

- a. het aantal bemanningsleden ten minste overeenkomt met de aantallen, opgenomen onder de exploitatiewijze continuvaart, bedoeld in de betreffende tabellen van bijlage I;
- b. er zich tijdens de vaart een persoon aan boord bevindt die voldoet aan artikel 18, eerste lid, onderdeel a, onder 1° tot en met 3°.

Artikel 30

In geval van toepassing van artikel 29 gelden de volgende voorschriften:

- a. de bemanningsleden, bedoeld in artikel 29, onderdeel a, zijn in het bezit van een verklaring als opgenomen in de bij dit besluit behorende bijlage IV, waaruit blijkt dat zij voldoen aan de eisen van vakbekwaamheid, bedoeld in de in de aanhef van artikel 29 bedoelde regelingen;
- b. de in artikel 29, onderdeel b, bedoelde persoon wordt na elke wacht van ten hoogste 14 uur vervangen door een persoon die voldoet aan artikel 18, eerste lid, onderdeel a, onder 1° tot en met 3°;
- c. de gezagvoerend schipper is verplicht ervoor te zorgen dat aan boord van het zeeschip een logboek aanwezig is en, voor zover het logboek daarin niet voorziet, een ander document waarin het aantal bemanningsleden wordt bijgehouden;
- d. in het logboek of andere document, bedoeld in onderdeel c, worden de volgende aantekeningen gemaakt:
 - 1°. de namen van de personen die voldoen aan artikel 18, eerste lid, onderdeel a, onder 1° tot en met 3°, alsmede het begin en het einde van hun wacht;
 - 2°. het begin, de onderbreking, de voortzetting en het einde van de vaart van het zeeschip, met telkens daarbij de vermelding van datum, tijdstip en plaats, alsmede, voor zover het zeeschip zich op de Rijn, de Lek of de Waal bevindt, van de kilometerraai.

HOOFDSTUK VI. OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 31

1. In afwijking van artikel 9, onderdeel b, mag in de groepen 1 en 3 van tabel 1, bedoeld in bijlage I, één van de schippers worden vervangen door een bemanningslid dat in het bezit is van een dienstboekje, waarin is aangetekend dat de betrokkene op de datum van inwerkingtreding van dit besluit ten minste twee jaar als matroos bedoeld in artikel 18, eerste lid, onderdeel f, of als matroos-motordrijver bedoeld in artikel 18, eerste lid, onderdeel e, in de binnenvaart heeft gevaren. De in de vorige volzin bedoelde aantekening is binnen een termijn van ten hoogste twee jaar na de datum van inwerkingtreding van dit besluit in het dienstboekje geplaatst door de instelling, bedoeld in artikel 24, tweede lid.
2. De in het eerste lid bedoelde vervanging mag in groep 2 van tabel 1, bedoeld in bijlage I, slechts geschieden indien de minimumbemanning met ten minste een lichtmatroos wordt uitgebreid.

Artikel 32

Artikel 13 is niet van toepassing op een schip zolang er geen technisch onderzoek van het schip heeft plaatsgevonden:

- a. volgens het tijdschema, bedoeld in de artikelen 32 en 34 van het Binnenschepenbesluit, op basis waarvan een certificaat van onderzoek zal worden afgegeven
of
- b. volgens een tijdschema opgesteld door een bevoegde autoriteit in het buitenland, als bedoeld in artikel 8, tweede lid, van de richtlijn nr. 82/714/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 4 oktober 1982 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (PbEG L 301), op basis waarvan een communautair certificaat zal worden afgegeven.

Artikel 33

1. De vereisten, genoemd in artikel 18, eerste lid, onderdelen b tot en met f, zijn gedurende twee jaar na de datum van inwerkingtreding van dit besluit niet van toepassing voor de daar bedoelde bemanningsleden. Ten aanzien van deze bemanningsleden gelden de volgende eisen met betrekking tot de minimumleeftijd:

- a. een stuurman is ten minste 19 jaar;
- b. een machinist is ten minste 18 jaar;
- c. een volmatroos is ten minste 18 jaar;
- d. een matroos-motordrijver is ten minste 18 jaar;
- e. een matroos is hetzij ten minste 17 jaar hetzij ten minste 16 jaar en in het bezit van een leerovereenkomst die voorziet in het bezoeken van een vakschool voor schippers, of het volgen van een schriftelijke cursus die door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat is erkend dan wel door een bevoegde autoriteit in het buitenland is erkend en die opleidt tot een gelijkwaardig diploma.

2. In het in het eerste lid bedoelde geval worden de in artikel 18, eerste lid, onderdelen b tot en met f, genoemde vereisten, waaraan de bedoelde bemanningsleden voldoen, in het dienstboekje ingevuld.

Artikel 34

In afwijking van artikel 29, onderdeel b, en artikel 30, onderdeel b, kunnen de daar genoemde personen gedurende een periode van vijf jaar na de datum van inwerkingtreding van dit besluit, volstaan met het overleggen van:

- a. een verklaring dat met goed gevolg een examen is afgelegd als bedoeld in artikel 11 van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart dan wel een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat erkende buitenlandse verklaring waaruit blijkt dat met goed gevolg een examen is afgelegd in het theoretisch gedeelte voor een bewijs van bekwaamheid voor de bedrijfsmatige binnenvaart dat bij internationale regeling dan wel in het bezit van een EG-verklaring als bedoeld in de Algemene wet erkenning EG-beroepsopleidingen, en
- b. een verklaring als bedoeld in artikel 30, onderdeel a, dan wel een eigen verklaring als bedoeld in artikel 21, tweede lid, waaruit blijkt dat zij lichamelijk geschikt zijn, in het bijzonder wat betreft hun gezichts- en gehoororganen.

Artikel 35

Dit besluit en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart treden in werking op 1 januari 1995.

Artikel 36

Dit besluit kan worden aangehaald als: Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 10 januari 1995, nr. 7.

Lasten en bevelen, dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

's-Gravenhage, 15 december 1994

Beatrix

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
A. P. W. Melkert

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

Uitgegeven de *negenentwintigste* december 1994

De Minister van Justitie,
W. Sorgdrager

**Bijlage I bij het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnen-
vaart, bedoeld in artikel 12 van dit besluit**

**Minimumbemanning van motorschepen, duwbotten, hechte
samenstellen en passagiersschepen**

Tabel 1. Minimumbemanning van motorschepen en duwbotten

Groepen naar lengte van het schip in m	Bemannings- leden	Aantal bemanningsleden bij exploitatiewijze		
		dagvaart	semi- continuvaart	continuvaart
1 L ≤ 70	schipper	1	2	2
	stuurman	–	–	–
	volmatroos	–	–	–
	matroos	1	–	1
	lichtmatroos	–	–	1 ³
2 L > 70 L ≤ 86	schipper	1	2	2
	stuurman	–	–	–
	volmatroos	1	–	–
	matroos	–	–	2
	lichtmatroos	–	1 ²	–
3 L > 86	schipper	1	2	2
	stuurman	1	–	1
	volmatroos	–	–	–
	matroos	1 ¹	1	2 ⁴
	lichtmatroos	–	1	–

¹ De matroos mag worden vervangen door 2 lichtmatrozen, van wie ten minste één voor het tweede jaar als lichtmatroos werkzaam is.

² De lichtmatroos is ten minste 18 jaar. Hij mag worden vervangen door twee lichtmatrozen, van wie ten minste één voor het tweede jaar als lichtmatroos werkzaam is.

³ De lichtmatroos is ten minste 18 jaar.

⁴ Eén van de matrozen mag worden vervangen door een lichtmatroos van ten minste 18 jaar die voor het tweede jaar als lichtmatroos werkzaam is.

⁵ De stuurman bezit de bekwaamheid van schipper als bedoeld in artikel 18, eerste lid, onderdeel a.

Tabel 2. Minimumbemanning van hechte samenstellen

Groepen	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij exploitatiewijze		
		dagvaart	semi- continuvaart	continuvaart
1 – duwboot met 1 duwbak – hecht-samenstel met $L \leq 116,5$ m $B \leq 15$ m	schipper	1	2	2 of 2
	stuurman	1	–	1 1 ⁵
	matroos	1 ¹	1	2 ^{3,4} 1
	lichtmatroos	–	1	– –
	machinist of matroosmotor-drijver	–	–	– –
2 – duwboot met 2 duwbakken – motorschip met 1 duwbak	schipper	1	2	2 of 2
	stuurman	1	–	1 1 ⁵
	matroos	1	2	2 2
	lichtmatroos	1	1	– –
	machinist of matroosmotor-drijver	–	–	1 –
3 – duwboot met 3 of 4 duwbakken – motorschip met 2 of 3 duwbakken	schipper	1	2	2 of 2
	stuurman	1	–	1 1 ⁵
	matroos	2	2	2 2
	lichtmatroos	–	1	1 ² –
	machinist of matroosmotor-drijver	1	1	1 1
4 – duwboot met meer dan 4 duwbakken	schipper	1	2	2 of 2
	stuurman	1	–	1 1 ⁵
	matroos	3	3	3 3
	lichtmatroos	–	1 ²	1 ² –
	machinist of matroosmotor-drijver	1	1	1 1

In deze tabel omvat de term duwbak ook motorschepen en sleepschepen.

De groepen 2 tot en met 4 zijn van toepassing voor zover de bedoelde hechte samenstellen niet onder groep 1 vallen.

Voor duwbakken in groep 2 wordt de volgende maatstaf gehanteerd: In plaats van met 2 duwbakken mag ook gevaren worden met meerdere duwbakken of pontons voor zover de totale lengte daarvan niet meer bedraagt dan 153 meter en de totale breedte niet meer dan 11,4 meter dan wel de totale lengte daarvan niet meer bedraagt dan 76,5 meter en de totale breedte niet meer dan 22,8 meter.

¹ De matroos kan worden vervangen door 2 lichtmatrozen, van wie ten minste één voor het tweede jaar als zodanig werkzaam is.

² De lichtmatroos is ten minste 18 jaar. Hij kan worden vervangen door een kok of een ander niet-nautisch bemanningslid.

³ Eén van de matrozen kan worden vervangen door een machinist of een matroos-motordrijver.

⁴ Eén van de matrozen kan worden vervangen door een lichtmatroos van ten minste 18 jaar die ten minste voor het tweede jaar als zodanig werkzaam is.

⁵ De stuurman bezit de bekwaamheid van schipper als bedoeld in artikel 18, eerste lid, onderdeel a.

Tabel 3a. Minimumbemanning van passagiersschepen: schepen geëxploiteerd voor dagtochten

Groepen naar toegestane aantal passagiers	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij exploitatiewijze		
		dagvaart	semi-continu-vaart	continuvaart
1 tot en met 75 personen	schipper	1	2	2
	stuurman	—	—	—
	volmatroos	—	—	—
	matroos	1	1	2
	lichtmatroos	—	—	—
	machinist	—	—	—
	matroos-motordrijver	—	—	—
2 van 76 tot en met 250 personen	schipper	1	2	2
	stuurman	—	—	—
	volmatroos	—	—	—
	matroos	—	—	1
	lichtmatroos	—	1 ²	1 ²
	machinist	—	—	—
	matroos-motordrijver	1 ¹	1	1
3 van 251 tot en met 600 personen	schipper	1	2	3
	stuurman	—	—	—
	volmatroos	1	—	—
	matroos	—	1	1
	lichtmatroos	—	—	—
	machinist	—	—	—
	matroos-motordrijver	1 ¹	1	1
4 van 601 tot en met 1000 personen	schipper	1	2	3
	stuurman	1	—	—
	volmatroos	—	—	—
	matroos	1	2	2
	lichtmatroos	1	—	—
	machinist	—	1	1
	matroos-motordrijver	1	—	—
5 van 1001 tot en met 2000 personen	schipper	2	2	3
	stuurman	—	—	—
	volmatroos	—	—	—
	matroos	3 ¹	3	3
	lichtmatroos	—	1 ²	1 ²
	machinist	1	1	1
	matroos-motordrijver	—	—	—
6 meer dan 2000 personen	schipper	2	2	3
	stuurman	—	—	—
	volmatroos	—	—	—
	matroos	3 ¹	4	4
	lichtmatroos	1	—	1 ²
	machinist	1	1	1
	matroos-motordrijver	—	—	—
7 stoomschepen voor 1000 tot en met 2000 personen	schipper	2	2	3
	stuurman	—	—	—
	volmatroos	—	—	—
	matroos	3 ¹	3	3
	lichtmatroos	—	1 ²	1 ²
	machinist	3	3	3
	matroos-motordrijver	—	—	—

¹ Eén matroos-motordrijver of matroos kan worden vervangen door 2 lichtmatrozen, van wie ten minste één tenminste 18 jaar is en voor het tweede jaar als zodanig werkzaam is.

² De lichtmatroos is ten minste 18 jaar.

Tabel 3b. Schepen met slaapruimten: exploitatie als hotelschip

Groepsindeling naar het aantal bedden	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij exploitatie- wijze		
		dagvaart	semi- continu- vaart	continuvaart
1 tot en met 50 bedden	schipper	1	2	3
	stuurman	—	—	—
	volmatroos	1	—	—
	matroos	—	1	1
	lichtmatroos	—	—	—
	machinist	—	—	—
2 van 51 tot en met 100 bedden	matroos-motordrijver	1 ¹	1	1
	schipper	1	2	3
	stuurman	1	—	—
	volmatroos	—	—	—
	matroos	1	1	1
	lichtmatroos	—	—	—
3 meer dan 100 bedden	machinist	—	1	1
	matroos-motordrijver	1	—	—
	schipper	1	2	3
	stuurman	1	—	—
	volmatroos	—	—	—
	matroos	2 ²	3	3
	lichtmatroos	—	—	—
	machinist	1	1	1
	matroos-motordrijver	—	—	—

¹ Op schepen die zijn bedoeld om voornamelijk zeilend te varen kan de matroos-motordrijver worden vervangen door een matroos.

² Eén matroos kan worden vervangen door 2 lichtmatrozen, van wie één ten minste 18 jaar is en voor het tweede jaar als zodanig werkzaam is.

Tabel 4. Minimumbemanning van veerboten

Groepen naar toegestane aantal passagiers	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden naar toegestane aantal passagiers
1 max. 300 passagiers	schipper	1
	stuurman	1
	1e machinist	1
	2e machinist ¹	1
	matroos	1
	lichtmatroos	
2 max. 600 passagiers	schipper	1
	stuurman	1
	1e machinist	1
	2e machinist ¹	1
	matroos	1
	lichtmatroos	1
3 max. 900 passagiers	schipper	1
	stuurman	1
	1e machinist	1
	2e machinist ¹	1
	matroos	1
	lichtmatroos	2
4 max. 1200 passagiers	schipper	1
	stuurman	1
	1e machinist	1
	2e machinist ¹	1
	matroos	1
	lichtmatroos	3
5 max. 1500 passagiers	schipper	1
	stuurman	1
	1e machinist	1
	2e machinist ¹	1
	matroos	1
	lichtmatroos	4
6 max. 1750 passagiers	schipper	1
	stuurman	1
	1e machinist	1
	2e machinist ¹	1
	matroos	1
	lichtmatroos	5

Indien zonder passagiers gevaren wordt kan volstaan worden met een schipper, een stuurman, een 1e machinist en een 2e machinist¹

¹ De 2e machinist kan vervallen indien er sprake is van een eenmansbediening met betrekking tot de voortstuwingsmiddelen en stuurinrichting.

Behoort bij koninklijk besluit van 15 december 1994, Stb. 897

Ons bekend,

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
A. P. W. Melkert

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

- 1 -

Model dienstboekje

Dienstboekje

Nr.

Uitgegeven door

ten behoeve van

(naam)

(voorna(a)m(en): bij meerdere voornamen de roepnaam onderstrepen)

geboren op:

te:

uitgegeven op grond van:

nr.:

omschrijving document

(nr. document)

gedateerd op:

te:

nationaliteit:

datum:

plaats uitgifte

(afgifte datum)

Dienstboekje

ondertekening

(stempel en ondertekening van de autoriteit die het boekje uitgeeft)

Kosten:

Reeds eerder aan houder uitgegeven dienstboekjes:

Nr: _____ uitgegeven in: _____

op: _____ door: _____

Nr: _____ uitgegeven in: _____

op: _____ door: _____

Nr: _____ uitgegeven in: _____

op: _____ door: _____

Nr: _____ uitgegeven in: _____

op: _____ door: _____

Dienstaanwijzingen:

De houder van dit dienstboekje voldoet aan de eisen om op de Rijn te varen als

- | | | |
|------------------------|----------------------|-----------|
| - Scheepsjongen | met ingang van | |
| te, | op | (stempel) |
| | | |
| - Deksmen | met ingang van | |
| te, | op | (stempel) |
| | | |
| - Matroos | met ingang van | |
| te, | op | (stempel) |
| | | |
| - Matroos-motordrijver | met ingang van | |
| te, | op | (stempel) |
| | | |
| - Volmatroos | met ingang van | |
| te, | op | (stempel) |
| | | |
| - Stuurman | met ingang van | |
| te, | op | (stempel) |
| | | |
| - Machinist | met ingang van | |
| te, | op | (stempel) |

(Stempel van de autoriteit die de aantekening aanbrengt)

De houder van dit dienstboekje voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 18, eerste lid, van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart om op de binnenwateren, bedoeld in artikel 1, onderdeel d, van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart te varen als

- Lichtmatroos	met ingang van	
te	op	(stempel)
- Matroos	met ingang van	
te	op	(stempel)
- Matroos-motordrijver	met ingang van	
te	op	(stempel)
- Volmatroos	met ingang van	
te	op	(stempel)
- Stuurman	met ingang van	
te	op	(stempel)
- Machinist	met ingang van	
te	op	(stempel)

(Stempel van de autoriteit die de aantekening aanbrengt)

UITTREKSEL UIT HET BESLUIT VAARTIJDEN EN BEMANNINGS- STERKTE BINNENVAART

Artikel 24

1. Een bemanningslid is
 - a. hetzij in het bezit van een dienstboekje als opgenomen in de bij dit besluit behorende bijlage II, waaruit blijkt dat hij voldoet aan de eisen, gesteld in de artikelen 18 tot en met 21;
 - b. hetzij in het bezit van een dienstboekje als voorgeschreven in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn, waaruit blijkt dat hij voldoet aan de in dat reglement gestelde eisen met betrekking tot medische verklaringen en bekwaamheid.
2. Het dienstboekje zoals opgenomen in de bij dit besluit behorende bijlage II, is afgegeven door een instelling aangewezen door Onze Ministers. Deze instelling is verantwoordelijk voor de invulling van het dienstboekje overeenkomstig de instructies in bijlage II gesteld, alsmede voor het invullen van de gegevens betreffende de bekwaamheid van het bemanningslid in de zin van artikel 18.
3. Een bemanningslid laat het dienstboekje, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, telkens binnen een periode van 12 maanden, te rekenen vanaf de datum van afgifte, ten minste éénmaal afstempelen door de in het tweede lid bedoelde instelling.
4. Een bemanningslid overhandigt het dienstboekje bij de aanvang van het dienstverband aan de gezagvoerend schipper.
5. De gezagvoerend schipper is verantwoordelijk voor de invulling van het dienstboekje overeenkomstig de instructies in bijlage II gesteld. Gegevens betreffende een eerder afgelegde reis worden vóór het begin van de volgende reis ingevuld.
6. De gezagvoerend schipper bewaart het dienstboekje van een bemanningslid tot de beëindiging van zijn dienstverband. Op verzoek van het betreffende bemanningslid geeft de gezagvoerend schipper het dienstboekje te allen tijde en onverwijld aan hem terug.
7. De in het eerste lid neergelegde verplichting geldt niet voor:
 - a. het bemanningslid dat in het bezit is van een van de documenten, bedoeld in artikel 18, eerste lid, onderdeel a;
 - b. het bemanningslid van een veerboot en veerpont dat in het bezit is van een document waaruit blijkt dat hij voldoet aan de eisen, gesteld in de artikelen 18 tot en met 21.

Instructies bijhouden Dienstboekje

1. Het invullen van: **Diensttijd op**

1.1.

Er dient steeds een nieuw, volgend hoofdstuk **Diensttijd op** te worden ingevuld, indien houder van dit Dienstboekje:

- of op een schip zijn werkzaamheden begint, of op een dagschool voor de binnenvaart met de lessen aanvangt,
- of op dat schip een andere functie (rang) is gaan bekleden.

1.2.

Onder **aanvang van de diensttijd** wordt verstaan: de dag waarop de houder van dit Dienstboekje zijn werkzaamheden aan boord aanvangt.

Onder **einde van de diensttijd**: de dag waarop hij zijn werkzaamheden beëindigt, met dien verstande dat hieraan worden toegevoegd de gedurende de betreffende diensttijd volgens arbeidsovereenkomst verworven, nog niet genoten vrije dagen en erkende feestdagen.

De tijd gemoeid met onderhoudswerkzaamheden, overwinteringsoponthoud en het verstrijken van wacht-, laad-, en losdagen tot een maximum van 60 achtereenvolgende dagen, geldt als diensttijd.

1.3.

Onder het hoofd: **Totale diensttijd** mag de rubriek: **Jaren** slechts worden ingevuld als de houder van dit Dienstboekje gedurende minimaal één of meer kalenderjaren van 1 januari tot 31 december aan boord van het schip werkzaam is geweest. Eveneens mag de rubriek: **Maanden** slechts worden ingevuld als die houder gedurende één of meer kalendermaanden voor de eerste tot de allerlaatste dag der maand aan boord van het schip werkzaam is geweest. Onder de rubriek: **Dagen** wordt het aantal resterende dagen ingevuld, voor zover die niet onder Maanden en/of Jaren opgenomen zijn.

De dag van aanvang van de diensttijd en de dag van einde van de diensttijd gelden als volledige dagen. Voor de rubriek: **Dagen** dienen de afzonderlijke kalenderdagen te worden gerekend (zie voorbeeld op blz. 8).

2. Het invullen van **Scheepsreizen met**

2.1.

Gelijktijdig met het invullen van elk nieuw hoofdstuk: **Diensttijd op** en bij elke wisseling van kapitein op het betreffende schip dient een nieuwe bladzijde **Scheepsreizen met** te worden benut.

2.2.

Onder: **Reis van** dient de plaats van vertrek, onder **Reis naar** de uiteindelijke plaats van bestemming te worden ingevuld. **Reis via** dient alleen ingevuld te worden, als het betreffende schip een ander vaarwater benut dan, of vanuit een ander vaarwater weer terugkeert op de Rijn. Uitgezonderd hiervan zijn scheepsreizen naar het mondingsgebied van de Rijn (zie voorbeeld op blz. 18).

2.3.

Onder: **Duur der reis van** dient de dag van vertrek uit de onder **Reis van** ingevulde plaats, onder: **Duur der reis tot** de dag van aankomst in de onder **Reis naar** ingevulde plaats vermeld te worden.

3. Uitbreiding Rijnschipperspatent

Houders van een Rijnschipperspatent behoeven na het verwerven daarvan hun Dienstboekje verder niet meer bij te houden, tenzij ze dat Rijnschipperspatent willen uitbreiden voor vaarwaters of gedeelten daarvan waarvoor het patent nog niet geldig is.

4. Officiële aantekeningen

De bladzijden 1, 2, 3 en 48 t/m 52 worden ingevuld door de autoriteiten die tot de afgifte van dienstboekjes bevoegd zijn, dan wel de personen die gemachtigd zijn zulks namens deze autoriteiten te doen.

5. Tonen van het dienstboekje

De houder van het dienstboekje dient het telkens binnen een periode van 12 maanden, te rekenen vanaf de datum van afgifte, ten minste eenmaal te laten afstempelen door een plaatselijk bevoegde autoriteit.

Het is in het belang van de houder om het dienstboekje telkens als een bladzijde waarop de reizen aangetekend zijn vol is, aan een bevoegde autoriteit te tonen.

VOORBEELD

Diensttijd op: Neeltje Jacoba
 (naam schip/school)*

Soort schip: Motorvrachtschip

Laadvermogen:
 (t/passagiers)* 998 Motorvermogen 700pk

Naam eigenaar: Riviervaart B.V.

Naam schipper: Frans de Ruiter

Rang of functie: Matroos

Diensttijd: aanvang: 29-4-1975; einde: 8-7-1975

Totale diensttijd: jr.; 2 mnd.; 10 dgn.

Handtekening: Frans de Ruiter
 (schipper/hoofd d. school)*

Diensttijd op: Neeltje Jacoba
 (naam schip/school)*

Soort schip: Motorvrachtschip

Laadvermogen:
 (t/passagiers)* 998 Motorvermogen 700pk

Naam eigenaar: Riviervaart B.V.

Naam schipper: Frans de Ruiter

Rang of functie: Matroos

Diensttijd: aanvang: 9-7-1975; einde:

Totale diensttijd: jr.; mnd.; dgn.

Handtekening: Frans de Ruiter
 (schipper/hoofd d. school)*

* doorstrepen hetgeen niet van toepassing is.

Diensttijd op:
(naam schip/school)*

Soort schip:

Laadvermogen: Motorvermogenpk
(t/passagiers)*

Naam eigenaar:

Naam schipper:

Rang of functie:

Diensttijd: aanvang:; einde:.....

Totale diensttijd:jr.;mnd.;dgn.

Handtekening:
(schipper/hoofd d. school)*

Diensttijd op:
(naam schip/school)*

Soort schip:

Laadvermogen: Motorvermogenpk
(t/passagiers)*

Naam eigenaar:

Naam schipper:

Rang of functie:

Diensttijd: aanvang:; einde:.....

Totale diensttijd:jr.;mnd.;dgn.

Handtekening:
(schipper/hoofd d. school)*

* doorstrepen hetgeen niet van toepassing is.

(de bladzijden 10 tot en met 17 zoals bladzijde 9)

VOORBEELD

Scheepsreis met:	Neeltje Jacoba	Schipper	F. de Ruiter		
Reis			Duur der reis 1975		
van	via	naar	van	tot	
Bazel	Wezel	Flaesheim	30.4	-	3.5
Flaesheim	Wezel	Bazel	5.5	-	10.5
Bazel		Rotterdam	12.5	-	16.5
Rotterdam		Mannheim	20.5	-	24.5
Mannheim	Dordrecht	Antwerpen	27.5	-	30.5
Antwerpen	Termaaien	Maastricht	3.6	-	5.6
Maastricht	Nijmegen	Bazel	7.6	-	14.6
Bazel	Wezel	Minden	17.6	-	21.6
Minden	Wezel		24.6	-	
	Tiel	Amsterdam		-	28.6
Amsterdam	Tiel	Bazel	1.7	-	7.7

Datum:

Gecontroleerd:

waarmerk van de autoriteit die het boekje uitgeeft

Handtekening Schipper:

Scheepsreis met:

Schipper

Reis

Duur der reis
19..

van

via

naar

van

tot

Datum:

Gecontroleerd:

waarmed van de autoriteit die het boekje uitgeeft

Handtekening Schipper:

(de bladzijden 20 tot en met 47 zoals bladzijde 19)

Afgifte van Verklaringen, Patenten, Legitimatiebewijzen, Getuigschriften enz.

[illegible]

Verklaring omtrent de lichamelijke geschiktheid

De houder van dit dienstboekje is

op:

te:

door:

(naam van de arts of van het keuringsbureau)

onderzocht ten aanzien van:

1. de lichamelijke geschiktheid op grond van artikel 3 lid 2 van het Reglement betreffende het verlenen van Rijnschipperspatenten.

2. het vermogen alleen een last van 20 kg op te tillen.

Op grond van de uitslag van het onderzoek wordt verklaard, dat de houder van dit Dienstboekje

aan de in punt 1 genoemde minimumeisen

voldoet/niet voldoet*

aan de in punt 2 genoemde minimumeisen

voldoet/niet voldoet*

Opmerkingen:

.....

.....

.....

.....

.....

de

(plaatsnaam)

(datum)

(Stempel en handtekening van de door de bevoegde autoriteiten aange-
wezen arts of van de bevoegde autoriteit op basis van een medische ver-
klaring)

*) doorstrepen hetgeen niet van toepassing is.

Verklaring omtrent het gezichtvermogen

De houder van dit dienstboekje is

op:

te:

door:

(naam van de arts of van het keuringsbureau)

op grond van de in bijlage 3 van het Reglement betreffende het verlenen van Rijnschipperspatenten vastgestelde minimeisen voor het gezichtsvermogen onderzocht.

Op grond van de uitslag van het onderzoek wordt verklaard, dat de houder van dit Dienstboekje aan de minimeisen voldoet/niet voldoet*

Opmerkingen:

.....

.....

.....

.....

.....

de

(plaatsnaam)

(datum)

(Stempel en handtekening van de door de bevoegde autoriteiten aangewezen arts of van de bevoegde autoriteit op basis van een medische verklaring)

*) doorstrepen hetgeen niet van toepassing is.

Verklaring omtrent het gehoorvermogen

De houder van dit dienstboekje is

op:

te:

door:

(naam van de arts of van het keuringsbureau)

op van de bijlage 3 van het Reglement betreffende het verlenen van Rijnschipperspatenten vastgestelde minimumeisen voor het gehoorvermogen onderzocht.

Op grond van de uitslag van het onderzoek wordt verklaard, dat de houder van dit Dienstboekje aan de minimumeisen voldoet/niet voldoet*

Opmerkingen:

.....

.....

.....

.....

.....

de

(plaatsnaam)

(datum)

(Stempel en handtekening van de door de bevoegde autoriteiten aange-
wezen arts of van de bevoegde autoriteit op basis van een medische ver-
klaring)

*) doorstrepen hetgeen niet van toepassing is.

Adres van de houder van dit Dienstboekje

[illegible]

UITTREKSEL: REGLEMENT BETREFFENDE HET VERLENEN VAN RIJNSCHIPPERSPATENTEN

(Besluit 1975-1-25 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en in werking gesteld op 1 april 1976).

Artikel 4. Voor het verkrijgen van het Rijnschipperspatent vereiste vaartijd en aantal reizen

1. De gegadigde moet aantonen, dat hij vijf jaar als lid van een dekbemannings heeft gevaren, waarvan tenminste één jaar als matroos, matroos-motordrijver of stuurman aan boord van een motorschip.

De vaartijd als lid van een dekbemannings wordt, voor zover zij ligt na het eenentwintigste levensjaar van de gegadigde, bij de berekening van de vereiste vaartijd met 1½ vermenigvuldigd.

De vaartijd, die op zee als lid van een dekbemannings is doorgebracht, wordt voor ten hoogste twee jaar meegerekend.

De tijd doorgebracht op een schippersschool wordt als vaartijd gerekend, echter voor ten hoogste twee jaar.

2. De vaartijd is de tijd, doorgebracht aan boord van een schip, dat onderweg is.

Als vaartijd wordt eveneens beschouwd:

- a. de tijd, benodigd voor laden en lossen;
- b. de overeengekomen vakanties en rusttijden;
- c. de tijd, gemoeid met reparaties of overwintering, alsmede wachttijden, één en ander tot een totaal van zestig achtereenvolgende dagen.

De vaartijd, doorgebracht op kleine schepen voor het voeren waarvan op de Rijn slechts een sportpatent, een politiebotenpatent of een brandweerbotenpatent wordt of zou worden geëist, wordt niet meegeteld.

3. Aan de eisen van het eerste lid wordt geacht te zijn voldaan, wanneer de gegadigde in het bezit is van een verklaring omtrent zijn nautische bekwaamheid en geschiktheid tot bevelvoering, die is afgegeven door een bevoegde autoriteit van één der in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vertegenwoordigde staten.

4. In ieder geval moet de gegadigde het riviergedeelte, waarvoor hij het Rijnschipperspatent aanvraagt, als matroos, matroos-motordrijver of stuurman aan boord van motorschepen, met uitzondering van de in het tweede lid, tweede alinea, genoemde schepen, ten minste zestien maal hebben bevaren, waarvan ten minste drie maal in elke richting binnen de laatste drie aan de aanvraag van het patent voorafgaande jaren.

Artikel 11. Bewijs van de vaartijd en van de gemaakte reizen

1. De vereiste vaartijd en de gemaakte reizen moeten worden aangetoond aan de hand van een dienstboekje of een ander document, dat tenminste de volgende opgaven bevat:

- de aanduiding van de schepen, waarop de gegadigde heeft gevaren (naam, soort, laadvermogen/motorvermogen);
- de naam van de betrokken schippers;
- de tijdstippen van begin en einde van iedere vaartijd, bedoeld in artikel 4;
- de daarbij vervulde functies;
- de bevaren riviergedeelten (precieze aanduiding van de bevaren riviergedeelten met plaatsen van vertrek en aankomst alsmede de tijdstippen van begin en einde van de reizen);
- de tijd, gemoeid met reparaties of overwintering, alsmede wachttijden, één en ander voor zover deze meer bedraagt dan zestig achtereenvolgende dagen.

Het dienstboekje en de andere documenten moeten worden afgegeven door de bevoegde autoriteit van één der Rijnsoeverstaten of van België.

N.B. Het is voor de houder van dit Dienstboekje van belang dat hij zo mogelijk na het invullen van iedere bladzijde «Scheepsreis met» en in elk geval ten minste eenmaal per jaar zijn Dienstboekje bij een plaatselijk bevoegde autoriteit laat afstempelen.

UITTREKSEL UIT HET REGLEMENT VAN ONDERZOEK SCHEPEN OP DE RIJN

Artikel 14.04 Bewijs van bekwaamheid – Dienstboekje

1. Elk lid van de bemanning moet in het bezit zijn van een persoonlijk dienstboekje overeenkomstig het model in bijlage F II. Bij de eerste keer dat men in dienst treedt moet het dienstboekje worden overhandigd aan de schipper, die het zorgvuldig bijhoudt en bewaart tot de beëindiging van het dienstverband. Op verzoek van de houder dient het dienstboekje te allen tijde en onverwijld te worden teruggegeven.

Het dienstboekje bevat enerzijds gegevens van algemene aard, zoals de behaalde diploma's, de medische verklaringen en de bekwaamheid van de houder in de zin van artikel 14.02 en anderzijds de specifieke gegevens betreffende de afgelegde reizen.

2. De houder van het dienstboekje dient het telkens binnen een periode van 12 maanden, te rekenen vanaf de datum van afgifte, ten minste eenmaal te laten afstempelen door een plaatselijk bevoegde autoriteit.

3. De in punt 2 hierboven bedoelde autoriteit is verantwoordelijk voor de invulling van de in punt 1 bedoelde gegevens van algemene aard. De schipper is verantwoordelijk voor de invulling van de in punt 1 hierboven bedoelde specifieke gegevens. Gegevens betreffende een eerder afgelegde reis dienen vóór het begin van de volgende reis te worden ingevuld. Aanwijzingen met betrekking tot het bijhouden van het dienstboekje en begripsomschrijvingen (bijvoorbeeld «reis», begin en einde) zijn in het dienstboekje opgenomen.

4. Voor bemanningsleden die houder zijn van een Rijnschipperspatent dat is afgegeven overeenkomstig bijlage 1 van het Reglement betreffende het verlenen van Rijnschipperspatenten, geldt dit patent als dienstboekje.

5. De bekwaamheid voor een functie aan boord dient te allen tijde te kunnen worden aangetoond: 5.1. door middel van het Rijnschipperspatent indien het een schipper betreft; 5.2. door middel van het dienstboekje of het Rijnschipperspatent indien het een stuurman, een machinist, een matroos-motordrijver, een volmatroos, een matroos of een lichtmatroos betreft.

Behoort bij koninklijk besluit van 15 december 1994, Stb. 897

Ons bekend,

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
A. P. W. Melkert

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

**Bijlage III bij het Besluit vaartijden en bemanningssterkte
binnenvaart, bedoeld in artikel 25, onderdeel a, van dit besluit.**

Model vaartijdenboek

VAARTIJDENBOEK

Volgnummer:

Dit vaartijdenboek omvat 200 bladzijden, genummerd 1 tot en met 200. De aantekeningen in dit boek dienen met inkt en duidelijk leesbaar (b.v. in drukletters) te worden aangebracht.

Naam van het schip:Officieel scheepsnummer:

Plaats van uitgifte:Datum van afgifte:

Stempel en ondertekening van de autoriteit die het boek uitgeeft

Aanwijzingen voor het bijhouden van het vaartijdenboek

1. Volgnummer

Het eerste vaartijdenboek van elk schip moet worden afgegeven door de Commissie van Deskundigen die het certificaat van onderzoek aan het schip heeft uitgereikt. Latere vaartijdenboeken mogen door een plaatselijke bevoegde autoriteit worden afgegeven en van een volgnummer voorzien; zij mogen evenwel slechts tegen overlegging van het voorgaande vaartijdenboek worden afgegeven. Het voorgaande vaartijdenboek moet van de onuitwisbare aantekening «ongeldig» worden voorzien en dient aan de schipper te worden teruggegeven. Het ongeldig verklaarde vaartijdenboek moet gedurende zes maanden na de laatste aantekening aan boord worden bewaard.

2. Aantekening in het vaartijdenboek

De aantekeningen die de schipper in dit vaartijdenboek moet aanbrengen, dienen te voldoen aan de voorschriften van het Reglement betreffende het onderzoek van schepen op de Rijn. Aan artikel 14.01 lid 3, wordt geacht te zijn voldaan, wanneer de aantekeningen het tijdvak van 48 uur bestrijken dat onmiddellijk voorafgaat aan het binnenvaren van het toepassingsgebied van het Reglement betreffende het onderzoek van schepen op de Rijn.

De functies van de bemanningsleden kunnen als volgt worden aangeduid:

Cd - Sch = Conducteur - Schiffsführer - Schipper
Ti - St = Timonier - Steuermann - Stuurman
mMt - Bm - vMt = Maître-matelot - Bootsmann - Volmatroos
Mm = Matelot garde-moteur - Matrose-Motorwart - Matroos- motor-
drijver
Mt = Matelot - Matrose - Matroos
Hp - Dm = Homme de pont - Decksmann - Deksmann
Ms - Sj = Mousse - Schiffsjunge - Scheepsjongen
Mc = Mécanicien - Maschinist - Machinist

Op iedere bladzijde dient het volgende te worden aangetekend:

- de exploitatiewijze
- zodra het schip de vaart begint:
 - 1e kolom - de datum (dag en maand)
 - 2e kolom - de tijd (uur en minuten)

3e kolom – de plaats waar de vaart begint
4e kolom – de kilometterraai van die plaats

– zodra het schip de vaart onderbreekt:

1e kolom – de dag (dag en maand) indien deze afwijkt van de begin-
datum

5e kolom – de tijd (uur en minuten)

6e kolom – de plaats waar het schip stilligt

7e kolom – de kilometterraai van die plaats

– zodra het schip de vaart voortzet: dezelfde aantekeningen als bij het
begin van de vaart

– zodra het schip de vaart beëindigt: dezelfde aantekeningen als bij een
onderbreking van de vaart

– de 8e kolom moet worden ingevuld wanneer de bemanning voor de
eerste keer aan boord komt en vervolgens telkens wanneer deze van
samenstelling verandert

– in de kolommen 9 t/m 11 moet het begin en het einde van de rusttijd
van elk bemanningslid worden aangetekend. Deze aantekeningen dienen
uiterlijk om 08 uur de volgende ochtend te worden aangebracht. Ingeval
de bemanningsleden hun rust nemen volgens een regelmatig rooster, kan
indien sprake is van continuvaart per reis met één schema worden
volstaan

– in de kolommen 12 en 13 moet bij wisseling van de bemanning
telkens het tijdstip van aan boord komen of van boord gaan worden
vermeld

Sancties

Overtreding van de voorschriften inzake de bemanning van het
Reglement betreffende het onderzoek van Schepen op de Rijn is strafbaar.
Hetzelfde geldt voor het niet bijhouden, dan wel niet volgens de
voorschriften bijhouden van het vaartijdenboek.

(Gevolgd door de van kracht zijnde teksten van hoofdstuk 14 van Deel III
van het Reglement betreffende het onderzoek van Rijnschepen in de drie
talen.)

Mode d'exploitation
Betriebsform
Exploitatiewijze

[illegible]

**Bijlage IV bij het Besluit vaartijden en bemanningssterkte
binnenvaart, bedoeld in artikel 30, onderdeel a, van dit besluit.**

Model van een officiële verklaring bij diploma's.

OFFICIËLE VERKLARING BIJ HET DIPLOMA

(Stempel van het bevoegde gezag)

(Land)

Afgegeven krachtens de bepalingen van het Internationaal Verdrag
betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering
en wachtdienst, 1978

De Regering van _____ (naam) _____ verklaart *
De ondergetekende verklaart

Dat dit Diploma/Diploma nr.** is afgegeven aan:
.....(volledige naam van de betrokkene), die blijk heeft
gegeven de vereiste bekwaamheid te bezitten overeenkomstig de
bepalingen van Voorschrift van het Internationaal Verdrag
betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering
en wachtdienst, 1978, als *** uitsluitend onder de
volgende beperkingen:

Hier beperkingen, of
«geen» invullen, al
naar van toepassing is

Datum van afgifte van deze officiële verklaring:

(Stempel van het bevoegde gezag)

Ondertekening:
(Naam en handtekening
van de bevoegde functio-
naris)

Geboortedatum van de houder van het Diploma

Handtekening van de houder van het Diploma

* Eén van deze beide regels gebruiken.

** Doorhalen wat niet van toepassing is.

*** Klasse of categorie van het Diploma volgens het Verdrag invullen.

Behoort bij koninklijk besluit van 15 december 1994, Stb. 897

Ons bekend,

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
A. P. W. Melkert

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

NOTA VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

Het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart bevat de uitwerking van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, zoals daarin is voorgeschreven. Het besluit heeft betrekking op de rusttijden van bemanningsleden, de bemanningssterkte en de vaartijden in de binnenvaart.

Bij de opzet is zoveel mogelijk de volgorde van behandeling van de materie in de wet aangehouden. Een uitzondering hierop vormt de op grond van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn tot stand gekomen regeling ten aanzien van zeeschepen. Deze regeling, toegesneden op de specifieke Nederlandse situatie, is uitgewerkt in hoofdstuk V van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. In de artikelen 29 en 30 van dit hoofdstuk worden regels gegeven inzake de rust- en vaartijden, de samenstelling van de bemanning en de controle-middelen voor zeeschepen die, gelet op artikel 4, onder i, van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart zich onder het toepassings-gebied van genoemde wet bevinden.

Toelichting voor zover nodig, wordt uitsluitend gegeven per artikel. Dat is gedaan opdat de gebruikers snel de door hen relevante passages als een afgerond geheel kunnen vinden, zonder nog weer samenhang te moeten zoeken tussen een algemene en een artikelsgewijze toelichting. Voor een toelichting op de hoofdlijnen van de vaartijdenwetgeving wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart.

De Sociaal Economische Raad heeft in januari 1989 advies uitgebracht met betrekking tot een voorontwerp van het voorliggende besluit, dat hem bij gelegenheid van de (aanvullende) adviesaanvraag inzake het voorstel van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, mede werd voorgelegd. Bespreking van dit advies, mede met betrekking tot dit besluit, heeft plaatsgehad in de memorie van toelichting bij genoemde wet.

Voor de uitvoering en financiering worden geen nieuwe organen, noch publiekrechtelijke, noch privaatrechtelijke in het leven geroepen.

Wat de lasten voor het bedrijfsleven en de overheid betreft kan het volgende worden opgemerkt.

Met betrekking tot de handhaving en opsporing worden de onder de Ministeries van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Verkeer en Waterstaat ressorterende, reeds op andere terreinen daartoe aangewezen diensten belast. De hieruit voortvloeiende lasten zullen worden opgevangen binnen de begrotingen van de desbetreffende ministeries. Lasten voor het justitiële apparaat zullen toenemen aangezien er tot nu toe alleen gecontroleerd werd op het vaargebied, bestreken door het Reglement onderzoek schepen op de Rijn. Omdat echter op grond van de invoering van het Binnenschepenbesluit de controletaak van dit apparaat al was uitgebreid, zal de extra last uit hoofde van invoering van dit besluit beperkt zijn. Wat betreft de begrotingen van de ministeries kan de invoering van dit besluit als budgettair neutraal beschouwd worden.

Met betrekking tot de kosten voor het bedrijfsleven kan het volgende worden opgemerkt.

De kosten voor de vaartuigen die reeds geschikt zijn voor de vaart in het gebied dat bestreken wordt door het Reglement onderzoek schepen op de Rijn, zullen nihil zijn daar de onderhavige bepalingen zoveel mogelijk overeenkomen met de desbetreffende bepalingen van het reglement.

Daarnaast zal er een ontheffingen- en vrijstellingenbeleid worden gevoerd waarbij, met behoud van de doelstellingen van de wet, rekening

gehouden kan worden met het specifieke karakter van schepen en (vaar)omstandigheden waarin deze worden gebruikt.

In dit verband zij bijvoorbeeld gewezen op de schepen die gerekend kunnen worden tot de zogenaamde «bruine vloot». Dit zijn zeilschepen die, veelal nog voor de Tweede Wereldoorlog gebouwd, zoveel mogelijk in de oorspronkelijke staat zijn teruggebracht en in deze staat thans op bedrijfsmatige wijze worden verhuurd voor recreatieve doeleinden op de Nederlandse binnenwateren.

Gezien het vorenstaande alsmede gezien het feit dat in het voorgestelde besluit wordt uitgegaan van minimale normen aangaande rusttijden en bemanningssterkte, zullen hieruit derhalve slechts geringe kosten voor het bedrijfsleven kunnen voortvloeien.

Overeenkomstig artikel 5, tweede lid, van de Wet vaartijden en bemanningsterkte binnenvaart is de voordracht voor de onderhavige algemene maatregel van bestuur aan de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal toegezonden. De voorzitters van beide kamers hebben te kennen gegeven dat zij geen op- of aanmerkingen hebben.

Advisering

Overeenkomstig artikel 1 van de Beschikking nr. 720/62 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 21 maart 1962 houdende vaststelling van een procedure voor het voorafgaande onderzoek en overleg omtrent bepaalde wettelijke en bestuurlijke bepalingen welke door de Lid-Staten op het gebied van het vervoer worden overwogen (PbEG L 720), is het wetsvoorstel vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en het concept-besluit voor advies voorgelegd aan de Europese Commissie. De Europese Commissie heeft de Permanente Vertegenwoordiger van het Koninkrijk der Nederlanden bij de Europese Gemeenschap op 24 juli 1991 laten weten dat het door de Europese Commissie ingestelde onderzoek geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van inhoudelijke op- of aanmerkingen.

Het wetsvoorstel en het concept-besluit zijn eveneens ter kennis gebracht van de Centrale Rijnvaartcommissie te Straatsburg. Deze heeft, na bespreking op 23 oktober 1991 in het Comité van onderzoek, geen reden gehad tot het maken van inhoudelijke op- of aanmerkingen.

Hoofdstuk I. Algemene bepalingen

Artikel 1

De definities van de verschillende soorten schepen (onderdelen b tot en met k) en van de lengte, breedte en rusttijd (onderdelen o tot en met q) zijn ontleend aan die van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn. De definitie van het begrip bunkerschip is afgeleid uit de maritieme encyclopedie. Voor de omschrijving van de begrippen «veerboot» en «veerpont» is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij hetgeen hieromtrent is bepaald in het Binnenschepenbesluit, omdat deze vaartuigen niet voorkomen in voornoemd reglement. Het begrip veerboot wordt uitvoerig toegelicht bij de artikelsgewijze toelichting van artikel 13. De definities van de exploitatiewijzen (dagvaart, semi-continuvaart en continuvaart) zijn eveneens ontleend aan het Reglement onderzoek schepen op de Rijn.

De onder u genoemde tachograaf registreert de tijd dat een schip vaart. Wat de vaart op de onder het Reglement onderzoek schepen op de Rijn vallende wateren betreft moet het apparaat van een type zijn dat is goedgekeurd door de Centrale Rijnvaartcommissie (CCR), dat wil zeggen dat het moet voldoen aan de technische eisen, zoals die door deze Commissie zijn vastgesteld (protocol 1988-I-36). Verder moet het apparaat aan boord zijn geïnstalleerd volgens de door deze Commissie vastge-

stelde voorschriften (protocol 1988-II-30). Evenals dat het geval is met betrekking tot het Reglement onderzoek schepen op de Rijn zal op grond van dit besluit de Rijksdienst voor het Wegverkeer door de Minister van Verkeer en Waterstaat worden aangewezen voor de typegoedkeuring van de tachografen en de erkenning als installateur of reparateur van deze apparaten.

Hoofdstuk II. Rusttijden en vaartijden

Artikel 3

In hoofdstuk II van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart zijn in het belang van de arbeidsbescherming en van de veiligheid van de vaart normen gesteld ter zake van de minimale rusttijd en de maximale vaartijd. Overtreding van deze normen levert op grond van artikel 17 van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart een strafbaar feit op, dat ontstaat zodra de minimale onderscheidenlijk maximale normen worden overschreden. De plaats van het strafbaar feit is, gelet op de werkingssfeer van de onderhavige regelgeving, de plaats waar overtreding van de bedoelde normen wordt geconstateerd. De consequentie hiervan is dat, indien bedoelde normoverschrijding zich geheel in het buitenland afspeelt, van een toepasselijkheid van wet en besluit geen sprake kan zijn. Genoemde regelingen zullen daarentegen in beginsel wel van toepassing zijn, indien in Nederland wordt geconstateerd dat een te korte rusttijd respectievelijk te lange vaartijd is vervuld dan volgens de normen ter zake geoorloofd is. Daarbij is het irrelevant waar de rust- respectievelijk vaartijd is vervuld. Immers de belangen met het oog waarop de betreffende normen zijn vastgesteld, te weten de arbeidsbescherming en de veiligheid van de vaart, worden evenzeer bedreigd als de in Nederland geconstateerde overtreding het gevolg is van een *buiten* Nederland te kort genoten rust respectievelijk te lang doorgebrachte vaartijd.

De vorenstaande toelichting op het wettelijke normensysteem vindt steun in een door de Hoge Raad gewezen arrest betreffende overtreding van de Rijtijdenwetgeving (NJ 1957, 357). In dit arrest werd bepaald dat, ingeval van overtreding van de in het Rijtijdenbesluit gegeven regels betreffende de dienstonderscheidenlijk werktijdnormen, het niet terzake doet of een gedeelte van de gemaakte dienst- of werktijd in het buitenland werd doorgebracht. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de Rijtijdenwet 1936 en het Rijtijdenbesluit, anders dan nu het geval is, in 1957 territoriale werking hadden.

In het eerste lid van artikel 3 wordt bepaald, overeenkomstig het Reglement onderzoek schepen op de Rijn, dat rekening dient te worden gehouden met de rust- en vaartijden, vervuld gedurende een tijdvak van 48 uur, onmiddellijk voorafgaand aan het tijdstip waarop het schip de Nederlandse grens passeert.

In verband met de reeds genoemde territoriale werking van de wet, is de verplichting de rust- en vaartijden bij te houden in het vaartijdenboek op grond van artikel 28 van het besluit eerst van kracht op het moment dat het schip de Nederlandse binnenwateren binnenvaart. Ten einde het in het eerste lid geformuleerde uitgangspunt controleerbaar te doen zijn, is mitsdien in het tweede lid bepaald, dat een schip dat Nederland binnenvaart moet zijn voorzien van hetzij een vaartijdenboek, hetzij enig ander document, waaruit blijkt op welke wijze de rust- en vaartijden zijn vervuld.

Artikel 4

Artikel 4 is een uitwerking van de in artikel 5, eerste lid, onderdeel a, van de wet voorziene mogelijkheid, dat regelen worden gesteld inzake de toestand waarin bemanningsleden geen arbeid mogen verrichten.

Met name uit een oogpunt van arbeidsbescherming en van verkeersveiligheid wordt het gewenst geacht het verrichten van arbeid in een toestand van oververmoeidheid te verbieden. Ook al wordt namelijk voldaan aan de in de artikelen 5 tot en met 8 voorgeschreven rusttijden, dan nog is het denkbaar dat een situatie van oververmoeidheid optreedt.

Artikelen 5, 6, 7, 9 en 10

De artikelen 5, 6 en 10 betreffen respectievelijk de rusttijden van bemanningsleden in de dagvaart en semi-continuvaart, en de onderbrekingen in de vaartijd met betrekking tot de exploitatiewijzen dagvaart en semi-continuvaart. Artikel 7 betreft de rusttijden van de bemanningsleden met betrekking tot de exploitatiewijzen dagvaart, semi-continuvaart en continuvaart, in geval er tijdens de reis van het schip besloten wordt te wisselen van exploitatievorm. Artikel 10 betreft de mogelijkheid voor een schip in de dagvaart tot verlenging van de vaartijd. Genoemde artikelen worden hier in hun onderlinge samenhang toegelicht.

Zoals in de memorie van toelichting bij de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart reeds is uiteengezet, is in aansluiting op het Reglement onderzoek schepen op de Rijn besloten om minimumrusttijden voor de bemanningsleden voor te schrijven. Het in het voorgaande reglement gebruikte begrip diensttijd is bij de laatste wijziging van het reglement door rusttijd vervangen. Omdat dit begrip het complement is van diensttijd, ontbreekt thans de noodzaak van een aparte normering voor diensttijd.

De minimumrusttijd in de dagvaart en in de semi-continuvaart bedraagt 8 uren per tijdvak van 24 uren. In de dagvaart moet deze rust ononderbroken en geheel buiten de vaart van het schip worden genoten. Voor de semi-continuvaart moet 6 uren rust ononderbroken worden genoten terwijl het schip niet vaart (artikel 5 en 6).

Deze buiten de vaart te genieten rusttijd hangt samen met de in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn plaatsgevonden reductie van de bemanningssterkte, die uit veiligheidsoogpunt noodzaakte tot inperking van de mogelijkheid om tijdens de vaart te rusten; daarbij is het niet onwaarschijnlijk dat in bepaalde omstandigheden de kwaliteit van de rust bevorderd wordt indien deze wordt genoten tijdens het stilliggen van het schip; in elk geval bevordert het rusten tijdens de nachtelijke uren het circadiane ritme, hetgeen van wezenlijk belang voor de gezondheid wordt geacht.

Bij een gemeenschappelijke vergadering van de met de controle van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn belaste politie-autoriteiten uit de lidstaten van de CCR in september 1989, is gebleken dat er zich in de praktijk gevallen voordeden, waarbij tijdens de reis van het schip van exploitatiewijze werd gewisseld. Van de zijde van de politie werd gevraagd om een interpretatie van de bepalingen betreffende de rusttijden van de bemanningsleden die na deze wisseling aan boord bleven. Dit verzoek heeft uiteindelijk geresulteerd in een protocol van de CCR (1991-I-36) dat met ingang van 1 oktober 1991 van kracht is geworden. Uitgangspunt hierbij is dat de rusttijden van de bemanningsleden, die bij een wisseling van exploitatiewijze niet zouden worden afgelost, van een gelijk niveau moeten zijn als bij de gangbare exploitatiewijzen. Bij de formulering van het protocol is daarom als principe aangehouden dat bemanningsleden die voorafgaande aan de wisseling al aan boord waren, pas in die nieuwe exploitatiewijze arbeid mogen

verrichten, indien vooraf de bij deze nieuwe exploitatiewijze behorende rusttijden in acht zijn genomen. Van dit principe is slechts afgeweken bij een wisseling van de dagvaart of de semi-continuvaart naar de continuvaart, omdat men in dat geval een rusttijd van 24 uur in acht zou moeten nemen. Dit laatste zou gezien de maximale duur van de voorafgaande exploitatiewijze, en de daarbij behorende rusttijdbepalingen, buiten proportie zijn. Om die reden is hier bepaald dat men de minimumrusttijd van de voorafgaande exploitatiewijze direct voor de wisseling in acht moet hebben genomen.

De bepalingen omtrent het ononderbroken karakter van de rust binnen een tijdvak van 24 uur, gerekend vanaf de laatst genoten rust en gekoppeld aan het stilliggen van het vaartuig, kunnen belangrijke consequenties hebben voor de vaartijd van het schip. Laad- en loswerkzaamheden op een schip vinden immers plaats gedurende de periode dat het schip stilligt. Het schip is dan, evenals wanneer het vaart, in exploitatie. Bedoelde periode moet echter tevens worden benut om de bemanningsleden hun ononderbroken rusttijd te laten genieten, die, op grond van de artikelen 5 en 6, buiten de vaart moet zijn gelegen en waarin, gelet op de definitie van rusttijd, geen werkzaamheden worden verricht noch verplichtingen daartoe bestaan. Dit betekent derhalve, dat een bemanningslid, dat deelneemt aan het laden en lossen of dat zich tot deze of andere handelingen beschikbaar moet houden, niet rust; de tijd, besteed aan de aldus verrichte werkzaamheden in meerbedoelde periode, komt dan ook in mindering op de door dit bemanningslid te genieten rusttijd. Omdat echter elk bemanningslid over het voorgeschreven aantal uren minimumrusttijd moet kunnen beschikken, betekent dit dat het schip niet eerder kan vertrekken dan nadat elk bemanningslid acht uur ononderbroken (dagvaart) of zes uur ononderbroken (semi-continuvaart) heeft gerust. Gezien de redactie van het onderhavige artikel in samenhang met de definitie van bemanningslid zoals opgenomen in artikel 1, onderdeel b, van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, geldt het vorenstaande ten aanzien van alle bemanningsleden aan boord van een schip, zowel werknemers als zelfstandigen. Op deze regel is één uitzondering gemaakt en die betreft het bewaken en toezicht houden op stilliggende schepen.

Een en ander betekent, dat bijvoorbeeld in de dagvaart (de exploitatiewijze waarbij de vaartijd 14 uren per 24 uur bedraagt), de bemanningsleden, in aansluiting op genoemde 14 uur, nog twee uur mogen laden of lossen zonder dat de ononderbroken rust van acht uur in het gedrang komt. Wordt echter door één of meer bemanningsleden nog twee uur gewerkt, dan mag het schip ook pas twee uur later dan anders mogelijk zou zijn geweest, vertrekken.

Uit het vorenstaande moge derhalve blijken, dat de voorschriften met betrekking tot de ononderbroken rusttijd van bemanningsleden kunnen resulteren in een beperking van de vaartijd van het schip.

Over de vaartijd van het schip zij ten aanzien van de dagvaart nog het volgende opgemerkt. In de dagvaart bedraagt de maximale vaartijd 14 uur, terwijl er iedere 24 uur een aaneengesloten rust van 8 uren moet worden genoten terwijl het schip stilligt. De optelsom van deze maximale vaartijd van het schip en ononderbroken stilligtijd van het schip laat daardoor per periode van 24 uur een «gat» van 2 uur vallen. Dit heeft als consequentie dat de vaartijd van 14 uur gespreid kan worden over een periode van 16 uur. Onderbrekingen van de vaartijd moeten wel aangekend worden in het vaartijdenboek. Bij de semi-continuvaart geldt dat de maximale vaartijd van het schip en de ononderbroken stilligtijd van het schip bij elkaar opgeteld wel de periode van 24 uur volmaken.

Op grond van artikel 11 dient in de dagvaart een schip in beginsel stil te liggen van 22.00 tot 6.00 uur (eerste lid), en in de semi-continuvaart van 23.00 tot 5.00 uur (tweede lid); in de wandeling worden dit de bloktijden genoemd.

Indien een schip is voorzien van een tachograaf die inwerking is gesteld vanaf het einde van de voorgaande ten minste 8 respectievelijk 6 aaneengesloten uren durende onderbreking van de vaart behoeven de voorgeschreven bloktijden niet te worden aangehouden doch mogen aanvangen op een willekeurig moment. Hiermee is gehoor gegeven aan de wens van het bedrijfsleven, zoals die naar voren kwam tijdens het overleg in Straatsburg, om een regeling die tegemoet komt aan bepaalde praktijken in de bedrijfsvoering in de binnenvaart. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan het tijdstip waarop soms de ladingverwerking aan boord van zeeschepen plaats vindt.

De tachograaf geeft een schip in de dagvaart bovendien de gelegenheid éénmaal per week 16 uur te varen, zoals bepaald in artikel 9, onderdeel a, mits daarbij voldaan wordt aan de in dat artikel in onderdeel b gestelde extra bemanningseis.

Artikel 8

Voor de continuvaart, die als meer belastend kan worden beschouwd dan de vorengenoemde exploitatievormen, is een minimumrusttijd van 24 uur per periode van 48 uur voorgeschreven, waarvan tenminste twee maal 6 uur ononderbroken. Door het continu-karakter van de arbeid wordt het wenselijk geacht de minimaal te genieten rust, over een langere periode genomen, gemiddeld hoger te doen zijn. In de praktijk vaart men veelal met een schema van «zes uur op – zes uur af», zodat aan voornoemde normen wordt voldaan.

Hoofdstuk III. Bemanning

Artikelen 12 en 13

Met betrekking tot de vormgeving van de voorschriften inzake de minimale bemanningssterkte is ten behoeve van de duidelijkheid gebruik gemaakt van tabellen, in navolging van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (zie Bijlage I van het besluit). De betreffende normen zijn aangegeven naar soort vaartuig en soort exploitatiewijze van het vaartuig (dagvaart, semi-continuvaart, continuvaart). Het zij hier nog eens herhaald, dat de tabellen een minimale regeling met betrekking tot de bemanningssterkte bevatten, die slechts dan mag worden toegepast, wanneer een aantal technische voorzieningen op het vaartuig zijn aangebracht, zoals genoemd in artikel 13, eerste lid. De aanwezigheid van deze voorzieningen dient te blijken uit een hiertoe door het hoofd van de Scheepvaartinspectie afgegeven verklaring. De verklaring die op grond van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn wordt afgegeven door de Commissie van Deskundigen voor de Rijnvaart en waarin is vastgelegd of een schip al dan niet voldoet aan de voorschriften met betrekking tot de uitrusting van de schepen, wordt met een verklaring van het hoofd van de Scheepvaartinspectie gelijkgesteld.

Deze technische uitrustings-eisen houden verband met het bedienings-gemak en zijn cumulatief. Wordt niet aan één of meer van de genoemde vereisten voldaan, dan wordt door artikel 13 (derde tot en met vijfde lid) voorgeschreven op welke wijze de bemanningssterkte dient te worden uitgebreid ten opzichte van de minimale sterkte uit de toepasselijke tabel.

Vorenbedoelde eisen dienen evenwel onderscheiden te worden van de eisen die gelden op grond van de Binnenschepenwet. Deze wet beoogt onder meer het regelen van de vaste uitrusting van de onderscheidene typen schepen, waarvan de aanwezigheid aan boord ten behoeve van de veiligheid van de scheepvaart wordt vereist voor de toelating tot de vaart. In verband met de gefaseerde inwerkingtreding van deze wet, als gevolg waarvan nog niet alle schepen in het bezit hoeven te zijn van het zogenoemde certificaat van onderzoek, is met betrekking tot de

uitrustingseisen op grond van de onderhavige regelgeving besloten tot een gefaseerde inwerkingtreding, die overeenkomt met die op grond van de Binnenschepenwet.

Opgemerkt zij nog dat in het geval van hechte samenstellen (bijvoorbeeld twee motorschepen) de technische eisen alleen gelden met betrekking tot dat vaartuig dat als tractieschip fungeert.

Wat de tabellen voor passagiersschepen betreft, zij er op gewezen dat het uitsluitend gaat om de nautische bemanning.

Het advies van de SER om passagiersschepen met slaapruidten tot en met 50 bedden, voor zover deze schepen voornamelijk zijn bedoeld om zeilend te varen (de zogenaamde «bruine vloot»), niet in zijn algemeenheid te ontslaan van de verplichting om in de dagvaart een matroos-motordrijver aan boord te hebben (zie tabel 3b onder groep 1), zal worden opgevolgd. Niet geheel conform het Reglement onderzoek schepen op de Rijn, doch wel in lijn daarmee, zal in de bedoelde situatie overeenkomstig het SER-advies kunnen worden volstaan met een matroos. In dit kader blijven evenwel onverlet de mogelijkheden tot het verlenen van ontheffing of vrijstelling.

Ten aanzien van de in tabel 2 gebruikte indeling in groepen, kan vermeld worden dat het aantal scheepseenheden van een hecht samenstel, voor wat betreft de hechte samenstellen met een lengte $\leq 116,50$ meter en een breedte ≤ 15 meter, geen rol speelt. Bepalend is daar uitsluitend de lengte en breedte van het samenstel. Daarentegen wordt voor hechte samenstellen die langer zijn dan 116,5 meter, of breder dan 15 meter, de toewijzing aan een specifieke groep bepaald door het aantal scheepseenheden, zoals aangegeven in de tabel. Daarbij dient te worden opgemerkt dat in lijn met de regeling in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn in groep 2 een duwbak mag worden vervangen door een aantal kleinere bakken. In afwijking van de gebruikte formulering in de Rijnregeling is in verband met de grotere diversiteit in afmetingen van de binnenlandse vloot aan duwbakken gekozen voor een formulering waarbij de totale afmetingen van de vervangende kleinere bakken of pontons de afmetingen van een standaard duwbak van de zg. «Europaklasse» dan wel een equivalent daarvan niet mogen overtreffen.

Ten aanzien van de onder tabel 2 vallende hechte samenstellen met een gezamenlijke lengte van maximaal 86 meter en een breedte van maximaal 15 meter, is door een aantal SER-leden voorgesteld, bedoelde categorie over te hevelen naar tabel 1, die uitgaat van lichtere bemanningseisen, en voorts een afwijkende regeling ten aanzien van kleine motorschepen met een lengte tot 35 meter te creëren. Een aantal andere leden bleek er de voorkeur aan te geven om in geval van optredende knelpunten te bezien of het te ontwikkelen vrijstellingenbeleid uitkomst kan bieden.

Bij laatstgenoemde zienswijze sluiten wij ons aan. Om reden, dat in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn al sprake is van een minimum-regeling, waarvan slechts dient te worden afgeweken ingeval van bijzondere omstandigheden, alsmede om reden, dat de harmonie tussen het Reglement onderzoek schepen op de Rijn en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart zoveel mogelijk dient te worden gewaarborgd, geven wij de voorkeur aan een beoordeling van de specifieke Nederlandse omstandigheden in het kader van het vrijstellingenbeleid.

Ten aanzien van de onder tabel 4 vallende bemanningssterkte van veerboten kan het volgende worden opgemerkt. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen schepen die gebouwd of bestemd zijn voor het bedrijfsmatig vervoer van personen en schepen die behalve voor personen gebouwd of bestemd zijn voor het bedrijfsmatig vervoer van voertuigen op meer dan twee wielen. De eerste categorie schepen zijn passagiersschepen; op deze schepen is derhalve tabel 3a van bijlage I van

toepassing. De tweede categorie schepen zijn veerboten in de zin van artikel 1, onderdeel m. Men spreekt in dit geval wel van roll on-roll of schepen of RO-RO schepen. Op deze categorie schepen is tabel 4 van bijlage I van toepassing. In verband met de extra zorg voor de veiligheid van de veerboten wordt het noodzakelijk geacht voor deze schepen bijzondere voorschriften te geven met betrekking tot de kwantiteit en de kwaliteit van de bemanningsleden. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie Van Hoof c.s. (kamerstukken II 1992/93, 22 494, nr. 7), waarin om een afzonderlijke regelgeving voor zoute veren wordt verzocht. Deze regelgeving is, overeenkomstig het advies van de Raad van State, niet in een ministeriële regeling maar in dit besluit zelf opgenomen.

Tot slot zij opgemerkt dat de aangegeven kwalificatie-eisen van de minimumbemanning een minimume is. Een matroos kan dus altijd vervangen worden door een hoger gekwalificeerde volmatroos, matroos-motordrijver of stuurman, maar nooit door een lager gekwalificeerde lichtmatroos.

Artikel 14

In het eerste en tweede lid van artikel 14 is geregeld, dat ten aanzien van de bemanningssterkte van niet onder de tabellen van Bijlage I vallende overige schepen, zoals sleepboten, veerponten en drijvende werktuigen, een beoordeling plaats zal vinden voor elk schip afzonderlijk dan wel voor categorieën daarvan door het hoofd van de Scheepvaartinspectie, na overleg met de bevoegde regionaal directeur van de I-SZW¹. De grote verscheidenheid in typen, inrichting, uitrusting, vaargebied en bedrijfsvoering van bedoelde schepen staat een algemene regeling terzake in de weg en zou voorts geen recht doen aan de onderlinge verschillen tussen deze schepen.

Voor bunkerschepen die voldoen aan de voorwaarde dat zij slechts op korte trajecten worden ingezet, is in het derde lid van dit artikel reeds een aanzet tot een dergelijke voorziening gegeven. De grondslag hiervoor is gelegen in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn.

Artikel 16

In dit artikel is aansluiting gezocht bij hetgeen ten aanzien van zwangerschap en bevalling in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn is bepaald. Het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (Stb. 1976, 476) kende een arbeidsverbod voor vrouwen gedurende een periode van totaal negen maanden. Met de wijziging van het Reglement in 1988 (Besluit van 29 september 1988, houdende wijziging van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn, Stb. 674) is dit verbod vervangen door de bepaling dat vrouwen gedurende een periode van totaal 14 weken geen deel uit mogen maken van de minimumbemanning. Deze bepaling is in dit artikel overgenomen, zij het dat deze alleen betrekking heeft op vrouwen die krachtens een arbeidsovereenkomst dan wel een publiek-rechtelijke aanstelling arbeid verrichten. De beperking van de werkings-sfeer tot deze categorie wordt verderop toegelicht. Volledigheidshalve zij opgemerkt dat de aan het Reglement onderzoek schepen op de Rijn ontleende formulering «mag geen deel uitmaken van...» niet impliceert dat een zwangere vrouw zich tijdens bedoelde periode niet aan boord van het binnenvaartschip zou mogen bevinden. Evenmin houdt deze formulering een verbod in tot het verrichten van werkzaamheden aan boord, mits evenwel voldaan is aan de voorschriften met betrekking tot de minimumbemanning.

De bepaling in dit artikel hangt ten nauwste samen met de fysieke eisen welke op grond van dit besluit aan de bemanning worden gesteld. De voorgeschreven minimumbemanning vereist nu eenmaal een minimale

¹ Met ingang van 1 mei 1994 is de Arbeidsinspectie, als een van de toezichthoudende diensten van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, en onder meer belast met het toezicht op de naleving van de bij dit besluit gestelde regels, opgegaan in de Dienst voor Inspectie en Informatie van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, kortweg de I-SZW. De oprichting van de nieuwe dienst werd bekendgemaakt in de Staatscourant van 29 april 1984, nr. 83. Met het oog op de toezichthoudende taken door de I-SZW is het Nederlandse grondgebied verdeeld in een zestal regio's, voorheen districten, met aan het hoofd van elk regiokantoor een regionaal directeur. Tot het moment waarop de desbetreffende wetswijziging van kracht wordt, wordt (in beschikkingen bijvoorbeeld) formeel nog de term districtshoofd gebruikt.

fysieke inzetbaarheid in verband met de veiligheid van de vaart. In de periode rond de vermoedelijke bevallingsdatum zal niet altijd aan deze eis van minimale fysieke inzetbaarheid zijn voldaan. Daarom is, vanuit een oogpunt van arbeidsbescherming en veiligheid van de vaart, voor krachtens arbeidsovereenkomst of publiekrechtelijke aanstelling werkzame vrouwen eerder genoemde periode van 14 weken dit artikel opgenomen.

Deze periode, gedurende welke hiervoor bedoelde vrouwen geen deel mogen uitmaken van de minimumbemanning tijdens zwangerschap en na de bevalling, komt nagenoeg overeen met de periode zoals opgenomen in de Ziektewet, waarin de duur van de zwangerschaps- en bevallings-uitkering met ingang van 2 maart 1990 is verlengd tot 16 weken. Dit geldt zowel voor werkneemsters als voor vrouwen die vrijwillig voor de Ziektewet zijn verzekerd, zoals meewerkende vrouwen in het bedrijf en vrouwelijke zelfstandigen. Hierdoor is thans ook voorzien in de door de Emancipatieraad in zijn advies van 21 juni 1984 terzake gesignaleerde noodzaak van een financiële bescherming van zelfstandige vrouwen in verband met zwangerschap en bevalling.

In overeenstemming met de bij een brede meerderheid van de Tweede Kamer tijdens de behandeling van het ontwerp Wet Vaartijden en Bemanningssterkte Binnenvaart (Handelingen II 1992/93, blz. 14-883 tot en met 14-900) levende wens is het oordeel over de vraag of een zwangere vrouw in staat is te functioneren als bemanningslid, voor wat betreft de vrouwen die deel uit maken van de minimumbemanning en niet krachtens arbeidsovereenkomst of publiekrechtelijke aanstelling werkzaam zijn, aan betrokkene zelf overgelaten.

In de eerste plaats wordt bij regelgeving op het gebied van arbeidsbescherming in zijn algemeenheid uitgegaan van de eigen verantwoordelijkheid van zelfstandigen, een verantwoordelijkheid, die zijn begrenzing vindt daar waar andere belangen, zoals in casu de veiligheid van vaart en andere personen in het geding komen. Opgemerkt zij overigens dat ons stelsel van arbeidsbeschermende wetgeving geen arbeidsverboden voor zelfstandigen in verband met zwangerschap kent.

Nu zijn in dit besluit enkele waarborgen ingebouwd die grenzen stellen aan het omgaan met deze eigen verantwoordelijkheid. Artikel 4 van dit besluit houdt een verbod in tot het verrichten of doen verrichten van arbeid in een toestand van oververmoeidheid. Voorts stelt artikel 15, tweede lid van dit besluit regelen met betrekking tot het uitvallen van tot de minimumbemanning behorende personen wegens onvoorziene omstandigheden zoals ziekte (bijvoorbeeld tengevolge van zwangerschap), ongeval of bevel van een gezagsdrager. Tenslotte biedt artikel 22 aan een ambtenaar als bedoeld in artikel 11, eerste lid, van de wet de bevoegdheid om een nieuwe geneeskundige verklaring te eisen wanneer hij vermoedt dat een bemanningslid niet meer voldoet aan de met betrekking tot de lichamelijke geschiktheid te stellen eisen.

Gelet op de verantwoordelijkheid van zelfstandigen voor de eigen arbeidsomstandigheden en de waarborgen die dit besluit ten aanzien van het omgaan met deze verantwoordelijkheden bevat, is het verantwoord vrouwen die tot de minimumbemanning behoren en niet krachtens arbeidsovereenkomst of publiekrechtelijke aanstelling werkzaam zijn, van de werkingssfeer van dit artikel uit te sluiten.

Artikel 17

Ten einde de veiligheid van kinderen aan boord van schepen te waarborgen is in dit artikel, overeenkomstig het Reglement onderzoek schepen op de Rijn, bepaald dat de persoon, die met het oog daarop belast is met de verzorging van en het toezicht van kinderen beneden de leeftijd van zes jaar, niet als lid van de minimumbemanning mag worden

aangemerkt, tenzij er maatregelen zijn getroffen waardoor de veiligheid van deze kinderen ook zonder voortdurend toezicht is gewaarborgd.

Met betrekking tot dit artikel merkte de Emancipatieraad in zijn genoemde advies op, dat in de praktijk deze taak veelal door vrouwen zal geschieden (meewerkende echtgenotes), zodat genoemde bepaling dan ook meer voor vrouwen dan voor mannen belemmerend zal werken om in de periode dat er kinderen onder de zes jaar aan boord zijn, deel uit te maken van de voorgeschreven minimumbemanning. Dit naar geslacht onderscheidend effect achtte de Raad evenwel gerechtvaardigd met het oog op genoemde veiligheid van kinderen aan boord van een schip. De Raad was echter tevens van mening, dat het onderscheidend effect voor nu en in de toekomst zoveel mogelijk moet worden beperkt en voorkomen, en meende daarom dat terzake van de onderhavige bepaling de nadruk moet worden gelegd op de voorzieningen ten behoeve van de veiligheid van kinderen en niet op het uitsluiten van de voorgeschreven bemanning van de toezichthoudende en verzorgende persoon. De Raad adviseerde mitsdien tot het opnemen van een bepaling op grond waarvan voor kinderen beneden de zes jaar aan boord van een schip voldoende voorzieningen dienen te worden getroffen zodat ze zonder voortdurend toezicht veilig aan boord kunnen verblijven en dat in het geval dergelijke voorzieningen niet aanwezig zijn, de persoon die belast is met het toezicht op en de verzorging van bedoelde kinderen, niet als lid van de minimumbemanning mag worden aangemerkt.

Met betrekking tot het onderhavige artikel is ook hier gekozen voor aansluiting bij de desbetreffende bepaling van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn en is de vorenbedoelde aanbeveling van de Emancipatieraad niet overgenomen. Overigens levert deze bepaling materieel geen verschil op met die, als door de Raad voorgesteld.

De wijze waarop voor de veiligheid van kinderen aan boord van een schip wordt zorggedragen, in geval er geen sprake is van een toezichthoudende en verzorgende persoon, zal in eerste instantie worden overgelaten aan de praktijk, daarbij aansluitend bij de opvatting zoals naar voren gebracht door de betrokken particulieren in de binnenvaart, dat mensen zelf verantwoordelijk kunnen en willen zijn voor de veiligheid van hun kinderen. Via het uitvoeringsbeleid van de controlerende diensten zal dit getoetst worden.

Artikel 18

In de artikelen 18 en volgende wordt de mede in het belang van een veilige vaart noodzakelijk geachte kwaliteit van de minimumbemanning in de binnenvaart geregeld.

De in artikel 18, eerste lid, voor de verschillende functies aan boord van een schip, niet zijnde een veerboot, gestelde bekwaamheidseisen zijn ontleend aan het Reglement onderzoek schepen op de Rijn. Zoals in de memorie van toelichting bij de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart reeds is aangegeven, zijn deze eisen bij de herziening van dit reglement in 1988 (Besluit van 29 september 1988, houdende wijziging van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn, Stb. 674) – met uitzondering van de eisen gesteld aan de schipper – verzwagd.

Met betrekking tot de voor de binnenvaart in het eerste lid, onder d opgenomen nieuwe functie van volmatroos is gekozen voor een ervaringseis van tenminste één jaar vaartijd als matroos in de binnenvaart als equivalent van de in het reglement voorgeschreven overeenkomstige vaartijd op de Rijn.

Wat de vereiste kwaliteiten van een schipper betreft kan worden opgemerkt, dat deze in het bezit moet zijn van een Rijnschipperspatent, een vaarbewijs als bedoeld in artikel 18 van de Binnenschepenwet, of een ingevolge de Binnenschepenwet erkend bewijs van vaarbekwaamheid voor de binnenvaart, dat is afgegeven door een bevoegde autoriteit in het

buitenland. Voorts beschikt de schipper over het alternatief om gebruik te maken van het feit dat hij krachtens de Binnenschepenwet is vrijgesteld of ontheven van de verplichting in het bezit te zijn van een groot vaarbewijs. Dit neemt niet weg dat ingevolge de artikelen 6 en 7 van de wet de Ministers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Verkeer en Waterstaat vrijstelling, onderscheidenlijk ontheffing kunnen verlenen van de aan schippers gestelde eisen.

Volledigheidshalve zij nog vermeld dat de in dit artikel opgenomen leeftijdscriteria overeenkomen met die neergelegd in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn.

In artikel 18, tweede lid, is een regeling opgenomen met betrekking tot de opleidings- en ervaringseisen aan bemanningsleden van veerboten. Deze opleidings- en ervaringseisen zijn kwantitatief gelijk of zwaarder en kwalitatief strenger dan de eisen die in het besluit zijn gesteld voor passagiersschepen.

De opleiding Zoute Veren wordt verzorgd door de Stichting Opleiding Zoute Veren in Harlingen.

Door middel van een aantal onderdelen van het eerste en tweede lid van dit artikel wordt mede uitvoering gegeven aan de richtlijn nr 92/51/EEG van 18 juni 1992 van de Raad van de Europese Gemeenschappen betreffende een tweede algemeen stelsel van erkenning van beroepsopleidingen, ter aanvulling van richtlijn nr 89/48/EEG (PbEG L 209).

Het doel van deze richtlijn is, evenals dat van richtlijn 89/48/EEG betreffende een algemeen stelsel van erkenning van hoger-onderwijsdiploma's waarmee beroepsopleidingen van tenminste drie jaar worden afgesloten (PbEG L 019), om EG-onderdanen de mogelijkheid te geven een beroepsactiviteit uit te oefenen in een andere lidstaat dan waar zij zich de beroepskennis hebben eigen gemaakt. Er wordt van het principe uitgegaan dat een lidstaat de toegang tot een beroep waarvoor bij of krachtens wet in die lidstaat een nationaal diploma wordt vereist, niet mag weigeren tenzij blijkt dat de migrant over onvoldoende kwalificaties bezit. In geval van geconstateerde onvoldoende kwalificaties schetst de richtlijn de condities waaraan voldaan moet worden om alsnog toegelaten te worden.

In de Nederlandse situatie betreft de onderhavige richtlijn de onderwijsvormen vanaf het basisonderwijs tot en met het kort hoger onderwijs.

De richtlijn is geïmplementeerd onder verantwoordelijkheid van de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen door middel van de Algemene wet erkenning EG-beroepsopleidingen.

Deze wet behelst een regeling voor de toelating van EG-onderdanen (inclusief Nederlanders), die in het bezit zijn van een niet-Nederlands kort-hoger-onderwijsdiploma dan wel een nationaal erkend document ter afsluiting van een beroepsopleiding op niet-hoger-onderwijsniveau.

De beroepen waarop de genoemde wet van toepassing is zullen worden gepubliceerd in de Staatscourant. Daartoe behoren ook de beroepen van de in artikel 18 van dit besluit bedoelde bemanningsleden.

De toelating van deze EG-beroepsbeoefenaars geschiedt door middel van een EG-verklaring, die wordt uitgereikt door de minister onder wie de regelgeving met betrekking tot het desbetreffende beroep ressorteert, in casu de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Ter uitvoering van de Algemene wet erkenning EG-beroepsopleidingen zullen bij (afzonderlijke) ministeriële regeling ten aanzien van de in artikel 18 bedoelde beroepen, nadere regels worden gesteld over de wijze waarop een aanvraag tot het verkrijgen van een EG-verklaring met betrekking tot de onderhavige beroepen moet worden ingediend.

Het derde lid van artikel 18 bepaalt dat de Minister van Verkeer en Waterstaat ten aanzien van bemanningsleden van veerponten afwijkende opleidings- en ervaringseisen worden gesteld. Gekozen is voor een

ministeriële regeling vanwege het feit dat de betreffende regelgeving dikwijls aan wijziging onderhevig is. Dit houdt verband met de omstandigheid dat het, gelet op de grote diversiteit in typen, inrichting, uitrusting, vaargebied en bedrijfsvoering van deze vaartuigen (van voetveren tot Waddenzeeveren), kan voorkomen dat nieuwe veerponten niet in een tot dan gehanteerde indeling kunnen worden ingepast. Wijziging van regelgeving zal ook nodig zijn bij het inzetten van een veerpont in een vaarwater dat tot een zwaardere risico categorie behoort.

Artikel 19

Met betrekking tot de eisen betreffende de lichamelijke geschiktheid van bemanningsleden is verwezen naar de eisen zoals voorgeschreven in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn. Hierdoor wordt bereikt dat ten aanzien van alle bemanningsleden in de binnenvaart een medische keuring zal gelden; voldoet men niet aan de gestelde lichamelijke eisen, dan kan men derhalve geen deel uit maken van de bemanning van een schip.

Zoals bekend, voorziet de Binnenschepenwet in een overeenkomstige verplichting, doch deze is slechts van toepassing ten aanzien van de schipper.

De bedoelde geschiktheidseisen zijn dezelfde als die, welke momenteel al worden gesteld op grond van het bij besluit van 14 mei 1976 van kracht verklaarde Reglement Rijnschipperspatenten betreffende een voldoende gezichts- en gehoorvermogen. Als aanvullende eis geldt voorts het in staat zijn alleen een last van 20 kilogram te tillen, zoals ook opgenomen in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn. Laatstgenoemde eis vervangt de vroegere bepalingen van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn, welke gebaseerd waren op de gedachte dat het werk aan boord te zwaar was voor vrouwen. Zoals in de memorie van toelichting bij de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart al is aangegeven, zijn deze voor vrouwen discriminerende bepalingen vervallen in het laatstelijk gewijzigde Reglement onderzoek schepen op de Rijn.

Over de wijze waarop de in het tweede lid bedoelde herkeuring dient plaats te vinden zullen bij ministeriële regeling nadere voorschriften worden gegeven. Hierbij zal worden aangesloten bij de regeling die momenteel is vastgesteld voor herkeuringen in het kader van het Rijnschipperspatent (Beschikking van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 14 juli 1976, nr. A-a/D 25389, Directoraat-Generaal van het Verkeer, Stcrt. 139).

Artikel 20

Op grond van het voorgestelde artikel dient de geneeskundige verklaring binnen 3 maanden nadat het bemanningslid de 65-jarige leeftijd heeft bereikt, en daarna telkens iedere drie jaar, te worden vernieuwd.

Op dit punt wordt opgemerkt dat het voorstel afwijkt van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn, dat namelijk de eis stelt dat de geneeskundige verklaring jaarlijks wordt vernieuwd. In dit verband is er echter voor gekozen aan te sluiten bij de regeling zoals neergelegd in artikel 24 van de Binnenschepenwet, dat in het derde lid bepaalt dat het vaarbewijs, afgegeven na de 65-jarige leeftijd, geldig is gedurende een tijdvak van drie jaar. De eisen ter verkrijging van dit vaarbewijs betreffen de vakbekwaamheid alsmede de lichamelijke geschiktheid van de aanvrager. Genoemde regeling komt overeen met die zoals vastgesteld bij het Besluit houdende het van kracht worden van het Reglement betreffende het verlenen van Rijnschipperspatenten. Terwille van de duidelijkheid hebben wij gemeend te moeten aansluiten bij de tot nu toe gebruikelijke praktijk.

Overigens zullen de verschillen in de hier bedoelde regelingen naar verwachting in de toekomst worden opgeheven.

Artikel 21

Ten aanzien van de verplichting dat een bemanningslid in het bezit moet zijn van een geneeskundige verklaring als bedoeld in artikel 20, eerste lid, gelden een tweetal uitzonderingen.

Het eerste lid, onderdeel a, bepaalt dat geen geneeskundige verklaring vereist is ten aanzien van de schipper, die in het bezit is van de in artikel 18, eerste lid, onderdeel a, bedoelde documenten. Ter voorkoming van dublures lijkt het niet wenselijk aan hen die blijkens elders geldende documenten lichamelijk geschikt kunnen worden geacht voor het beroep van bemanningslid op een schip, in het kader van deze wet eenzelfde verplichting op te leggen.

Met betrekking tot de in het eerste lid, onderdeel b, neergelegde overgangsbepaling is aangesloten bij de desbetreffende bepaling van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn.

In een ministeriële regeling zullen met betrekking tot de eigen verklaring nadere voorschriften worden gegeven, overeenkomend met die van het reglement.

Artikel 22

Tijdens de geldigheidsduur van zowel een afgegeven geneeskundige verklaring, als een eigen verklaring als bedoeld in artikel 21, tweede lid, kunnen lichamelijke gebreken optreden die het bemanningslid ongeschikt maken voor het uitoefenen van zijn functie, zoals bijvoorbeeld een aanmerkelijke teruggang van het gezichts- of gehoorvermogen. Vermoedens daarover kunnen rijzen bij een onderzoek van een scheepsramp op grond van de bepalingen van de Binnenvaartrampenwet, maar ook op toevallige wijze, bijvoorbeeld bij het uitoefenen van toezicht door een ambtenaar. Bedoelde ambtenaar is alsdan bevoegd te eisen dat een nieuwe geneeskundige verklaring wordt afgegeven door een arts als bedoeld in artikel 19, eerste lid.

Hoofdstuk IV. Controlemiddelen

Artikel 24

Controle op de bevoegdheid om een bepaalde functie aan boord van een schip te vervullen vindt plaats door middel van het dienstboekje, zoals dat momenteel al is voorgeschreven in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn. Dit dienstboekje bevat gegevens van algemene aard, zoals behaalde diploma's en de bekwaamheid van het bemanningslid in de zin van genoemd reglement, alsmede specifieke gegevens betreffende de afgelegde reizen. In dit dienstboekje zijn tevens de medische verklaringen betreffende de lichamelijke geschiktheid opgenomen. In het kader van dit besluit wordt het niet zinvol geacht om met een apart dienstboekje voor de binnenvaart buiten de internationale Rijnvaart te komen. Een groot deel van de bemanningsleden in de Nederlandse binnenvaart is immers reeds in het bezit van een dienstboekje voor de Rijnvaart. Daarbij komt dat indien een bemanningslid voldoet aan de eisen betreffende lichamelijke geschiktheid en bekwaamheid voor een bepaalde functie aan boord in het kader van de Rijnregeling, het bemanningslid zonder meer voldoet aan de overeenkomstige eisen die in het kader van dit besluit zijn gesteld. Omgekeerd geldt echter dat de bekwaamheidseisen voor de schipper, stuurman en volmatroos die in artikel 18 zijn gesteld, minder specifiek zijn dan de overeenkomstige eisen in de Rijnregeling. Om die reden is besloten de huidige Nederlandse boekjes uit te breiden met twee

bladzijden, één met de tekst van artikel 24 van dit besluit en één voor het invullen van de bekwaamheid van het betreffende bemanningslid in de zin van artikel 18 van dit besluit.

De boekjes worden momenteel afgegeven door de plaatselijk bevoegde autoriteit in alle lidstaten van de CCR. Deze autoriteiten zijn tevens verantwoordelijk voor het invullen van bovengenoemde gegevens van algemene aard en de gegevens betreffende de lichamelijke geschiktheid. Gegevens omtrent de bekwaamheid van het bemanningslid in de zin van artikel 18, moeten worden ingevuld door de bevoegde autoriteit in Nederland, dan wel door de personen die gemachtigd zijn zulks namens deze te doen. Dit is in het derde lid opgenomen, omdat het ons ongewenst voorkomt deze gegevens door de buitenlandse autoriteit te laten invullen, die niet is betrokken bij de uitvoering van een specifieke Nederlandse regeling. Deze taak blijft voorbehouden aan de Nederlandse instelling die reeds is aangewezen voor de afgifte van dienstboekjes en vaartijdenboeken, op grond van het op 1 april 1988 in werking getreden gereviseerde (hoofdstuk 14 van het) Reglement onderzoek schepen op de Rijn.

Bezitters van een in artikel 18, eerste lid, onderdeel a, van het besluit genoemd document, zijn vrijgesteld van de verplichting in het bezit te zijn van een dienstboekje, om dezelfde reden als aangegeven in de toelichting op artikel 21.

Artikelen 25 tot en met 28

Ten behoeve van de controle op de naleving van de bij of krachtens dit besluit gegeven voorschriften, is gekozen voor het vaartijdenboek zoals dat is voorgeschreven in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn. Het boek moet op elk schip aanwezig zijn en worden bijgehouden, ook als men gebruik maakt van een tachograaf. Het vaartijdenboek registreert namelijk ook zaken als de samenstelling van de bemanning e.d..

Voor de afgifte van het vaartijdenboek zal de instantie worden aangewezen die momenteel al deze werkzaamheden verricht in het kader van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn.

Op grond van artikel 27, tweede lid, moeten in de dagvaart en in de semi-continuuvaart het begin en het einde van de rusttijd van elk bemanningslid, iedere dag gedurende de reis, worden aangetekend. Deze bepaling vloeit voort uit het door de CCR aangenomen protocol (1991-I-36) waarmee wordt beoogd een einde te maken aan de bestaande onduidelijkheid over de interpretatie van de desbetreffende bepaling in de aanwijzingen voor het invullen van het vaartijdenboek. Opgemerkt wordt dat het laden en lossen dat aansluitend aan het varen plaatsvindt deel uit maakt van de reis.

Blijkens de aanwijzingen van Bijlage III dient zodra het schip de vaart begint op iedere bladzijde van het vaartijdenboek aantekening te worden gemaakt van de kilometerraai. Deze bepaling hangt samen met de op grond van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn langs de Rijn, de Lek en de Waal aangebrachte aanduidingen, die de kilometerafstand tot Basel aangeven, de zogenoemde kilometerraai. Deze aanduidingen ontbreken op sommige vaarwegen in Nederland. Het spreekt vanzelf dat alsdan geen aantekening hoeft te worden gemaakt.

Overeenkomstig hetgeen in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn is bepaald, worden op grond van artikel 28, eerste lid, havensleepboten, havenduwboten, onbemande duwbakken, veerboten en veerponten vrijgesteld van de verplichting tot het bezit van het vaartijdenboek. De gezagvoerende schipper van een veerboot en een veerpont is wel verplicht ervoor te zorgen dat aan boord een scheeps-

journaal aanwezig is, waarin een aantal nader in artikel 28, tweede lid, aangeduide onderwerpen vermeld zijn.

Met betrekking tot de in het reglement genoemde overheidsschepen is het vaartijdenboek, gelet op artikel 4 van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en de toelichting daarop, wel verplicht. Ten aanzien van de eveneens in het reglement genoemde sportvaartuigen kan worden opgemerkt dat bedoelde categorie van schepen, op grond van artikel 4, onderdeel g, van de wet, reeds van de werkingssfeer van de wet zijn uitgezonderd.

Hoofdstuk V. Bepalingen inzake zeeschepen

Inleiding

De omvang van de zeescheepvaart op de binnenwateren is economisch gezien niet onbeduidend en vertoont een gestage groei. Hoewel er tot nu toe weinig bekend is met betrekking tot dit onderwerp, kan in dit verband wel worden verwezen naar een in 1985 door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat verricht onderzoek terzake, dat betrekking had op de Waal en de Boven-Rijn. Uit dit onderzoek is gebleken, dat zeeschepen op de betreffende vaarwegen vaker bij ongevallen betrokken zijn, dan men op basis van hun aantal zou mogen verwachten. Als één van de oorzaken daarvan werd genoemd de vaak excessief lange werktijden van de rivierloodsen (intern rapport van 11 oktober 1985, nr. SX 855087 van de Dienst Verkeerskunde van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat).

Bij het van kracht worden van het (gewijzigde) Reglement onderzoek schepen op de Rijn op 1 april 1988 deed zich dan ook de vraag voor of het reglement niet ook van toepassing zou moeten zijn op zeeschepen op binnenwateren.

De door Nederland geïnitieerde onderhandelingen in Straatsburg hebben er uiteindelijk toe geleid dat in november 1988 een regeling inzake de samenstelling van de bemanning van zeeschepen werd aanvaard (protocol 1988-II-20, 1988-II-21 en 1988-I-29).

De aan deze regeling ten grondslag liggende gedachte is, dat de veiligheid van de vaart van zeeschepen op binnenwateren (bedoelde zeeschepen worden in verband met hun lage opbouw ook wel kruiplijn-coasters genoemd) verbeterd wordt door onder meer de aanwezigheid van een vakbekwame bemanning, die kennis heeft van de specifieke vaartomstandigheden op binnenwateren. Deze verbetering zal zeker bereikt worden indien de in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn gegeven regeling mede van toepassing wordt op bedoelde zeeschepen.

Een integrale toepassing van het reglement zal in de praktijk evenwel op onoverkomelijke bezwaren stuiten, met name vanwege de aan bemanningsleden in de binnenvaart te stellen eisen van vakbekwaamheid, die van een geheel ander karakter zijn dan die welke gelden voor bemanningsleden in de zeescheepvaart. In verband hiermee is in het reglement een alternatieve mogelijkheid opgenomen die inhoudt, dat de gegeven voorschriften, onder nader genoemde voorwaarden, niet van toepassing zijn, indien op het betreffende zeeschip de aanbevelingen van Resolutie A. 481 (XII) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) van 19 november 1981 en van het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Verdrag betreffende de normen van zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, met Bijlage, (Trb. 1981, 144 en 1992, 109), worden nageleefd.

In de genoemde resolutie zijn, met het oog op de veiligheid van schepen en de aan boord daarvan werkzame bemanning, de veiligheid van passagiers en lading, en de bescherming van het mariene milieu, algemene beginselen geformuleerd inzake de met betrekking tot de bemanning te stellen regels en de handhaving daarvan. Het genoemde verdrag bevat in de bijbehorende Bijlage ondermeer grondbeginselen, in

acht te nemen bij het wachtlopen op de brug, waaronder plichten en verantwoordelijkheden met betrekking tot de navigatie, het gebruik van navigatie- en communicatie-uitrusting, het houden van uitkijk en het varen onder loodsaanwijzingen.

Aan vorenbedoelde regelingen is uitvoering gegeven in het krachtens de Schepenwet vastgestelde Schepenbesluit 1965, en het krachtens de Wet op de zeevaartdiploma's 1935 vastgestelde Besluit zeevaartdiploma's alsmede in het Besluit arbeids- en rusttijden zeescheepvaart op grond van de Wet arbeids- en rusttijden zeescheepvaart.

De eerderbedoelde, in het reglement opgenomen, nadere voorwaarden met betrekking tot zeeschepen hebben, gelet op het vorenstaande, met name betrekking op de vakbekwaamheid en de lengte van de werktijd, – in casu wachttijd – van de bemanningsleden aan boord van de hierbedoelde zeeschepen.

In overeenstemming met het advies van de SER is met betrekking tot de nationale regeling ook in dit verband gekozen voor aansluiting bij het Reglement onderzoek schepen op de Rijn.

In het voorgestelde besluit is hieraan uitvoering gegeven door het opnemen van een afzonderlijk hoofdstuk V betreffende bepalingen inzake zeeschepen. Hierbij dient bedacht te worden dat deze bepalingen slechts gelden ten aanzien van die zeeschepen, die niet op grond van artikel 4, onder i van de wet, van de toepassing daarvan zijn uitgezonderd.

Artikelen 29 en 30

In artikel 29 wordt bepaald, onder welke voorwaarden mag worden afgeweken van de bij of krachtens het besluit gestelde regels met betrekking tot de rust- en vaartijden, de samenstelling van de bemanning en de controlemiddelen; het niet voldoen aan vorenbedoelde voorwaarden betekent derhalve dat de bij of krachtens het besluit gestelde regels onverkort van toepassing zijn op het betreffende zeeschip. Bedoelde voorwaarden hebben betrekking op de samenstelling van de bemanning, die op grond van onderdeel a, wat betreft de aantallen, tenminste overeen dient te komen met de verzwaarde aantallen zoals voorgeschreven voor de exploitatiewijze continuvaart, opgenomen in de betreffende tabellen van de bij het besluit behorende Bijlage I. Uiteraard geldt ook hier dat, indien het voldoen aan genoemde voorwaarde in voorkomende gevallen zou leiden tot onredelijke resultaten, en de arbeidsbescherming en de veiligheid van de vaart overeind blijven, de in de Wet vaartijden en bemanningssterkte voorziene mogelijkheid tot het verlenen van een vrijstelling dan wel ontheffing zal worden gebruikt.

Als bijkomende voorwaarde is in onderdeel b bepaald, dat er een persoon aan boord moet zijn die voldoet aan de vakbekwaamheidseisen die gesteld worden aan een (binnen)schipper. In de praktijk zal dit veelal een rivierloods zijn, maar ook een bemanningslid kan zich daartoe door scholing bekwamen.

In artikel 30, onderdeel b is bepaald, dat deze persoon na een wacht van ten hoogste 14 uur, vervangen moet worden door een (andere) rivierloods of een persoon met de bevoegdheid van een binnenschipper. Op deze wijze wordt gewaarborgd dat het schip een deskundige bemanning aan boord heeft, die evenveel rust kan genieten als een overeenkomstig binnenschip dat aan de continuvaart deelneemt.

Op grond van de overige in artikel 30 opgenomen voorschriften dienen de bemanningsleden in het bezit te zijn van een officiële verklaring, waaruit blijkt dat zij voldoen aan de eisen van vakbekwaamheid, bedoeld in de genoemde IMO-resolutie en het Verdrag betreffende de normen van zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst 1978. Deze verplichting maakt de invoering van dienstboekjes op deze schepen overbodig, te meer omdat het te ver zou voeren voor een zeeschip een

bemanning te verlangen die voor elke functie voldoet aan de specifieke binnenvaarteisen. Verder is het in de zeevaart gebruikelijk dat elk bemanningslid in het bezit is van het overeenkomstige en gelijkwaardige monsterboekje. Invoering van het vaartijdenboek is eveneens overbodig. Alleen registratie van de wacht van de persoon met binnenvaartkwalificatie is noodzakelijk, en daarvoor wordt het in artikel 31, onder c, voorgescreven logboek geschikt geacht.

Hoofdstuk VI. Overgangs- en slotbepalingen

Artikelen 31 tot en met 34

Het eerste lid van artikel 31 bevat een overgangsregeling ten behoeve van degene die op het moment van inwerkingtreding van dit besluit tenminste twee jaar als matroos of als matroos-motordrijver in de binnenvaart heeft gevaren. Genoemde functie-eisen werden op grond van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (Stb. 1976, 476) gesteld aan een stuurman, die als zodanig in staat wordt geacht een schipper te vervangen in het geval zoals in dit artikel bedoeld. Deze, op grond van de bedoelde regeling gekwalificeerde stuurman, dient zich binnen een periode van 2 jaar te beroepen op de genoemde kwalificatie door deze te laten aantekenen in zijn dienstboekje.

De in artikel 32 vervatte overgangsbepaling betreffende de in artikel 13 van dit besluit bedoelde technische voorschriften, die krachtens de Binnenschepenwet worden geregeld, sluit aan bij de bepalingen, welke terzake zijn vastgesteld in het Binnenschepenbesluit op grond van genoemde wet.

Artikel 33 bevat een overgangsbepaling met betrekking tot de opleidings- en ervaringseisen van een aantal bemanningsleden. In lijn met de overgangsregeling die van toepassing was bij de inwerkingtreding van het gereviseerde hoofdstuk 14 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (met ingang van 1 januari 1995 hoofdstuk 23), is gekozen voor een overgangsperiode van twee jaar voor alle bemanningsleden, behalve voor de schipper. Voor wat de schipper betreft kan vanwege de veiligheid van de vaart niet worden afgezien van de eisen die op grond van artikel 18, eerste lid, aan de schipper worden gesteld. Ook gelden de eisen die aan bemanningsleden van veerbotsen worden gesteld, op grond van artikel 33 van dit besluit onverkort. Voor het vervullen van de in de tabellen van bijlage I genoemde functies, geldt echter wel om veiligheidsredenen voor de bedoelde bemanningsleden de eis dat men moet voldoen aan een minimumleeftijdseis.

Aangezien er voor de inwerkingtreding van dit besluit geen eisen werden gesteld aan de bemanningsleden in de binnenlandse vaart, krijgen deze bemanningsleden, aldus twee jaar de tijd om hetzij door opleiding, hetzij door ervaring, hetzij door een combinatie van beide, aan de vereisten van artikel 18, eerste lid, te voldoen. In de praktijk betekent dit dat de eerste twee jaar bedoelde bemanningsleden, mits voldaan wordt aan de leeftijdscriteria, in alle gevallen kunnen volstaan met een dienstboekje, waaruit blijkt aan welke vereisten van artikel 18, eerste lid, zij (wel) voldoen.

Artikel 34 betreft een overgangsregeling ten behoeve van degenen, die – aan boord van een zeeschip – op grond van artikel 29, onderdeel b, en artikel 30, onderdeel b, dienen te voldoen aan de aan een (binnen-) schipper gestelde vakbekwaamheidseisen. De betreffende bepaling houdt in, dat bedoelde personen gedurende een periode van 5 jaar kunnen volstaan met een verklaring dat zij beschikken over de op grond van de Binnenschepenwet voor het groot vaarbewijs vereiste theoretische kennis met betrekking tot de binnenwateren, binnen welke periode zij de

eveneens op grond van de Binnenschepenwet vereiste praktijkervaring (vaartijd) op genoemde wateren dienen te behalen.

Aangezien de in het besluit opgenomen eisen aangaande de lichamelijke geschiktheid van bemanningsleden, met betrekking tot de hierbedoelde zeeschepenregeling, buiten toepassing zijn verklaard, is in het onderhavige overgangsartikel een overeenkomstige eis opgenomen.

In vergelijking met de in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn terzake opgenomen regeling betekent de onderhavige bepaling een beperkte versoepeling wat betreft de praktijkervaring. De beweegreden daarvoor is de abrupte overgang die zou ontstaan voor zeeschepen die nooit deelnamen aan de internationale Rijnvaart. Voor deze vaart geldt namelijk reeds van oudsher de op een zeeschip verplichte aanwezigheid van een patenthouder.

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
A. P. W. Melkert

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink