



131

Besluit van 24 februari 1998, houdende aanpassing van het 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 11 december 1997, Directie Arbeidsverhoudingen, Nr. AV/RV/97/1964, gedaan mede namens Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;

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

Gelet op de Herzienne Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 (Trb. 1955, 161 en 1964, 83);

De Raad van State gehoord (advies van 21 januari 1998, No. W12.97.0806);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 12 februari 1998, Directie Arbeidsverhoudingen nr. AV/RV/98/179, uitgebracht mede namens Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

a. in onderdeel g wordt «motorschip» en «motorschepen» vervangen door: schip met motoraandrijving, respectievelijk schepen met motoraandrijving;

b. in onderdeel h wordt «motorschip» vervangen door: schip met motoraandrijving.

B

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

Onder invoeging van de aanduiding «1.» vóór de huidige tekst, wordt een nieuw tweede lid ingevoegd, luidende:

2. Een sleepschip dat niet zelfstandig vaart, en een schip waarvan de voortstuwing in een hecht samenstel door een schip of meer andere schepen wordt verzorgd, mag worden geëxploiteerd overeenkomstig het eerste lid, aanhef, indien het schip of de schepen die zorgdragen voor de voortstuwing van het hecht samenstel of het sleepschip, voldoen aan het eerste lid.

C

Aan artikel 10 wordt een derde lid toegevoegd, luidende:

3. Het eerste en het tweede lid zijn van toepassing op een sleepschip dat niet zelfstandig vaart, of een schip waarvan de voortstuwing in een hecht samenstel door een schip of meer andere schepen wordt verzorgd, indien het schip of de schepen die zorgdragen voor de voortstuwing van het samenstel, zijn uitgerust met een goed functionerende tachograaf die in werking is gesteld vanaf het einde van de voorgaande ten minste 8 respectievelijk 6 aaneengesloten uren durende onderbreking van de vaart.

D

In artikel 13, vierde lid wordt «vierde» vervangen door: derde.

E

Artikel 18 wordt als volgt gewijzigd:

a. in het eerste lid, onderdeel a, onder 1, wordt «een Rijnschipperspatent als bedoeld in de Herziene Rijnvaartakte» vervangen door: een groot patent als bedoeld in het Reglement Rijnpatenten 1998 of een krachtens artikel 5.01 van het Reglement Rijnpatenten 1998 geldig Rijnschipperspatent;

b. het tweede lid wordt vervangen door:

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 getuigschrift waaruit blijkt dat hij met goed gevolg de korte opleiding schipper-machinist met beperkt werkgebied of een andere door onze Minister van Verkeer en Waterstaat erkende opleiding alsmede te allen tijde de nautische Module Zoute Veren 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 gelijk-waardige 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, 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;

c. **een 1e 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, hetzij de opleiding Machinist Binnenvaart B aangevuld met de opleiding Zoute Veren, technische Module, hetzij een andere door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat erkende opleiding 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 2e 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, hetzij een andere door onze Minister van Verkeer en Waterstaat erkende opleiding 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 is in het bezit van 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, 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;

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, 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.

F

In artikel 20, tweede lid wordt «drie jaren» vervangen door: een jaar.

G

Artikel 21 wordt vervangen door:

Artikel 21

Geen verklaring als bedoeld in artikel 19, eerste lid, is vereist ten aanzien van de schipper, bedoeld in artikel 18, eerste lid, onderdeel a.

H

Artikel 24, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

a. Het eerste lid wordt vervangen door:

1. Een bemanningslid is in het bezit van een dienstboekje zoals omschreven in artikel 23.04, dan wel 24.05, eerste lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn, waaruit blijkt dat hij voldoet aan de eisen, gesteld in de artikelen 18 tot en met 21.

b. Het tweede lid wordt vervangen door:

2. Het dienstboekje, bedoeld in het eerste lid, is afgegeven door een door Onze Ministers aangewezen instelling, welke verantwoordelijk is voor de invulling van het dienstboekje overeenkomstig de daarin gestelde instructies, alsmede voor het invullen van de gegevens betreffende de in artikel 18 gestelde eisen aan het bemanningslid.

c. In het vijfde lid wordt «overeenkomstig de instructies in bijlage II gesteld» vervangen door: overeenkomstig de daarin gestelde instructies.

I

Artikel 25, onderdeel a, wordt vervangen door:

a. een vaartijdenboek als bedoeld in artikel 23.08 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn.

J

Artikel 27 wordt als volgt gewijzigd:

a. In het eerste lid, eerste volzin, wordt «de aanwijzingen in de bijlage III gesteld» vervangen door: de daarin gestelde aanwijzingen.

b. Onder vernummering van het tweede, derde en vierde lid tot respectievelijk derde, vierde en zesde lid wordt een nieuw tweede lid ingevoegd, luidende:

2. Indien op een dag twee of meer vaarten worden gemaakt en de samenstelling van de bemanning ongewijzigd blijft, kan worden volstaan met de vermelding van het tijdstip van aanvang van de eerste vaart in plaats van het tijdstip van aanvang van elke vaart op die dag en kan worden volstaan met het invullen van het einde van de laatste vaart in plaats van het tijdstip van einde van elke vaart op die dag.

c. In het nieuwe derde lid vervalt «bijlage III, onderdeel 2, van de aanwijzingen voor het bijhouden van».

d. Een nieuw vijfde lid wordt ingevoegd, luidende:

5. Tijdens de vaart is het vaartijdenboek in de stuurhut aanwezig.

K

In artikel 28, eerste lid, vervalt «havensleepboten, havenduwboten» .

L

Bijlage 1, tabel 2, wordt als volgt gewijzigd:

a. Achter het in de kolom «dagvaart» op regel 2 van groep 1 vermelde cijfer 1 wordt een verwijzing naar een voetnoot 6 opgenomen.

b. Een voetnoot 6 wordt toegevoegd, luidende:

6. Bij een hecht samenstel van twee motorschepen, elk met een lengte van minder dan 40 meter en een breedte van minder dan 6 meter, kan de stuurman door een matroos worden vervangen.

M

Bijlage II en bijlage III vervallen.

ARTIKEL II

1. Een dienstboekje als bedoeld in artikel 24 onder a. van het Besluit van 15 december 1994 (Stb. 1994, 897), dat vóór 1 januari 1998 is afgegeven, behoudt zijn geldigheid.

2. Een dienstboekje als bedoeld in artikel 24 onder a. van het Besluit van 15 december 1994 (Stb. 1994, 897), afgegeven na 1 januari 1998, doch vóór het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit, behoudt zijn geldigheid voor zover het betreft de binnenwateren, waarop het Reglement van onderzoek schepen op de Rijn niet van toepassing is.

ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

¹ Stb. 1994, 897.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vierde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat.

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

's-Gravenhage, 24 februari 1998

Beatrix

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

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

Uitgegeven de *tiende* maart 1998

De Minister van Justitie,
W. Sorgdrager

NOTA VAN TOELICHTING

1. Algemeen

De regeling van de bemanningssterkte in het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart (Vaartijdenbesluit) sluit nauw aan bij de regeling die op grond van het Reglement van onderzoek voor schepen op de Rijn (ROSR) voor het Rijnvaartverkeer geldt. Wijzigingen in de Rijnvaartregeling zullen dan ook doorgaans gevolgen hebben voor het Vaartijdenbesluit.

Met ingang van 1 januari 1998 treedt een wijziging van het ROSR in werking waarbij een nieuw model dienstboekje wordt voorgeschreven. Omdat het model dienstboekje dat in het Vaartijdenbesluit is voorgeschreven gelijk is aan dat van het ROSR dient op 1 januari 1998 ook het Vaartijdenbesluit te worden aangepast. In het besluit wordt voorts rekening gehouden met enkele andere aanpassingen van het ROSR die reeds eerder zijn ingegaan.

Met de wijziging van het ROSR op 1 januari 1995 is de zogenaamde eigen verklaring, in het Vaartijdenbesluit opgenomen in artikel 21, komen te vervallen. Op 1 januari 1996 is een wijziging van kracht geworden waarbij, voor wat betreft de dagvaart, de kwalitatieve bemanningseisen voor hechte samenstellen, groep 1 enigszins zijn verlicht. Met ingang van diezelfde datum zijn bepalingen van kracht geworden op grond waarvan het artikel inzake de opleidingseisen bemanning en het artikel inzake het vaartijdenboek aangepast dienen te worden.

In verband met de genoemde data van inwerkingtreding van deze ROSR-wijzigingen is het noodzakelijk het onderhavige besluit thans aanhangig te maken en daarmee niet te wachten tot het Arbeidstijdenbesluit Vervoer in werking treedt. Bij de invoering van dat besluit, die voor 19 december 1998 moet plaatsvinden, wordt de rusttijdenbepaling van het Vaartijdenbesluit naar het Arbeidstijdenbesluit Vervoer overgeheveld.

Van de gelegenheid van deze aanpassing wordt tenslotte gebruik gemaakt om enkele tekortkomingen te corrigeren.

2. Artikelsgewijze toelichting

A

In de definities van duwstel en gekoppeld samenstel in artikel 1 onder g, respectievelijk h wordt het schip dat de tractie verzorgt aangeduid als «motorschip». Dit betekent dat verbanden die worden voortbewogen door een duwboot strikt genomen niet onder het Besluit zouden vallen. In het Besluit zijn «motorschip» en «duwboot» immers gedefinieerd als elkaar uitsluitende begrippen. Met deze aanpassing van de definities is nauw aangesloten bij de definities die voor deze begrippen in het ROSR worden gebruikt.

B en C

Schepen die niet zelfstandig varen, zoals sleepschepen die gesleept dan wel geduwd worden of schepen waarvan de voortstuwing in een hecht samenstel door een ander schip wordt verzorgd, kunnen niet gebruik maken van een goed werkende tachograaf. Om die reden is het voorschrijven van het gebruik van een tachograaf bij deze schepen niet zinvol. Met deze wijziging wordt vastgelegd dat de onderhavige voorschriften om die reden alleen betrekking hebben op schepen die zorg dragen voor de voortstuwing van hechte samenstellen of van een sleep.

Indien bijvoorbeeld in een samenstel de voortstuwing door meer schepen wordt verzorgd, zoals in de praktijk kan voorkomen bij gekoppelde samenstellen met twee motorschepen of in een duwstel met twee duwboten, geldt het voorschrift om in voorkomende gevallen te zijn uitgerust met een goed functionerende tachograaf ten aanzien van elk voortstuwend schip.

D

Het betreft hier een correctie van een foutieve verwijzing.

E

Op 1 januari 1998 is het Besluit Reglement Rijnpatenten in werking getreden. Dit besluit vervangt het koninklijk besluit van 14 mei 1976, houdende het van kracht worden van het Reglement betreffende het verlenen van Rijnschipperspatenten en van een wijziging in het Reglement betreffende het verlenen van diploma's voor het voeren van een vaartuig met behulp van radar op de Rijn (Stb. 303). Het begrip «Rijnschipperspatent» is vervangen door het begrip «groot patent». Artikel 18, eerste lid, onderdeel a, onder 1, van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte is dienovereenkomstig aangepast.

Op de schepen die de veerdiensten onderhouden op de Waddenzee en de Zeeuwse wateren zijn ook schippers, eerste en tweede machinisten te werk gesteld die een gelijkwaardige dan wel hogere opleiding hebben gevolgd dan de in artikel 18, lid 2 onder a, c of d bedoelde. Zoals de formulering nu luidt zouden betrokkenen daarnaast toch in het bezit moeten zijn van de daar vermelde getuigschriften. Door een aanpassing van eerdergenoemde onderdelen van artikel 18 wordt het mogelijk om andere door de minister van Verkeer en Waterstaat erkende getuigschriften daarvoor in de plaats te stellen.

Met de functies van stuurman, matroos en lichtmatroos toegevoegde bepaling, dat Onze Minister tot erkenning kan overgaan van gelijkwaardige buitenlandse getuigschriften, wordt aangesloten bij de huidige overeenkomstige bepalingen in het tweede lid van artikel 18 ten aanzien van de schipper, de 1e en de 2e machinist.

F

De tekst van artikel 20, tweede lid, week tot nu toe af van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn, dat de eis stelt dat de geneeskundige verklaring jaarlijks wordt vernieuwd. Zoals in de nota van toelichting op het Besluit reeds was vermeld, is ervoor gekozen om hiervan af te wijken en aan te sluiten bij artikel 24 van de Binnenschepenwet en het Besluit houdende het van kracht worden van het Reglement betreffende het verlenen van Rijnschipperspatenten. Verwacht werd, aldus de nota van toelichting, dat de verschillen in de hier bedoelde regelingen in de toekomst zouden worden opgeheven. Deze verwachting is uitgekomen, waarmee de reden om af te wijken van het voorschrift van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn is komen te vervallen.

Krachtens het ontwerp-Besluit Reglement Rijnpatenten 1998, dat per 1 januari 1998 in werking zal treden, zal dit geëffectueerd worden in de regeling op basis van de Herzene Rijnvaartacte.

Wat de Binnenschepenwet betreft wordt momenteel een wetswijziging voorbereid ter implementatie van richtlijn 96/50/EG van 23 juli 1996. Op grond van artikel 6, tweede lid, van die richtlijn, welke uiterlijk op 1 april 1998 dient te zijn geïmplementeerd, dienen houders van een vaarbewijs zich eveneens ieder jaar na het bereiken van de 65-jarige leeftijd aan een geneeskundig onderzoek te onderwerpen.

G

Artikel 21, eerste lid onder b opende de mogelijkheid om de op grond van artikel 19 van het Besluit vereiste geneeskundige verklaring voor bemanningsleden die al op 1 april 1988 in de binnenvaart werkzaam waren, te vervangen door een zogenaamde eigen verklaring. In de Nota van Toelichting bij het Besluit wordt vermeld dat met deze bepaling aansluiting wordt gezocht bij een dienovereenkomstige bepaling in het ROSR. Nu met de herziening van het ROSR deze mogelijkheid met ingang van 1 januari 1995 is komen te vervallen is er geen reden meer om de eigen verklaring in het Besluit te handhaven.

J

Hoofdstuk IV van het Vaartijdenbesluit handelt over Controlemiddelen en stelt regels ten aanzien van het dienstboekje en het vaartijdenboek. Naast deze controlemiddelen wordt in bepaalde gevallen gebruik gemaakt van de tachograaf.

1. In een nieuw lid 2 wordt geregeld dat in die gevallen waarin twee of meer reizen worden gemaakt in het vaartijdenboek alleen maar het tijdstip van begin en einde van de werkzaamheden behoeven te worden aangetekend. Het komt nogal eens voor dat schepen veel reizen op een dag maken. Men denke hierbij aan allerlei vaartuigen die in havengebieden worden ingezet en aan het intern transport in het kader van grind- en zandwinning. De verplichting om in die gevallen elke reis in het vaartijdenboek te registreren wordt in die gevallen als onevenredig zwaar ervaren en levert geen wezenlijke bijdrage aan de controleerbaarheid van de naleving van de vaar- en rusttijdbepalingen.

2. Bij controles blijkt vaak dat het vaartijdenboek niet in de stuurhut aanwezig is. Dit is om tweeërlei redenen bezwaarlijk. Het blijkt nogal eens voor te komen dat de schipper van de hem geboden mogelijkheid om het vaartijdenboek in zijn woonverblijf op te halen, gebruik maakt om het boek snel bij te werken. Voorts kan het voorkomen dat bij controle tijdens de vaart niemand aan boord is om het roer over te nemen. Om deze redenen is een nieuw lid 5 opgenomen waarin de verplichting is neergelegd om tijdens de vaart het vaartijdenboek in de stuurhut te bewaren.

H, I en M

Door wijziging van de tekst van het ROSR, die vanaf 1 januari 1996 van kracht is geworden, vervallen de bijlagen II en III, vandaar dat de teksten van artikel 24, eerste, tweede en vijfde lid, en artikel 25, onderdeel a gewijzigd zijn met een verwijzing naar artikel 23.04, dan wel 24.05, respectievelijk artikel 23.08 van het ROSR.

K

In het Besluit was naar analogie met het ROSR een vrijstelling opgenomen van de verplichting tot het in bezit hebben van een vaartijdenboek voor havensleepboten en havenduwbotten. Gelet op het feit dat de havengebieden van de onder het ROSR vallende wateren van aanzienlijk geringere omvang zijn dan met name de zeehavengebieden is het, bij nader inzien, niet gewenst de vrijstellingsregeling van het ROSR door te trekken naar het Vaartijdenbesluit. Bovendien is in havengebieden een grote variëteit aan vaartuigen werkzaam (bilgeboden, bunkerscheppen, drijvende bokken etc.) die op dezelfde positie als de havensleepboten en havenduwbotten aanspraak zouden kunnen maken. Vanuit controle-technische overwegingen is het uitzonderen van bedoelde categorie ongewenst. Nu artikel 27 zodanig wordt aangepast dat bij twee of meer

reizen op een dag volstaan kan worden met het invullen van het tijdstip van aanvang van de eerste reis en het tijdstip van het einde van de laatste reis van die dag is er geen reden meer om de havensleepboten en havenduwboden nog langer uit te zonderen van de verplichting tot het hebben van een vaartijdenboek.

Daarom worden in artikel 28 lid 1 de woorden havensleepboten en havenduwboden geschrapt.

L

De wijziging van het ROSR, die op 1 januari 1996 van kracht is geworden, opent de mogelijkheid om de voorgeschreven bemanningssterkte van een in dagvaart varende hecht samenstel bestaande uit motorschepen, elk met een lengte van minder dan 40 meter en een breedte van minder dan 6 meter, zodanig aan te passen dat de voorgeschreven stuurman mag worden vervangen door een matroos. Omdat de wet in beginsel het ROSR volgt wordt deze wijziging ook in het besluit verwerkt. Aan tabel 2 van Bijlage I wordt daartoe een voetnoot 6 toegevoegd.

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

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