

---

## 291

### **Besluit van 3 juni 2002, houdende wijziging van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995, onder meer in verband met het vernieuwen van de bemanningsvoorschriften**

---

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 21 februari 2002, nr. HDJZ/SCH/2002-440, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 5a van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en 12a, eerste lid, van de Binnenschepenwet, de op 17 oktober 1868 te Mannheim tot stand gekomen Herziene Rijnvaartakte (Trb. 1955, 161, en 1964, 83) en de resoluties van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van 31 mei 2001 (protocollen 2001-I-20 en 2001-I-22);

De Raad van State gehoord (advies van 11 april 2002, No. W09.02.0090/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 27 mei 2002, nr. HDJZ/SCH/2002-1040, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het bij het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 gevoegde Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995<sup>1</sup> wordt als volgt gewijzigd:

A

Hoofdstuk 23 komt te luiden:

#### **HOOFDSTUK 23 BEMANNING**

##### **Artikel 23.01**

*Algemeen*

1. De bemanning die zich krachtens het Rijnvaartpolitierglement aan boord moet bevinden van schepen die de Rijn bevaren dient voor alle

exploitatiewijzen in overeenstemming te zijn met de voorschriften van dit hoofdstuk.

De voor de desbetreffende exploitatiewijze en vaartijd voorgeschreven bemanning moet zich tijdens de vaart voortdurend aan boord bevinden. Het is niet toegestaan zonder de voorgeschreven bemanning te vertrekken.

Wanneer door onvoorziene omstandigheden (bijvoorbeeld ziekte, ongeval, bevel van een bevoegde autoriteit) tijdens de vaart ten hoogste één lid van de voorgeschreven bemanning uitvalt, mogen de schepen niettemin hun reis voortzetten tot de eerstvolgende geschikte aanlegplaats in de richting waarin gevaren wordt – passagiersschepen tot het eindpunt van de reis van die dag –, indien zich aan boord een persoon bevindt die houder is van een patent voor het riviergedeelte waarop hij vaart, alsmede nog een lid van de voorgeschreven bemanning.

De persoon die belast is met het toezicht op en de verzorging van zich aan boord bevindende kinderen jonger dan zes jaar mag geen lid van de minimum-bemanning zijn, tenzij er maatregelen zijn getroffen om de veiligheid van de kinderen ook zonder voortdurend toezicht te waarborgen.

2. Elke Oeverstaat of België kan bepalen, dat zijn voorschriften betreffende de arbeidsbescherming van toepassing zijn op de Rijnschepen die in die staat zijn ingeschreven. Niet in een register ingeschreven schepen zijn onderworpen aan de voorschriften van die Oeverstaat of België waarin het bedrijf of de eigenaar zijn hoofdzetel of wettelijke domicilie heeft.

In afwijking hiervan kunnen de bevoegde autoriteiten van de Oeverstaten of België bilateraal overeenkomen, dat bepaalde schepen die in de ene staat zijn ingeschreven zijn onderworpen aan de voorschriften van de andere staat.

Zwangere vrouwen en kraamvrouwen mogen geen deel uitmaken van de bemanning gedurende ten minste 14 weken, waarvan ten minste 6 weken voor en 7 weken na de bevalling.

3. Voor de toepassing van de artikelen 23.05, 23.06 en 23.08 dient tevens rekening te worden gehouden met vaar- en rusttijden vervuld buiten het toepassingsgebied van dit reglement.

4. Als één jaar vaartijd gelden 180 effectieve vaardagen in de binnenvaart. Binnen een periode van 365 opeenvolgende dagen kunnen maximaal 180 dagen als vaartijd worden meegerekend. 250 Vaardagen in de zee- of kustvaart dan wel de visserij gelden als één jaar vaartijd.

### **Artikel 23.02 Leden van de bemanning – Bekwaamheid**

1. De leden van de bemanning kunnen zijn: deksman, lichtmatroos (scheepsjongen), matroos, matroos-motordrijver, volmatroos, stuurman, schipper, machinist.

2. De bekwaamheidseisen voor de leden van de bemanning zijn:

2.1 voor de deksman ten minste 16 jaar zijn;

2.2 voor de lichtmatroos (scheepsjongen) ten minste 15 jaar zijn en in het bezit zijn van een leerovereenkomst die voorziet in het bezoeken van een vakschool voor schippers of het volgen van een schriftelijke cursus die door de bevoegde autoriteit is erkend en opleidt voor een gelijkwaardig diploma;

2.3 voor de matroos:

a) ten minste 17 jaar zijn en

– met goed gevolg de in lid 2.2 genoemde opleiding hebben afgesloten of

– een met goed gevolg afgelegd eindexamen aan een vakschool voor schippers of

– met goed gevolg een door een bevoegde autoriteit erkend examen matroos hebben afgelegd,

- of
  - b) ten minste 19 jaar zijn en een vaartijd als lid van een dekbemannings van ten minste drie jaren hebben, waarvan ten minste één jaar in de binnenvaart en twee jaren in de binnenvaart, dan wel in de zee- of kustvaart dan wel de visserij vervuld zijn;
- 2.4 voor de matroos-motordrijver:
- a) de bekwaamheid als matroos hebben en met goed gevolg een door de bevoegde autoriteit erkend examen matroos-motordrijver hebben afgelegd,
  - of
  - b) een vaartijd hebben van ten minste 1 jaar als matroos op een binnenschip met eigen mechanische middelen tot voortbeweging en elementaire kennis op het gebied van motoren bezitten;
- 2.5 voor de volmatroos:
- a) een vaartijd van ten minste één jaar als matroos in de binnenvaart en
    - met goed gevolg de in onderdeel 2.2 genoemde opleiding hebben afgerond of
    - een met goed gevolg afgelegd eindexamen aan een vakschool voor schippers of
    - met goed gevolg een door een bevoegde autoriteit erkend examen matroos hebben afgelegd,
  - of
  - b) met goed gevolg een examen hebben afgelegd van een driejarige opleiding als bedoeld in onderdeel 2.2 of een met goed gevolg afgelegd eindexamen na een driejarige opleiding aan een vakschool voor schippers, indien in deze opleiding ten minste één jaar vaartijd in de binnenvaart is opgenomen,
  - of
  - c) een vaartijd in de binnenvaart van ten minste één jaar als matroos, bedoeld in onderdeel 2.3, onderdeel b, en een met goed gevolg afgelegd praktijkexamen als bedoeld in bijlage C, lid 3.1, van het Reglement Rijnpatenten 1998 onder toepassing van de richtlijn, bedoeld in artikel 1.05 van het Reglement Rijnpatenten 1998, ter uitvoering van het examen,
  - of
  - d) een vaartijd in de binnenvaart van ten minste twee jaar als matroos, bedoeld in onderdeel 2.3, onder b;
- 2.6 voor de stuurman:
- a) een vaartijd in de binnenvaart hebben van ten minste één jaar als volmatroos of van ten minste drie jaar als matroos, bedoeld in onderdeel 2.3, onder b,
  - of
  - b) het bezit van een vaarbewijs, afgegeven op grond van richtlijn nr. 96/50/EG van de Raad van de Europese Unie van 23 juli 1996 betreffende de harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenvaartuigen welke bij het goederen- en personenvervoer in de Gemeenschap gebruikt worden (PbEG L 235), of van een vaarbewijs als bedoeld in Bijlage I van richtlijn nr. 91/672/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 16 december 1991 inzake de wederzijdse erkenning van de nationale vaarbewijzen voor het besturen van schepen in het goederen- en personenvervoer over de binnenwateren (PbEG L 373),
  - of
  - c) een vaartijd in de binnenvaart van ten minste vier jaar en het bezit van een aan het grote patent gelijkwaardig bevoegdheidsbewijs voor het voeren van een schip op binnenwateren van een lidstaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart,
  - of
  - d) een vaartijd in de binnenvaart van ten minste 4 jaar en het bezit van een aan het grote patent gelijkwaardig bevoegdheidsbewijs voor het voeren van een schip op andere binnenwateren dat door de Centrale

Commissie voor de Rijnvaart ingevolge artikel 3.05, derde lid, van het Reglement Rijnpatenten 1998 is erkend;

2.7 voor de schipper:

houder zijn van het patent, afgegeven overeenkomstig het Reglement Rijnpatenten 1998;

2.8 voor de machinist:

a) ten minste 18 jaar zijn en met goed gevolg een eindexamen hebben afgelegd voor een opleiding op het gebied van motoren en werktuigkunde,

of

b) ten minste 19 jaar zijn en een vaartijd hebben van ten minste 2 jaren als matroos-motordrijver op een binnenschip met eigen mechanische middelen tot voortbeweging.

### **Artikel 23.03 Leden van de bemanning – Geschiktheid**

1. De lichamelijke geschiktheid voor het beroep dient te blijken uit een medische verklaring als bedoeld in de bijlage B1 en B2 van het Reglement Rijnpatenten 1998, afgegeven door een door de bevoegde autoriteit aangewezen arts op het tijdstip waarop de betrokkene voor het eerst als bemanningslid in dienst treedt. De medische verklaring mag niet ouder zijn dan drie maanden.

2. De eisen voor ogen en oren, bedoeld in bijlage B1 van het Reglement Rijnpatenten 1998, zijn niet van toepassing voor de functie van machinist.

3. Het bewijs van geschiktheid, bedoeld in het eerste en het tweede lid, dient binnen 3 maanden na het bereiken van de leeftijd van 65 jaar en daarna jaarlijks te worden vernieuwd.

4. Indien een bevoegde autoriteit twijfels heeft omtrent de lichamelijke geschiktheid van een bemanningslid, kan zij om een medische keuring verzoeken. Het bemanningslid draagt slechts de daaruit voortvloeiende kosten wanneer de twijfels gegrond zijn gebleken.

### **Artikel 23.04 Bewijs van bekwaamheid – Dienstboekje**

1. Het dienstboekje bevat enerzijds gegevens van algemene aard, zoals de medische verklaringen en de bekwaamheid van de houder, bedoeld in artikel 23.02, en anderzijds de specifieke gegevens betreffende de afgelegde reizen. De plaatselijk bevoegde autoriteit is verantwoordelijk voor het invullen van de gegevens van algemene aard alsmede voor de afstempeling ter controle. Zij kan daartoe het overleggen van vaartijdenboeken dan wel uittreksels daarvan of van andere relevante bescheiden verlangen. Zij mag slechts die reizen van een afstempeling voorzien die niet ouder zijn dan 15 maanden.

2. Elk lid van de bemanning moet in het bezit zijn van een persoonlijk dienstboekje overeenkomstig het model van bijlage F dan wel in het bezit zijn van een ander door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart als gelijkwaardig erkend dienstboekje. Deze persoon wordt als houder van het dienstboekje aangemerkt.

De houder moet het dienstboekje:

a) bij de eerste indiensttreding aan boord overhandigen aan de schipper en

b) telkens binnen een periode van 12 maanden te rekenen vanaf de datum van afgifte, ten minste éénmaal overleggen en laten afstempelen zoals bedoeld in het eerste lid door een plaatselijk bevoegde autoriteit.

Stuurlieden die geen groot patent als bedoeld in het Reglement Rijnpatenten 1998 willen verkrijgen zijn van de verplichting tot het overleggen vrijgesteld. Indien de stuurman later alsnog een patent wil verkrijgen, wordt slechts met die riviergedeelten rekening gehouden die in het dienstboekje zijn ingevuld en die zijn afgestempeld zoals bedoeld in het eerste lid.

3. De schipper is verantwoordelijk voor:
  - a) het regelmatig invullen in het dienstboekje van alle gegevens overeenkomstig de aanwijzingen en instructies voor het bijhouden vermeld in bijlage F;
  - b) het veilig in het stuurhuis bewaren van het dienstboekje tot aan het eind van het dienstverband, arbeidscontract dan wel andere regeling;
  - c) het te allen tijde op verzoek van de houder onverwijld teruggeven van het dienstboekje.
4. Bij leden van de bemanning die in het bezit zijn van een groot patent als bedoeld in bijlage A1 dan wel van een voorlopig groot patent als bedoeld in bijlage A2 van het Reglement Rijnpatenten 1998 geldt dit patent als dienstboekje.
5. De bekwaamheid voor een functie aan boord moet te allen tijde kunnen worden aangetoond:
  - a) door de schipper door middel van het patent dat overeenkomstig het Reglement Rijnpatenten 1998 wordt vereist;
  - b) door de overige leden van de bemanning door middel van het dienstboekje of een patent als bedoeld onder a.

### **Artikel 23.05 Exploitatiewijzen**

1. Men onderscheidt de volgende exploitatiewijzen:
  - A1: vaart van ten hoogste 14 uren;
  - A2: vaart van ten hoogste 18 uren;
  - B: vaart van ten hoogste 24 uren; telkens binnen een tijdvak van 24 uur.
2. Bij exploitatiewijze A1 mag de vaart eenmaal per week tot ten hoogste 16 uren worden verlengd, indien de vaartijd kan worden aangetoond met de registraties van een goed functionerende tachograaf van een type dat overeenkomstig bijlage H is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit van een Oeverstaat of van België en wanneer er behalve de schipper nog een bemanningslid in de bemanning is opgenomen met de bevoegdheid van stuurman.
3. Een schip dat op de onder A1, onderscheidenlijk A2 bedoelde wijze wordt geëxploiteerd moet de vaart gedurende 8, onderscheidenlijk 6 aaneengesloten uren onderbreken, te weten:
  - a) in de exploitatiewijze A1 tussen 22.00 en 06.00 uur en
  - b) in de exploitatiewijze A2 tussen 23.00 en 05.00 uur.Er mag van deze tijden worden afgeweken, indien het schip is uitgerust met een goed functionerende tachograaf van een type dat overeenkomstig bijlage H is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit van een Oeverstaat of België. De tachograaf moet ten minste in bedrijf zijn vanaf het begin van de laatste ononderbroken rusttijd van 8, onderscheidenlijk 6 uren en voor de controlerende diensten te allen tijde bereikbaar zijn.

### **Artikel 23.06 Verplichte rusttijd**

1. Bij exploitatiewijze A1 heeft elk bemanningslid recht op een ononderbroken rusttijd van 8 uren buiten de vaartijd per tijdvak van 24 uren, gerekend vanaf het eind van elke rusttijd van 8 uren.
2. Bij exploitatiewijze A2 heeft elk bemanningslid recht op een rusttijd van 8 uren, waarvan 6 uren ononderbroken buiten de vaartijd per tijdvak van 24 uren, gerekend vanaf het einde van elke rusttijd van 6 uren. Voor bemanningsleden onder de 18 jaar moet een ononderbroken rusttijd van 8 uren worden aangehouden waarvan 6 uren buiten de vaartijd.
3. Bij exploitatiewijze B heeft elk bemanningslid recht op een rusttijd van 24 uren per tijdvak van 48 uren, waarvan er ten minste 2 maal 6 uren ononderbroken moeten zijn.
4. Gedurende zijn verplichte rusttijd mag een bemanningslid niet worden verplicht tot enige taak, met inbegrip van toezicht houden of zich

beschikbaar houden. De wacht en het toezicht zoals bedoeld in de politievoorschriften voor stilliggende vaartuigen worden niet beschouwd als taak in de zin van dit lid.

5. Bepalingen in de arbeidsvoorschriften of collectieve arbeidsovereenkomsten die voorzien in een langere duur van de rusttijden blijven onverminderd van kracht.

### **Artikel 23.07 Wisseling of herhaling van exploitatiewijze**

1. In afwijking van artikel 23.05, eerste lid, is een wisseling of herhaling van exploitatiewijze slechts mogelijk met inachtneming van het tweede tot met zesde lid.

2. Van exploitatiewijze A1 mag slechts dan naar exploitatiewijze A2 worden gewisseld, indien:

a) de bemanning in zijn geheel is afgelost

of

b) de voor exploitatiewijze A2 bestemde bemanningsleden direct vóór de wisseling een rusttijd van 8 uren, waarvan 6 uren buiten de vaartijd, in acht genomen en aangetoond hebben en de voor exploitatiewijze A2 voorgeschreven versterking zich aan boord bevindt.

3. Van exploitatiewijze A2 mag slechts dan naar exploitatiewijze A1 worden gewisseld, indien:

a) de bemanning in zijn geheel is afgelost

of

b) de voor exploitatiewijze A1 bestemde bemanningsleden direct vóór de wisseling een ononderbroken rusttijd van 8 uren buiten de vaartijd in acht genomen en aangetoond hebben.

4. Van exploitatiewijze B mag slechts dan naar exploitatiewijze A1 of A2 worden gewisseld, indien:

a) de bemanning in zijn geheel is afgelost

of

b) de voor exploitatiewijze A1, onderscheidenlijk A2 bestemde bemanningsleden direct vóór de wisseling een ononderbroken rusttijd van 8, onderscheidenlijk 6 uren in acht genomen en aangetoond hebben.

5. Van exploitatiewijze A1 of A2 mag slechts dan naar exploitatiewijze B worden gewisseld, indien:

a) de bemanning in zijn geheel is afgelost

of

b) de voor exploitatiewijze B bestemde bemanningsleden direct vóór de wisseling een ononderbroken rusttijd van 8, onderscheidenlijk 6 uren buiten de vaartijd in acht genomen en aangetoond hebben en de voor exploitatiewijze B voorgeschreven versterking zich aan boord bevindt.

6. Een schip kan onmiddellijk in aansluiting op de exploitatiewijze A1 of A2 voor een verdere A1 of A2 worden ingezet, indien een voltallige uitwisseling van de bemanning heeft plaatsgevonden en de nieuwe bemanningsleden onmiddellijk voorafgaand aan de verdere exploitatiewijze A1 en A2 een ononderbroken rusttijd van 8, onderscheidenlijk 6 uren buiten de vaartijd in acht genomen en aangetoond hebben.

7. Het bewijs van een rusttijd van 8, onderscheidenlijk 6 uren wordt aangetoond met een verklaring als bedoeld in bijlage K of door een kopie van de pagina met aantekeningen van de vaar-, onderscheidenlijk rusttijden uit het vaartijdenboek van het schip, waarop de laatste reis van het bemanningslid heeft plaatsgevonden.

### **Artikel 23.08 Vaartijdenboek – Tachograaf**

1. Aan boord van elk schip, met uitzondering van sleep- en duwbotten die slechts in havens verkeren, onbemande duwbakken, overheidschepen en pleziervaartuigen, moet zich in de stuurhut een vaartijdenboek bevinden overeenkomstig het model van bijlage E. Dit boek dient te

worden bijgehouden overeenkomstig de daarin vervatte aanwijzingen. De schipper is verantwoordelijk voor de aanwezigheid van het vaartijdenboek en de aantekeningen die daarin moeten worden gemaakt. Het eerste vaartijdenboek, waarop het nummer 1, de naam van het schip en het officiële scheepsnummer dienen te staan, moet worden afgegeven door de autoriteit die het certificaat van onderzoek aan het schip heeft uitgereikt.

Onderdeel 2 van de aanwijzingen voor het bijhouden van het vaartijdenboek, volgens welk per reis kan worden volstaan met één schema voor het aantekenen van de rusttijden, geldt slechts voor bemanningsleden in de exploitatiewijze B. In de exploitatiewijze A1 en in de exploitatiewijze A2 moeten het begin en het einde van de rusttijd van elk bemanningslid iedere dag gedurende de reis worden aangetekend.

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

2. Alle latere vaartijdenboeken mogen worden afgegeven door een plaatselijk bevoegde autoriteit, die het van een volgnummer voorziet; zij kunnen evenwel slechts worden afgegeven tegen overlegging van het voorgaande vaartijdenboek. Het voorgaande vaartijdenboek moet worden voorzien van de onuitwisbare aantekening «ongeldig» en dient aan de schipper te worden teruggegeven.

Het overhandigen van het nieuwe vaartijdenboek kan geschieden op vertoon van het document, bedoeld in het vierde lid. De exploitant van het schip moet er voor zorg dragen, dat het voorafgaande vaartijdenboek binnen 30 dagen na de afgiftedatum van het nieuwe vaartijdenboek, die op het document, bedoeld in het vierde lid, door de bevoegde autoriteit geregistreerd is, door dezelfde bevoegde autoriteit onuitwisbaar ongeldig verklaard wordt.

De exploitant van het schip moet er bovendien voor zorgen, dat daarna het vaartijdenboek weer aan boord wordt gebracht.

3. Het ongeldig verklaarde vaartijdenboek moet gedurende zes maanden na de laatste aantekening aan boord worden bewaard.

4. Bij de afgifte van het eerste vaartijdenboek overeenkomstig het eerste lid bevestigt de autoriteit, die het eerste vaartijdenboek uitreikt, deze afgifte door middel van een verklaring waarop de naam van het schip, het officiële scheepsnummer, het nummer van het vaartijdenboek en de datum van afgifte zijn vermeld. Deze verklaring dient aan boord te worden bewaard en op verzoek te worden getoond. De afgifte van latere vaartijdenboeken overeenkomstig het tweede lid moet door de bevoegde autoriteit op de verklaring worden aangetekend.

5. De registraties van de tachografen moeten gedurende zes maanden na de laatste registratie aan boord worden bewaard.

6. Bij een aflossing of versterking van de bemanning als bedoeld in artikel 23.07 moet voor ieder nieuw bemanningslid een verklaring als bedoeld in bijlage K of een kopie van de pagina met de aantekeningen van de vaar-, onderscheidenlijk rusttijden uit het vaartijdenboek van het schip, waarop de laatste reis van het bemanningslid heeft plaatsgevonden, voorhanden zijn.

### **Artikel 23.09 Uitrusting van schepen**

1. Onverminderd de overige bepalingen van dit reglement moeten motorschepen, duwboten, duwstellen en passagiersschepen, die met een minimum-bemanning worden geëxploiteerd, aan de volgende voorschriften voldoen:

#### 1.1 Standaard S1

a) De voortstuwingsinstallaties moeten zo zijn ingericht, dat de verandering van de vaarsnelheid en de omkering van de richting van de stuwkracht van de schroef vanaf de stuurstelling kunnen geschieden. De

hulpmotoren die nodig zijn bij het varen met het schip moeten vanaf de stuurstelling kunnen worden aan- en afgezet, tenzij dit automatisch geschiedt, dan wel deze motoren gedurende elke reis ononderbroken in bedrijf zijn.

b) Het kritieke peil van de temperatuur van het koelwater van de hoofdmotoren, van de druk van de smeerolie van de hoofdmotoren en de transmissie, van de oliedruk en de luchtdruk van de omkeerinrichting van de hoofdmotoren, de keerkoppeling of de schroeven en van het bilgewater in de hoofdmachinekamer moet worden 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 worden uitgeschakeld, nadat de desbetreffende storingen zijn verholpen.

c) De brandstoftoevoer en de koeling van de hoofdmotoren dienen automatisch te geschieden.

d) De bediening van de stuurinrichting moet zelfs bij de grootste toegelaten inzinking door één persoon zonder bijzondere krachtsinspanning kunnen worden verricht.

e) De bij het Rijnvaartpolitiereglement voorgeschreven optische tekens en geluidsseinen van varende schepen dienen vanaf de stuurstelling te kunnen worden gegeven.

f) Indien geen rechtstreeks contact mogelijk is tussen de stuurstelling en het voorschip, het achterschip, de verblijven en de machinekamer, dient een spreekverbinding te zijn aangebracht. Voor contact met de machinekamer mogen in plaats van een spreekverbinding optische en akoestische signalen worden gebruikt.

g) De voorgeschreven bijboot moet door één bemanningslid binnen een redelijke tijd te water kunnen worden gelaten.

h) Er dient een vanaf de stuurstelling te bedienen schijnwerper aan boord te zijn.

i) De kracht die nodig is om zwenkels en soortgelijke draaibare voorzieningen van hefwerktuigen te bedienen mag niet meer dan 160 N bedragen.

j) De in het certificaat van onderzoek vermelde sleeplieren dienen door een motor te worden aangedreven.

k) De lenspompen en de dekwaspompen dienen door een motor te worden aangedreven.

l) De voornaamste bedieningsinrichtingen en controle-instrumenten dienen ergonomisch te zijn aangebracht.

m) De krachtens artikel 6.01, eerste lid, vereiste inrichtingen dienen vanaf de stuurstelling te kunnen worden bediend.

#### 1.2 Standaard S2

a) voor alleen varende motorschepen:

Standaard S1 en bovendien een uitrusting met een vanuit de stuurhut bedienbare boegschroefinstallatie;

b) voor motorschepen, die gekoppelde vaartuigen voortbewegen:

Standaard S1 en bovendien een uitrusting met een vanuit de stuurhut bedienbare boegschroefinstallatie;

c) voor motorschepen, die een duwstel, bestaande uit het motorschip en een vaartuig ervoor, voortbewegen:

Standaard S1 en bovendien een uitrusting met hydraulisch of elektrisch aangedreven koppellieren. Deze uitrusting is echter niet vereist, wanneer het vaartuig aan de kop van het duwstel met een boegschroefinstallatie is uitgerust, die vanuit de stuurhut van het duwende motorschip te bedienen is;

d) voor duwboten, die een duwstel voortbewegen:

Standaard S1 en bovendien een uitrusting met hydraulisch of elektrisch aangedreven koppellieren. Deze uitrusting is echter niet vereist, wanneer



het vaartuig aan de kop van het duwstel met een boegschroefinstallatie is uitgerust, die vanuit de stuurhut van het duwende duwboot te bedienen is;

e) voor passagiersschepen:

Standaard S1 en bovendien een uitrusting met een vanuit de stuurhut bedienbare boegschroefinstallatie. Deze uitrusting is echter niet vereist, indien de voortstuwingsinstallatie en de stuurinrichting van het passagiersschip gelijkwaardige manoeuvreereigenschappen waarborgen.

2. Het voldoen of niet voldoen aan de voorschriften, bedoeld in het eerste lid, wordt door de Commissie van Deskundigen in het certificaat van onderzoek onder nummer 47 gewaarmerkt.

### Artikel 23.10 Minimum-bemanning van motorschepen en duwboten

1. De minimum-bemanning van motorschepen en duwboten bestaat uit:

Groep	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1, S2							
		A1		A2		B			
		S1	S2	S1	S2	S1	S2		
1	L ≤ 70 m	schipper	1		2		2	2	
		stuurman	-		-		-	-	
		volmatroos	-		-		-	-	
		matroos	1		-		1	-	
		lichtmatroos	-		-		1 <sup>1</sup>	2 <sup>1,3</sup>	
2	70 m < L ≤ 86 m	schipper	1 of 1	1	2		2	2	
		stuurman	-	-	-		-	-	
		volmatroos	1	-	-		-	-	
		matroos	-	1	1		2	1	
		lichtmatroos	-	1	1	1 <sup>1</sup>	-	1	
3	L > 86 m	schipper	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2	
		stuurman	1	1	1	-	1	1 <sup>2</sup>	1
		volmatroos	-	-	-		-	-	-
		matroos	1	-	-	1	-	2	1
		lichtmatroos	-	2	1	1 <sup>1</sup>	2 <sup>1</sup>	-	1

<sup>1</sup> De lichtmatroos of een van de lichtmatrozen mag worden vervangen door een deksman.

<sup>2</sup> De stuurman moet in het bezit zijn van het ingevolge het Reglement Rijnpatenten 1998 vereiste patent.

<sup>3</sup> Een van de lichtmatrozen moet ouder zijn dan 18 jaar.

2. De in het eerste lid voorgeschreven matrozen mogen door lichtmatrozen worden vervangen, die een minimum-leeftijd van 17 jaar hebben bereikt, zich ten minste in het derde leerjaar bevinden en een jaar vaartijd in de binnenvaart kunnen aantonen.

3. De in het eerste lid voorgeschreven minimum-bemanning

a) in groep 2, exploitatiewijze A1, Standaard S2,

en

b) in groep 3, exploitatiewijze A1, Standaard S1,

kan voor de ononderbroken duur van ten hoogste drie maanden in een kalenderjaar met een lichtmatroos, die een schippersschool bezoekt, worden verminderd. Opeenvolgende periodes met een verminderde bemanning moeten met een periode van minimaal één maand worden onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool moet worden aange-toond met een verklaring van de schippersschool, die zich aan boord moet bevinden en waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangegeven. Deze bepalingen zijn niet van toepassing op de lichtmatroos, bedoeld in het tweede lid.

## Artikel 23.11 Minimum-bemanning van hechte samenstellen en andere hechte samenstellingen

1. De minimum-bemanning van hechte samenstellen en andere hechte samenstellingen bestaat uit:

Groep	Bemannings-leden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1, S2					
		A1		A2		B	
		S1	S2	S1	S2	S1	S2
1 Afmeting van het samenstel L ≤ 37 m B ≤ 15 m	schipper	1		2		2	2
	stuurman	-		-		-	-
	volmatroos	-		-		-	-
	matroos	1		-		1	-
	lichtmatroos	-		-		1 <sup>1</sup>	2 <sup>1,3</sup>
	machinist of matroos-motordrijver	-		-		-	-
2 Afmeting van het samenstel 37 m < L ≤ 86m B ≤ 15 m	schipper	1 of 1	1	2		2	2
	stuurman	-	-	-		-	-
	volmatroos	1	-	-		-	-
	matroos	-	1	-		2	1
	lichtmatroos	-	1	1 <sup>1</sup>		-	1
	machinist of matroos-motordrijver	-	-	-		-	-
3 duwboot + 1 duwbak met L > 86 m of afmeting van het samenstel 86 m < L ≤ 116,5 m B ≤ 15 m	schipper	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2
	stuurman	1 1	1	-	-	1 1 <sup>2</sup>	1
	volmatroos	-	-	-	-	-	-
	matroos	1	-	1	-	2 1	1
	lichtmatroos	-	2	1	1 <sup>1</sup>	2 <sup>1</sup>	-
	machinist of matroos-motordrijver	-	-	-	-	-	-
4 duwboot + 2 duwbakken*) motorschip + 1 duwbak*)	schipper	1	1	2	2	2 of 2	2 of 2
	stuurman	1	1	-	-	1 1 <sup>2</sup>	1 1 <sup>2</sup>
	volmatroos	-	-	-	1	-	1 1
	matroos	1	-	2	-	2 2	-
	lichtmatroos	1 <sup>1</sup>	2 <sup>1</sup>	1 <sup>1</sup>	2 <sup>1</sup>	-	1 1
	machinist of matroos-motordrijver	-	-	-	-	1	1 -

Groep	Bemannings- leden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1, S2					
		A1		A2		B	
		S1	S2	S1	S2	S1	S2
5 duwboot + 3 of 4 duwbak- ken*) motor- schip + 2 of 3 duwbakken*)	schipper	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2 of 2
	stuurman	1 1	1	–	–	1 1 <sup>2</sup>	1 1 <sup>2</sup>
	volmatroos	– –	–	–	1	– –	1 1
	matroos	2 1	1	2	–	2 2	– –
	lichtmatroos	– 2	1	1 <sup>1</sup>	2 <sup>1</sup>	1 <sup>1</sup> –	2 1
	machinist of matroos- motordrijver	1 1	1	1	1	1 1	1 1
6 duwboot + meer dan 4 duwbakken*)	schipper	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2 of 2
	stuurman	1 1	1	–	–	1 1 <sup>1</sup>	1 1 <sup>2</sup>
	volmatroos	– –	1	–	1	– –	1 1
	matroos	3 2	1	3	1	3 3	1 1
	lichtmatroos	– 2	1	1 <sup>1</sup>	2 <sup>1</sup>	1 <sup>1</sup> –	2 <sup>1</sup> 1
	machinist of matroos- motordrijver	1 1	1	1	1	1 1	1 1

<sup>1</sup> De lichtmatroos of een van de lichtmatrozen mag worden vervangen door een deksman.

<sup>2</sup> De stuurman moet in het bezit zijn van het ingevolge het Reglement Rijnpatenten 1998 vereiste patent.

<sup>3</sup> Een van de lichtmatrozen moet ouder zijn dan 18 jaar.

\* In dit artikel omvat het begrip duwbak ook motorschepen zonder eigen in werking gestelde voortstuwingswerktuigen en sleepschepen. Bovendien is de volgende gelijkwaardigheid van toepassing: 1 duwbak = meerdere duwbakken met een totale lengte tot en met 76,50 m en een totale breedte tot en met 15 m.

2. De in het eerste lid voorgeschreven matrozen mogen door lichtmatrozen worden vervangen, die een minimum-leeftijd van 17 jaar hebben bereikt, zich ten minste in het derde leerjaar bevinden en een jaar vaartijd in de binnenvaart kunnen aantonen.

3. De in het eerste lid voorgeschreven minimum-bemanning

a) in de groep 2, exploitatiewijze A1, Standaard S2,  
en

b) in de groep 3, 5 en 6 exploitatiewijze A1, Standaard S1, kan voor de ononderbroken duur van ten hoogste drie maanden in een kalenderjaar met een lichtmatroos, die een schippersschool bezoekt, worden verminderd. Opeenvolgende periodes met een verminderde bemanning moeten met een periode van minimaal één maand worden onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool moet worden aangetoond met een verklaring van de schippersschool, die zich aan boord moet bevinden en waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangegeven. Deze bepalingen zijn niet van toepassing op de lichtmatroos, bedoeld in het tweede lid.

## Artikel 23.12 Minimum-bemanning van passagiersschepen

1. De minimum-bemanning voor schepen voor dagtochten bestaat uit:

Groep	Bemannings- leden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1, S2					
		A1		A2		B	
		S1	S2	S1	S2	S1	S2
1 Toegestaan aantal passagiers: tot en met 75	schipper	1		2		2	2
	stuurman	-		-		-	-
	volmatroos	-		-		-	1
	matroos	1		1		2	-
	lichtmatroos	-		-		-	1
	machinist of matroos- motordrijver	-		-		-	-
2 Toegestaan aantal passagiers: van 76 tot en met 250	schipper	1 of 1	1	2		2	
	stuurman	- -	-	-		-	-
	volmatroos	- -	-	-		-	-
	matroos	1 -	1	-		1	
	lichtmatroos	1 -	1	1 <sup>1</sup>		1 <sup>1</sup>	
	machinist of matroos- motordrijver	- 1	-	1		1	
3 Toegestaan aantal passagiers: van 251 tot en met 600	schipper	1 of 1	1	2	2	3	3
	stuurman	- -	-	-	-	-	-
	volmatroos	1 1	1	-	-	-	-
	matroos	- -	-	1	-	1	-
	lichtmatroos	- 2	1	-	1	-	1
	machinist of matroos- motordrijver	1 -	-	1	1	1	1
4 Toegestaan aantal passagiers: van 601 tot en met 1000	schipper	1	1	2	2	3	3
	stuurman	1	1	-	-	-	-
	volmatroos	-	-	-	1	-	1
	matroos	1	-	2	-	2	-
	lichtmatroos	1 <sup>1</sup>	2 <sup>1</sup>	-	1	-	1
	machinist of matroos- motordrijver	1	1	1	1	1	1

Groep	Bemannings- leden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1, S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
5 Toegestaan aantal passagiers: van 1001 tot en met 2000	schipper	2 of 2	2	2	2	3	3	
	stuurman	-	-	-	-	-	-	
	volmatroos	-	1	-	1	-	1	
	matroos	3	2	3	1	3	1	
	lichtmatroos	-	2	1	1 <sup>1</sup>	2 <sup>1</sup>	1 <sup>1</sup>	2 <sup>1</sup>
	machinist of matroos- motordrijver	1	1	1	1	1	1	1
6 Toegestaan aantal passagiers: meer dan 2000	schipper	2	2	2	2	3	3	
	stuurman	-	-	-	-	-	-	
	volmatroos	-	1	-	1	-	1	
	matroos	3	1	4	2	4	2	
	lichtmatroos	1 <sup>1</sup>	2 <sup>1</sup>	-	1	1 <sup>1</sup>	2 <sup>1</sup>	
	machinist of matroos- motordrijver	1	1	1	1	1	1	

<sup>1</sup> De lichtmatroos of een van de lichtmatrozen mag worden vervangen door een deksman.

2. De minimum-bemanning voor stoomschepen voor dagtochten bestaat uit:

Groep	Bemannings- leden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1, S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1 Toegestaan aantal passagiers: van 501 tot en met 1000	schipper	1	1	2	2	3	3	
	stuurman	1	1	-	-	-	-	
	volmatroos	1	1	1	1	1	1	
	matroos	1	-	1	-	1	-	
	lichtmatroos	-	1	-	1	-	1	
	machinist of matroos- motordrijver <sup>2</sup>	2	2	2	2	3	3	
2 Toegestaan aantal passagiers: van 1001 tot en met 2000	schipper	2 of 2	2	2	2	3	3	
	stuurman	-	-	-	-	-	-	
	volmatroos	-	1	-	1	-	1	
	matroos	3	2	3	1	3	1	
	lichtmatroos	-	2	1	1 <sup>1</sup>	2 <sup>1</sup>	1 <sup>1</sup>	2 <sup>1</sup>
	machinist of matroos- motordrijver <sup>2</sup>	3	3	3	3	3	3	

<sup>1</sup> De lichtmatroos of een van de lichtmatrozen mag worden vervangen door een deksman.

<sup>2</sup> De Commissie van Deskundigen bepaalt of machinisten en/of matrozen-motordrijvers vereist zijn en vult dat in het certificaat van onderzoek in onder nummer 52.

### 3. De minimum-bemanning voor hotelschepen bestaat uit:

Groep	Bemanning- sleden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1, S2					
		A1		A2		B	
		S1	S2	S1	S2	S1	S2
1 Toegestaan aantal bedden: tot en met 50	schipper	1	1	2	2	3	3
	stuurman	-	-	-	-	-	-
	volmatroos	1	-	-	-	-	-
	matroos	-	-	1	-	1	-
	lichtmatroos	-	2	-	1	-	1
	machinist of matroos- motordrijver	1	1	1	1	1	1
2 Toegestaan aantal bedden: van 51 tot en met 100	schipper	1	1	2	2	3	3
	stuurman	1	1	-	-	-	-
	volmatroos	-	-	-	-	-	-
	matroos	1	-	1	-	1	-
	lichtmatroos	-	1	-	1	-	1
	machinist of matroos- motordrijver	1	1	1	1	1	1
3 Toegestaan aantal bedden: meer dan 100	schipper	1 of 1	1	2	2	3	3
	stuurman	1	1	-	-	-	-
	volmatroos	-	-	-	1	-	1
	matroos	2	1	1	3	3	1
	lichtmatroos	-	2	1	-	1	-
	machinist of matroos- motordrijver	1	1	1	1	1	1

4. Voor passagiersschepen, bedoeld in het eerste en het derde lid, die zonder passagiers aan boord varen, geldt de minimum-bemanning volgens artikel 23.10.

5. De in het eerste en tweede lid voorgeschreven matrozen mogen door lichtmatrozen worden vervangen, die een minimum-leeftijd van 17 jaar hebben bereikt, zich ten minste in het derde leerjaar bevinden en een jaar vaartijd in de binnenvaart kunnen aantonen.

6. De in het eerste lid voorgeschreven minimum-bemanning (schepen voor dagtochten)

a) in de groep 2, exploitatiewijze A1, Standaard S2,  
en

b) in de groepen 3 en 5, exploitatiewijze A1, Standaard S1, kan voor de ononderbroken duur van ten hoogste drie maanden in een kalenderjaar met een lichtmatroos, die een schippersschool bezoekt, worden verminderd. Opeenvolgende periodes met een verminderde bemanning moeten met een periode van minimaal één maand worden onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool moet worden aangetoond met een verklaring van de schippersschool, die zich aan boord moet bevinden en waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangegeven. Deze bepalingen zijn niet van toepassing op de lichtmatroos, bedoeld in het vijfde lid.

7. De in het tweede lid voorgeschreven minimum-bemanning (stoomschepen voor dagtochten) in de groep 2, exploitatiewijze A1, standaard S1, kan voor de ononderbroken duur van ten hoogste drie maanden in een kalenderjaar met een lichtmatroos, die een schippersschool bezoekt,

worden verminderd. Opeenvolgende periodes met een verminderde bemanning moeten met een periode van minimaal één maand worden onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool moet worden aangetoond met een verklaring van de schippersschool, die zich aan boord moet bevinden en waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangegeven. Deze bepalingen zijn niet van toepassing op de lichtmatroos, bedoeld in het vijfde lid.

8. De in het eerste lid voorgeschreven minimum-bemanning (hotelschepen) in de groep 3, exploitatiewijze A1, standaard S1, kan voor de ononderbroken duur van ten hoogste drie maanden in een kalenderjaar met een lichtmatroos, die een schippersschool bezoekt, worden verminderd. Opeenvolgende periodes met een verminderde bemanning moeten met een periode van minimaal één maand worden onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool moet worden aangetoond met een verklaring van de schippersschool, die zich aan boord moet bevinden en waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangegeven.

### **Artikel 23.13 Afwijking van de in artikel 23.09 voorgeschreven minimum-uitrusting**

1. Wanneer de uitrusting van een motorschip, een duwboot, een hecht samenstel, een andere hechte samenstelling of een passagiersschip niet voldoet aan de standaard S1, bedoeld in artikel 23.09, eerste lid, dient de minimum-bemanning, bedoeld in de artikelen 23.10, 23.11 of 23.12, te worden verhoogd

- a) in de exploitatiewijze A1 en A2 telkens met een matroos en
- b) in de exploitatiewijze B telkens met twee matrozen.

Wordt alleen niet voldaan aan de gestelde eisen in de onderdelen i en l, onderscheidenlijk de onderdelen i of l van de standaard S1, bedoeld in artikel 23.09, dan wordt de bemanning bij exploitatiewijze B met één matroos in plaats van twee verhoogd.

2. Wordt niet voldaan aan één of meer gestelde eisen van artikel 23.09, lid 1.1, onderdelen a tot en met c, dan moeten worden vervangen

- a) in de exploitatiewijze A1 en A2 de matroos, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, door een matroos-motordrijver en
- b) in de exploitatiewijze B de twee matrozen, bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, door twee matrozen-motordrijver.

### **Artikel 23.14 Minimum-bemanning van overige vaartuigen**

De Commissie van Deskundigen stelt voor de vaartuigen waarop de artikelen 23.10 tot en met 23.12 niet van toepassing zijn, zoals sleepboten, sleepschepen en drijvende werktuigen, vast welke bemanning zich tijdens de vaart aan boord moet bevinden, naar gelang hun afmetingen, bouwwijze, inrichting en bestemming. Ten aanzien van bunkerschepen, die slechts op korte riviergedeelten ingezet mogen worden, kan de Commissie van Deskundigen een minimum-bemanning voorschrijven die afwijkt van artikel 23.10.

### **Artikel 23.15 Vrijstellingen en verminderingen**

Voor de vaart beneden het Spijksche Veer (km 857,40) kan, voorzover de Duits-Nederlandse grens tijdens de vaart in de ene of de andere richting niet wordt overschreden, in plaats van met de voorschriften van dit hoofdstuk, worden volstaan met de voorschriften van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart.

B

In artikel 24.04, eerste lid, vervalt de tweede alinea.

C

Artikel 24.05 komt te luiden:

**Artikel 24.05 Overgangsbepalingen bij hoofdstuk 23 Bemanning**

Onverminderd de bepalingen van artikel 23.03 betreffende de lichamelijke geschiktheid geldt de volgende overgangsregeling voor hoofdstuk 23:

1. Een op 31 december 2001 in de binnenvaart werkzame deksman kan de bevoegdheid als matroos verkrijgen, nadat hij zijn 19e levensjaar heeft beëindigd en een vaartijd als lid van de dekbemanning van ten minste drie jaar heeft aangetoond; daarvan moeten ten minste een jaar in de binnenvaart en twee jaar in de binnenvaart of in de zee- of kustvaart dan wel de visserij vervuld zijn. Deze matroos kan de bevoegdheid als:

- a) volmatroos verkrijgen, wanneer hij een vaartijd in de Rijnvaart van ten minste een jaar als matroos kan aantonen;
- b) stuurman verkrijgen, wanneer hij een vaartijd in de Rijnvaart van ten minste twee jaar als matroos kan aantonen.

2. Een op 31 december 2001 in de binnenvaart werkzame matroos kan de bevoegdheid als volmatroos verkrijgen, wanneer hij een vaartijd in de Rijnvaart van ten minste een jaar als matroos kan aantonen.

3. Een op 31 december 2001 in de binnenvaart werkzame matroos kan de bevoegdheid als stuurman verkrijgen, wanneer hij een vaartijd in de Rijnvaart van ten minste twee jaar als matroos kan aantonen.

4. Een op 31 december 2001 in de binnenvaart werkzame volmatroos kan de bevoegdheid als stuurman verkrijgen, wanneer hij een vaartijd in de Rijnvaart van ten minste een jaar als volmatroos kan aantonen.

D

Bijlage B wordt gewijzigd als volgt:

Nummer 47 van het certificaat van onderzoek komt te luiden:

47 Uitrusting van het schip op grond van artikel 23.09  
Het schip voldoet\*) / voldoet niet\*) aan artikel 23.09 lid 1.1\*) / 23.09 lid 1.2\*).

De minimum-bemanning wordt op grond van artikel 23.13 als volgt verhoogd\*)/niet verhoogd\*):

	exploitatiewijze		
	A1	A2	B
matroos .....	.....	.....	.....
Vervanging van matroos door matroos-motordrijver .....	.....	.....	.....

Opmerkingen en bijzondere voorwaarden:

.....  
.....  
.....  
.....

E

Toegevoegd wordt een bijlage K, luidende:



# Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995

## Bijlage K

### (Model)

#### Verklaring voor het aantonen van de vereiste rusttijd, bedoeld in artikel 23.07, tweede tot en met zesde lid

(geldt alleen tezamen met het dienstboekje, onderscheidenlijk met het grote patent bedoeld in bijlage 1, onderscheidenlijk het voorlopige grote patent, bedoeld in bijlage 2 van het Reglement Rijnpatenten 1998)

Naam:

Nummer van het dienstboekje, onderscheidenlijk van het patent:

Scheepsnaam of ambtelijk scheepsnummer	Einde van de reis	Einde van de reis	Exploitatiewijze voor het einde van de reis	Laatste rusttijd voor het einde van de reis		Handtekening van de schipper
	Datum	Tijdstip		Begin	Einde	
	E	E1	E2	E3	E4	
1	2	3	4	5	6	7

De verklaring is onderdeel van het vaartijdenboek op het schip waarop het bemanningslid zijn reis nieuw aanvangt en daarmee een document als bedoeld in artikel 1.10 van het Rijnvaartpolitie-reglement.

Het maken van onjuiste aantekeningen of aantekeningen die niet aan de voorschriften voldoen kan strafbaar zijn; het gaat daarbij ten minste om overtredingen.

Verantwoordelijk voor aantekeningen in de verklaring is de schipper van het schip, waarop de laatste reis van het bemanningslid heeft plaatsgevonden.

#### Aanwijzing voor het bijhouden van de verklaring

1. De verklaring moet bij elke wisseling van schip door de schipper van het schip, waarop de laatste reis van het bemanningslid heeft plaatsgevonden, worden ingevuld.
2. De verklaring moet aan de schipper van het schip waarop de nieuwe reis wordt aangevangen, worden overgelegd.
3. De aantekeningen in de verklaring moeten met het dienstboekje en het vaartijdenboek van het schip, waarop de laatste reis van het bemanningslid heeft plaatsgevonden, overeenstemmen.

<sup>1</sup> Stb. 1996, 127, laatstelijk gewijzigd bij het besluit van 6 maart 2002, Stb. 147.

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.

## **ARTIKEL II**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2002.

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

's-Gravenhage, 3 juni 2002

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

Uitgegeven de *achttiende* juni 2002

De Minister van Justitie,  
A. H. Korthals

## NOTA VAN TOELICHTING

### *§ 1 Algemeen*

#### *a. Aanleiding tot wijziging*

Bij haar resolutie van 31 mei 2001, protocollen 2001-I-20 en 2001-I-22, heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna: CCR) artikel 24.04, eerste lid, de afwijking ten aanzien van het vrijboord, en hoofdstuk 23 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995, de voorschriften met betrekking tot de bemanning, gewijzigd.

Er zijn meerdere aanleidingen geweest voor de wijziging van hoofdstuk 23. De CCR noemt allereerst het feit, dat de actuele bemanningsvoorschriften een beeld gaven van de situatie van vijftien jaar geleden en technische ontwikkelingen in de binnenvaart sindsdien daarin verwerkt dienden te worden. Overige wijzigingen betreffen de uitbreiding van de mogelijkheden tot in- en doorstroming in de sector van personeel dat een opleiding wenst te volgen in de binnenvaart, het bevorderen van de inzet van bemanningen die ervaring hebben opgedaan op andere binnenwateren dan de Rijn en de verbeterde mogelijkheden tot controle van de bemanningsvoorschriften. De veranderingen in de bemanningsvoorschriften zijn daarmee van louter kwalitatieve aard; de wijziging laat de kwantitatieve bemanningssterkte onverlet.

Nederland is, als een van de Rijnsoeverstaten, op grond van de Herziene Rijnvaartakte verplicht om de protocollen van de CCR om te zetten naar nationale wetgeving.

#### *b. Administratieve lasten*

Een noemenswaardige toename van administratieve lasten voor het bedrijfsleven wordt als gevolg van deze aanpassingen niet verwacht. De enige wijziging op administratief gebied betreft de invoering van een nieuw registratieformulier bijlage K. Dit formulier dient ingevolge artikel 23.07, zevende lid, alleen te worden ingevuld door nieuwe bemanningsleden, indien er sprake is van een wisseling of een herhaling van de exploitatiewijze van het schip, en fungeert als controle van de genoten rusttijd van deze bemanningsleden. Als alternatief kan worden volstaan met een fotokopie van het vaartijdenboek van het voorgaande schip van de nieuwe bemanningsleden. Ook deze lasten zijn te verwaarlozen.

Het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) heeft medege-deeld, dat het onderhavige dossier niet geselecteerd zal worden voor een zg. Actaltoets.

#### *c. Algemene maatregel van bestuur*

De onderhavige algemene maatregel van bestuur is gebaseerd op zowel artikel 5a van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart als artikel 12a, eerste lid, van de Binnenschepenwet. Dit vloeit voort uit de Wet van 20 december 2001, houdende wijziging van de Binnenschepenwet, de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, alsmede enkele andere regelingen teneinde te voorzien in een wettelijke basis voor een aantal uitvoeringsregelingen van verdragen. Een van bedoelde uitvoeringsregelingen is het Besluit ROSR 1995.

## **Artikel I**

### *Artikel 23.01*

Aan het eerste lid van dit artikel is de bepaling toegevoegd, dat het schip de reis mag voortzetten in de richting waarin wordt gevaren. Daardoor wordt het aan de schipper overgelaten om, afhankelijk van de noodzaak, door of terug te varen naar de dichtstbijzijnde aanlegplaats.

Toegevoegd is een nieuw vierde lid waarin het begrip vaartijd nader wordt omschreven. Deze omschrijving komt overeen met die van het Reglement Rijnpatenten 1998.

### *Artikel 23.02*

Dit artikel is aangepast en toegespitst op het bevorderen van de mogelijkheden tot inzet van gekwalificeerd personeel en van mensen die een opleiding in de binnenvaart volgen. Dit geldt met name voor de functies van volmatroos en stuurman. Het met succes afronden van dit beroepsonderwijs levert namelijk een voordeel op in de tijdsduur die nodig is om te voldoen aan de eisen voor deze functies ten opzichte van personen die geen opleiding volgen. Daarnaast is er voor deze functies geen specifieke vaartijd op de Rijn, zoals onder de voormalige regeling wel werd verlangd, meer nodig; volstaan kan worden met ervaring in de binnenvaart. Verder kunnen, naast de reeds bestaande mogelijkheden, als stuurman optreden de houders van een vaarbewijs zoals genoemd in de in dit artikel genoemde EG-richtlijnen dan wel de houders van een vaarbevoegdheidsbewijs dat door de CCR als zodanig is erkend. Bij de laatste mogelijkheid dient men wel aan te kunnen tonen, dat men tevens vier jaar vaartijd in de binnenvaart heeft behaald.

### *Artikel 23.03*

De medische verklaring en de geschiktheidseisen zijn redactioneel aangepast aan het Reglement Rijnpatenten 1998.

### *Artikel 23.04*

Toegevoegd aan het eerste lid is de bepaling, dat slechts die reizen die bij het aanbieden aan de plaatselijk bevoegde autoriteit niet ouder zijn dan 15 maanden van een afstempeling worden voorzien. Aan het tweede lid is een bepaling toegevoegd die stuurlieden vrijstelt van de verplichting het dienstboekje jaarlijks te laten afstempelen door de bevoegde autoriteit. In de praktijk is gebleken, dat stuurlieden, mede gezien de samenstelling van de bemanning, afzien van de mogelijkheid om door te stromen naar de functie van schipper of reeds voldoende vaartijd hebben laten afstempelen om aan de vaartijdeis voor schipper te voldoen. De verplichting om het boekje jaarlijks te laten afstempelen heeft dan geen functie meer.

Om controletechnische redenen is aan het derde lid toegevoegd, dat de dienstboekjes in het stuurhuis bewaard moeten worden.

### *Artikel 23.05*

De mogelijkheid om dagvaart in de nachtelijke uren toe te passen, indien het schip is voorzien van een ingeschakelde tachograaf, heeft in het eerste lid geleid tot het vervangen van de begrippen dagvaart, semi-continuvaart en continuvaart door een neutrale aanduiding met letters.

In het tweede lid is de mogelijkheid aangegeven om, bij de exploitatie-

wijze A1, eenmaal per week de vaart tot ten hoogste 16 uur te verlengen. De voorwaarden komen inhoudelijk overeen met die in de voormalige regeling, met dien verstande dat in groep 2 niet langer de bemanning moet worden uitgebreid met een lichtmatroos als derde bemanningslid. Aan het derde lid is toegevoegd, dat, indien gebruik moet worden gemaakt van een ingeschakelde tachograaf, deze voortaan om controle-technische redenen in werking dient te zijn vanaf het begin van de laatste aan de vaart voorafgaande ononderbroken rusttijd.

#### *Artikel 23.06*

Inhoudelijk is aan dit artikel niets veranderd. De indeling ten opzichte van het oude artikel is redactioneel aangepast en de voormalige voetnoot betreffende de rust van jongeren onder de 18 jaar in de A2-vaart is aan het tweede lid toegevoegd.

#### *Artikel 23.07*

In dit artikel is in de eerste vijf leden de wisseling van de verschillende exploitatiewijzen nader uitgewerkt. De inhoud komt overeen met die van het oude artikel 23.07, met dien verstande dat voortaan de genoten rusttijd moet worden aangetoond. Dit dient te geschieden met de in het zevende lid genoemde verklaring uit bijlage K of met een kopie van het vaartijdenboek.

Nieuw is de in het zesde lid genoemde mogelijkheid om tot een herhaling te komen van de exploitatiewijze A1 of A2. Voorbeelden daarvan komen voor in de passagiersvaart, waarbij na een volledige uitwisseling van de bemanning een nieuwe bemanning met het schip doorvaart.

#### *Artikel 23.08*

In dit artikel worden het vaartijdenboek en de registraties van de tachograaf behandeld. Ten opzichte van het oude artikel 23.08 is alleen het tweede lid aangepast en is een nieuw zesde lid toegevoegd. Omwille van tijdsbesparing bestaat thans de mogelijkheid, dat niet de schipper maar de exploitant van het schip een nieuw vaartijdenboek dat is afgegeven door de bevoegde autoriteit in ontvangst kan nemen en aan boord kan laten brengen. Deze exploitant moet er tevens voor zorgdragen, dat het voorgaande vaartijdenboek binnen 30 dagen voor ongeldig verklaring aan de bevoegde autoriteit wordt overgelegd.

In het zesde lid is vastgelegd, dat de in artikel 23.07 aangehaalde verklaring, bedoeld in bijlage K, dan wel de kopie van een pagina uit het vaartijdenboek voorhanden moet zijn.

#### *Artikel 23.09*

Dit artikel is onderverdeeld in een standaard S1 en S2. In de standaard S1 zijn de eisen opgesomd waaraan alle schepen moeten voldoen die met een minimum-bemanning worden geëxploiteerd. De eisen van deze standaard komen overeen met de eisen zoals opgesomd in het oude artikel 23.09. De eis met betrekking tot het verplicht uitgerust zijn met een marifooninstallatie is vervallen, omdat deze verplichting reeds elders als algemene eis voor alle schepen is opgenomen. De standaard S2 is voor de verschillende scheepscategorieën nader uitgewerkt, waarbij wordt uitgegaan van de standaard S1 als minimumeis terwijl daarboven extra eisen voor de betreffende categorieën worden gesteld. Het al dan niet voldoen aan de bedoelde standaard S1 of S2 wordt in het certificaat van onderzoek gewaarmerkt onder het daartoe gewijzigde nummer 47.

Bij deze artikelen zijn tabellen opgenomen. Voor de goede orde wordt opgemerkt, dat de volgende en overeenkomstige weergaven

70 m < L ≤ 86 m	schipper	1 of 1
	stuurman	– –
	volmatroos	1 –
	matroos	– 1
	lichtmatroos	– 1

als volgt dienen te worden gelezen:

«Bij schepen met een lengte van meer dan 70 maar niet meer dan 86 meter bestaat de minimum-bemanning uit één schipper + één volmatroos of één schipper + één matroos + één lichtmatroos».

In de tabellen bij deze artikelen is de minimum-bemanning opgenomen die behoort bij de in artikel 23.09 genoemde standaard S1 en S2. De bemanning die behoort bij de S1 standaard is gelijk aan die in de voormalige regeling. Bij de S2 standaard mogen in een aantal gevallen matrozen worden vervangen door lichtmatrozen en volmatrozen.

Zowel in de S1 als in de S2 standaard mogen volgens artikel 23.10 en 23.11, tweede lid, en artikel 23.12, vijfde lid, (uitgezonderd hotelschepen) tevens matrozen worden vervangen door een lichtmatroos die zich in het derde leerjaar bevindt en tevens een jaar vaartijd in de binnenvaart heeft behaald.

Een derde bepaling om de inzet van jongeren in de binnenvaart te bevorderen is de in artikel 23.10 en 23.11, derde lid, en 23.12, zesde tot en met achtste lid, geboden mogelijkheid om, gedurende de periode dat de lichtmatroos (scheepsjongen) een schippersschool bezoekt, ook zonder deze lichtmatroos te varen. Deze periode mag ten hoogste drie maanden per kalenderjaar bedragen, terwijl het bezoek aan de schippersschool moet worden aangetoond met een verklaring van die school.

Tevens zijn zoveel als mogelijk de vele voetnoten van de oude artikelen verwerkt in de tabellen.

In artikel 23.11 zijn twee nieuwe groepen toegevoegd aan de tabel voor duwstellen en koppelverbanden. De bemanning van de nieuwe groepen 1 en 2 is identiek aan de bemanning van de groepen 1 en 2 van de tabel voor motorschepen in artikel 23.10. Daarmee is aangesloten bij het principe dat ook in de voormalige tabel voor duwstellen gold voor de bemanning in de toenmalige groep 1, nu groep 3, die identiek is aan groep 3 van de motorschepentabel.

In artikel 23.12 kan voortaan, net als in tabel 23.11, nu ook voor de passagiersschepen gekozen worden uit een machinist of een matroos-motordrijver en is de verplichting voor de een of de ander uit de voormalige regeling komen te vervallen. Bij de stoomschepen is een nieuwe groep met bemanning toegevoegd voor de schepen met een toegestaan aantal passagiers van 501 tot en met 1000.

In artikel 23.12, vierde lid, is aangegeven, dat, met uitzondering van stoomschepen, alle passagiersschepen die geen passagiers vervoeren voortaan mogen varen met de bemanning van tabel 23.10 voor motorschepen.

In artikel 23.12, zesde lid, is voor de standaard S1 bij zowel exploitatiewijze A2 als exploitatiewijze B het aantal van vier matrozen aangegeven. Dit betreft een correctie van het abusievelijk vermelde aantal van drie matrozen in de oude overeenkomstige tabel.

#### *Artikel 23.15*

Dit artikel is geheel nieuw. De CCR heeft ermee ingestemd, dat schepen die de Duits-Nederlandse grens niet overschrijden, in plaats van te voldoen aan de voorschriften van dit hoofdstuk, ook mogen voldoen aan de voorschriften in de nationale regelgeving, in casu de voorschriften van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Onderdeel 2 van de Aanwijzing Rijnkruisend scheepvaartverkeer (Aanwijzing van 29 juni 1999, Stcrt. 142) is hiermee overbodig geworden.

#### *Artikel 24.04*

De wijziging van het eerste lid van het onderhavige artikel houdt verband met het streven van de CCR de veiligheidseis te verbeteren en zorg te dragen voor een gelijke behandeling van vaartuigen van verschillende ouderdom.

#### *Artikel 24.05*

Om de verkregen rechten van de bemanningsleden bij het in werking treden van het nieuwe hoofdstuk 23 geen geweld aan te doen is een overgangsbepaling opgenomen. Deze is zodanig geformuleerd, dat de bemanningsleden die voor 31 december 2001 in een bepaalde functie werkzaam waren de mogelijkheid hebben om voor de overgang naar een volgende functie desgewenst gebruik te blijven maken van de oude regeling.

#### **Bijlage B**

De tekst bij het nummer 47 van het certificaat van onderzoek is aangepast aan de artikelen 23.09 en 23.13.

#### **Bijlage K**

Een nieuwe Bijlage K is aan het ROSR 1995 toegevoegd. Deze bijlage bevat een verklaring waarmee de vereiste rusttijd moet worden aangetoond. Deze verklaring is van belang bij het wisselen van exploitatiewijze en moet samen met het dienstboekje dan wel grote patent worden getoond. De schipper van het schip waarop de laatste reis is gemaakt draagt zorg voor de juiste invulling. In plaats van deze bijlage mag ook een kopie van de laatste bladzijde van het vaartijdenboek worden overgelegd; zie ook de toelichting bij artikel 23.07.

### **Artikel II**

De CCR heeft bepaald, dat de wijzigingen in de nationale regelgeving naar aanleiding van de desbetreffende protocollen met ingang van 1 juli 2002 in werking moeten treden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos