
474

Besluit van 5 september 2002, houdende aanpassing van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart aan het gewijzigde hoofdstuk 23 van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995

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 13 mei 2002, nr. HDJZ/SCH/2002-1085, Hoofddirectie Juridische Zaken;

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

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

De Raad van State gehoord (advies van 25 juli 2002, nr. W09.02.0214/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 30 augustus 2002, HDJZ/SCH/2002-2238, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel I

Het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

- a. voor de huidige tekst wordt de aanduiding 1. geplaatst;
- b. in de aanhef wordt «bijlagen» vervangen door: bijlage;
- c. de onderdelen r, s, en t komen te luiden:
 - r. exploitatiewijze A1: exploitatiewijze waarbij de vaartijd van een schip per 24 uur, blijkens de op die periode betrekking hebbende aantekening in het vaartijdenboek, bedoeld in artikel 25, onderdeel a, ten hoogste 14 uur dan wel overeenkomstig artikel 9, 16 uur bedraagt;
 - s. exploitatiewijze A2: exploitatiewijze waarbij de vaartijd van een schip per 24 uur, blijkens de op die periode betrekking hebbende aantekening in het vaartijdenboek, bedoeld in artikel 25, onderdeel a, ten hoogste 18 uur bedraagt;
 - t. exploitatiewijze B: exploitatiewijze waarbij de vaartijd van een schip per 24 uur, blijkens de op die periode betrekking hebbende aantekening in

het vaartijdenboek, bedoeld in artikel 25, onderdeel a, meer dan 18 uur bedraagt;

d. een lid wordt toegevoegd, luidende:

2. Waar in dit besluit de aanduiding «jaar» wordt gebruikt in relatie tot vaartijd, wordt hieronder verstaan hetgeen als zodanig geldt op grond van artikel 23.01, vierde lid, van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995.

B

Artikel 7 komt te luiden:

Artikel 7

1. Een wisseling van exploitatiewijze is slechts toegestaan met inachtneming van de volgende voorschriften:

a. van de exploitatiewijze A1 mag slechts dan naar de exploitatiewijze A2 worden gewisseld indien:

1°. de bemanning in zijn geheel is afgelost, of

2°. bij controle kan worden aangetoond dat de voor de exploitatiewijze A2 bestemde bemanningsleden onmiddellijk voor de wisseling een rusttijd van 8 uur, waarvan 6 uur buiten de vaartijd, in acht hebben genomen en de voor de exploitatiewijze A2 voorgeschreven minimumbemanning zich aan boord bevindt;

b. van de exploitatiewijze A2 mag slechts naar de exploitatiewijze A1 worden gewisseld indien:

1°. de bemanning in zijn geheel is afgelost, of

2°. bij controle kan worden aangetoond dat de voor de exploitatiewijze A1 bestemde bemanningsleden onmiddellijk voor de wisseling een onafgebroken rusttijd van 8 uur buiten de vaartijd in acht hebben genomen;

c. van de exploitatiewijze B mag slechts dan naar de exploitatiewijze A1 of A2 worden gewisseld indien:

1°. de bemanning in zijn geheel is afgelost, of

2°. bij controle kan worden aangetoond dat de voor de exploitatiewijze A1 respectievelijk A2 bestemde bemanningsleden onmiddellijk voor de wisseling een onafgebroken rusttijd van 8 respectievelijk 6 uur in acht hebben genomen;

d. van de exploitatiewijze A1 of A2 mag slechts naar de exploitatiewijze B worden gewisseld indien:

1°. de bemanning in zijn geheel is afgelost, of

2°. bij controle kan worden aangetoond dat de voor de exploitatiewijze B bestemde bemanningsleden onmiddellijk voor de wisseling een onafgebroken rusttijd van 8 respectievelijk 6 uur buiten de vaartijd in acht hebben genomen, en de voor de exploitatiewijze B voorgeschreven minimumbemanning zich aan boord bevindt.

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

3. Het aantonen van de rusttijd, bedoeld in het eerste en tweede lid, geschiedt door middel van hetzij een verklaring als bedoeld in bijlage K van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995, hetzij door een kopie van de pagina met aantekeningen van de vaar- respectievelijk rusttijden uit het vaartijdenboek van het schip, waarop de laatste reis van het bemanningslid heeft plaatsgevonden.

C

Artikel 9, eerste lid, komt te luiden:

1. Bij exploitatiewijze A1 mag de vaartijd van een schip ten hoogste eenmaal per kalenderweek tot ten hoogste 16 uur worden verlengd indien:

a. het schip is uitgerust met een goed functionerende tachograaf die te allen tijde bereikbaar is voor de in de artikelen 11, eerste lid, en 18, eerste lid, van de wet bedoelde ambtenaren en in werking is gesteld vanaf het begin van de voorgaande ten minste 8 aaneengesloten uren durende onderbreking van de vaart; en

b. de bemanning uit ten minste een schipper en een stuurman bestaat.

D

Artikel 10 komt te luiden:

Artikel 10

1. Bij exploitatiewijze A1 onderbreekt een schip de vaart van 22.00 uur tot 6.00 uur, tenzij het schip is uitgerust met een goed functionerende tachograaf die te allen tijde bereikbaar is voor de in de artikelen 11, eerste lid, en 18, eerste lid, van de wet bedoelde ambtenaren en in werking is gesteld vanaf het begin 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. Bij exploitatiewijze A2 onderbreekt een schip de vaart van 23.00 uur tot 5.00 uur, tenzij het schip is uitgerust met een goed functionerende tachograaf die te allen tijde bereikbaar is voor de in de artikelen 11, eerste lid, en 18, eerste lid, van de wet bedoelde ambtenaren en in werking is gesteld vanaf het begin 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.

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 te allen tijde bereikbaar is voor de in de artikelen 11, eerste lid, en 18, eerste lid, van de wet bedoelde ambtenaren en in werking is gesteld vanaf het begin van de voorgaande ten minste 8 respectievelijk 6 aaneengesloten uren durende onderbreking van de vaart.

E

Artikel 12 komt te luiden:

Artikel 12

1. De minimumbemanning van motorschepen en duwbotten 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 ¹	2 ^{1,3}		
2	70 m < L ≤ 86 m	schipper	1	of 1	1	2		2	2	
		stuurman	-	-	-	-		-	-	
		volmatroos	1	-	-	-		-	-	
		matroos	-	1	1	1 ¹		2	1	
		lichtmatroos	-	1	1	-		-	1	
3	L > 86 m	schipper	1	of 1	1	2	2	2	of 2	2
		stuurman	1	1	1	-	-	1	1 ²	1
		volmatroos	-	-	-	-	-	-	-	-
		matroos	1	-	-	1	-	2	1	1
		lichtmatroos	-	2	1	1 ¹	2 ¹	-	-	1

¹ De lichtmatroos of een van de lichtmatrozen mag worden vervangen door een deksman.

² De stuurman bezit de bekwaamheid van schipper als bedoeld in artikel 18, eerste lid, onderdeel a.

³ Een van de lichtmatrozen is ouder dan 18 jaar.

2. De in de tabel in het eerste lid voorgeschreven matrozen mogen door lichtmatrozen worden vervangen, die een minimumleeftijd 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 de tabel in het eerste lid voorgeschreven minimumbemanning

a) in groep 2, exploitatiewijze A 1, 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 worden met een periode van minimaal één maand onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool wordt aangetoond met een verklaring van de schippersschool die zich aan boord bevindt, waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangegeven. Deze bepalingen zijn niet van toepassing op de lichtmatroos, bedoeld in het tweede lid.

F

Na artikel 12 worden de volgende artikelen opgenomen:

Artikel 12a

1. De minimumbemanning van hechte samenstellen 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	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 ¹		2 ^{1,3}						
		machinist of matroos-motordrijver	-		-		-		-						
2	Afmeting van het samenstel 37 m < L ≤ 86m B ≤ 15 m	schipper	1	of	1	1		2		2					
		stuurman	-		-		-		-						
		volmatroos	1		-		-		-						
		matroos	-		1	1		2		1					
		lichtmatroos	-		1	1	1 ¹		-	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 ²	1		
		volmatroos	-		-		-		-	-		-			
		matroos	1		-		1		-	2		1	1		
		lichtmatroos	-		2	1	1 ¹		2 ¹	-	-		1		
		machinist of matroos-motordrijver	-		-		-		-	-		-			
4	duwboot + 2 duwbakken* + 1 duwbak*	schipper	1		1		2	2	2	of	2	2	of	2	
		stuurman	1		1		-	-	1		1 ²	1		1 ²	
		volmatroos	-		-		-		-		-		-		
		matroos	1		-		2	1	2		2	1		1	
		lichtmatroos	1 ¹		2 ¹		1 ¹		2 ¹		-	1		1	
		machinist of matroos-motordrijver	-		-		-		1		-	1		-	
5	duwboot + 3 of 4 duwbakken* + 2 of 3 duwbakken*	schipper	1	of	1	1		2	2	2	of	2	2	of	2
		stuurman	1		1	1		-	-	1		1 ²	1		1 ²
		volmatroos	-		-		-		-		-		-		
		matroos	2		1	1		2	1	2		2	1		1
		lichtmatroos	-		2	1	1 ¹		2 ¹	1 ¹		-	2 ¹		1
		machinist of matroos-motordrijver	1		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 ²	1		1 ²
		volmatroos	-		-	1		-	-	-		-		-	
		matroos	3		2	1		3	2	3		3	2		2
		lichtmatroos	-		2	1	1 ¹		2 ¹	1 ¹		-	2 ¹		1
		machinist of matroos-motordrijver	1		1	1	1		1	1	1		1	1	1

¹ De lichtmatroos of een van de lichtmatrozen mag worden vervangen door een deksman.

² De stuurman bezit de bekwaamheid van schipper als bedoeld in artikel 18, eerste lid, onderdeel a.

³ Een van de lichtmatrozen is ouder 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 de tabel in het eerste lid voorgeschreven matrozen mogen door lichtmatrozen worden vervangen, die een minimumleeftijd 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 de tabel in het eerste lid voorgeschreven minimumbemanning

a) in de groep 2, exploitatiewijze A 1, 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 vermindert. Opeenvolgende periodes met een verminderde bemanning worden met een periode van minimaal één maand onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool wordt aangetoond met een verklaring van de schippersschool die zich aan boord bevindt, waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangegeven. Deze bepalingen zijn niet van toepassing op de lichtmatroos, bedoeld in het tweede lid.

Artikel 12b

1. De minimumbemanning voor schepen voor dagtochten 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	Toegestaan						
	aantal passagiers: tot en met 75						
	schipper	1		2		2	2
	stuurman	-		-		-	-
	volmatroos	-		-		-	-
	matroos	1		1		2	1
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	1
lichtmatroos	1	-	1	1 ¹	-	1 ¹	
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
	stuurman	-	-	-	-	-	-
	volmatroos	1	1	1	-	-	-
	matroos	-	-	-	1	-	1
lichtmatroos	-	2	1	-	1	-	
machinist of matroos-motordrijver	1	-	-	1	1	1	
4	Toegestaan						
	aantal passagiers: van 601 tot en met 1000						
	schipper	1		1	2	2	3
	stuurman	1		1	-	-	-
	volmatroos	-		-	-	-	-
	matroos	1		-	2	1	2
lichtmatroos	1 ¹		2 ¹	-	1	-	
machinist of matroos-motordrijver	1		1	1	1	1	
5	Toegestaan						
	aantal passagiers: van 1001 tot en met 2000						
	schipper	2	of 2	2	2	2	3
	stuurman	-	-	-	-	-	-
	volmatroos	-	-	-	-	-	-
	matroos	3	2	2	3	2	3
lichtmatroos	-	2	1	1 ¹	2 ¹	1 ¹	
machinist of matroos-motordrijver	1	1	1	1	1	1	
6	Toegestaan						
	aantal passagiers: meer dan 2000						
	schipper	2		2	2	2	3
	stuurman	-		-	-	-	-
	volmatroos	-		-	-	-	-
	matroos	3		2	4	3	4
lichtmatroos	1 ¹		2 ¹	-	1	1 ¹	
machinist of matroos-motordrijver	1		1	1	1	1	

¹ De lichtmatroos of een van de lichtmatrozen mag worden vervangen door een deksman.

2. De minimumbemanning voor stoomschepen voor dagtochten 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	Toegestaan aantal passagiers: van 501 tot en met 1000	schipper	1	1	2	2	3	3	
		stuurman	1	1	-	-	-	-	
		volmatroos	-	-	-	-	-	-	
		matroos	2	1	2	1	2	1	
		lichtmatroos	-	1	-	1	-	1	
		machinist of matroos-motordrijver ²	2	2	2	2	3	3	
2	Toegestaan aantal passagiers: van 1001 tot en met 2000	schipper	2	of 2	2	2	3	3	
		stuurman	-	-	-	-	-	-	
		volmatroos	-	-	-	-	-	-	
		matroos	3	2	2	3	2	2	
		lichtmatroos	-	2	1	1 ¹	2 ¹	1 ¹	2 ¹
		machinist of matroos-motordrijver ²	3	3	3	3	3	3	

¹ De lichtmatroos of een van de lichtmatrozen mag worden vervangen door een deksman.

² Het hoofd van de Scheepvaartinspectie bepaalt of machinisten en/of matrozen-motordrijvers vereist zijn en vult dat in het Certificaat van Onderzoek in onder nummer 52.

3. De minimumbemanning voor hotelschepen 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	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
		stuurman	1	1	1	-	-	-
		volmatroos	-	-	-	-	1	-
		matroos	2	1	1	3	1	3
		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 minimumbemanning volgens artikel 12.

5. De in de tabellen in het eerste en tweede lid voorgeschreven matrozen mogen door lichtmatrozen worden vervangen, die een

minimumleeftijd 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 de tabel in het eerste lid voorgeschreven minimumbemanning

a) in groep 2, exploitatiewijze A 1, 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 worden met een periode van minimaal één maand onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool wordt aangetoond met een verklaring van de schippersschool die zich aan boord bevindt, 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 de tabel in het tweede lid voorgeschreven minimumbemanning (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 worden met een periode van minimaal één maand onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool wordt aangetoond met een verklaring van de schippersschool die zich aan boord bevindt, 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 de tabel in het eerste lid voorgeschreven minimumbemanning (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 worden met een periode van minimaal één maand onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool wordt aangetoond met een verklaring van de schippersschool die zich aan boord bevindt, waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangegeven.

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

Artikel 12c

1. De minimumbemanning voor veerboten bestaat uit:

Groep	Toegestane aantal passagiers	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden
1	max. 300 passagiers	schipper	1
		stuurman	1
		1e machinist	1
		2e machinist	1
		matroos	1
		lichtmatroos	–
2	max. 600 passagiers	schipper	1
		stuurman	1
		1e machinist	1
		2e machinist	1
		matroos	1
		lichtmatroos	1
3	max. 900 passagiers	schipper	1
		stuurman	1
		1e machinist	1
		2e machinist	1
		matroos	1
		lichtmatroos	2

Groep	Toegestane aantal passagiers	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden
4	max. 1200 passagiers	schipper	1
		stuurman	1
		1e machinist	1
		2e machinist	1
		matroos	1
		lichtmatroos	3
5	max. 1500 passagiers	schipper	1
		stuurman	1
		1e machinist	1
		2e machinist	1
		matroos	1
		lichtmatroos	4
6	max. 1750 passagiers	schipper	1
		stuurman	1
		1e machinist	1
		2e machinist	1
		matroos	1
		lichtmatroos	5

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

G

Artikel 13 komt te luiden:

Artikel 13

1. Motorschepen, duwboten, duwstellen en passagiersschepen, die met een minimumbemanning worden geëxploiteerd, voldoen aan de volgende voorschriften:

a. Standaard S1

1) De voortstuwingsinstallaties zijn zodanig 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 nodig bij het varen met het schip kunnen vanaf de stuurstelling worden aan – en afgezet, tenzij dit automatisch geschiedt, dan wel deze motoren gedurende elke reis ononderbroken in bedrijf zijn.

2) 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 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 worden uitgeschakeld, nadat de desbetreffende storingen zijn verholpen.

3) De brandstoftoevoer en de koeling van de hoofdmotoren geschieden automatisch

4) De bediening van de stuurinrichting kan, zelfs bij de grootste toegelaten inzinking door één persoon zonder bijzondere krachtsinspanning worden verricht.

5) De door het ter plaatse geldende scheepvaartreglement voorgeschreven optische tekens en geluidsseinen van varende schepen kunnen vanaf de stuurstelling worden gegeven.

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

7) De voorgeschreven bijboot kan door één bemanningslid binnen een redelijke tijd te water worden gelaten.

8) Er is een vanaf de stuurstelling te bedienen schijnwerper aan boord.

9) De kracht, nodig om zwenfels en soortgelijke draaibare voorzieningen van hefwerktuigen te bedienen bedraagt niet meer dan 160 N.

10) De in het certificaat van onderzoek vermelde sleeplieren worden door een motor aangedreven.

11) De lenspompen en de dekwaspompen worden door een motor aangedreven.

12) De voornaamste bedieningsinrichtingen en controle-instrumenten zijn ergonomisch aangebracht.

13) 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 voorgeschreven is, kan deze eveneens vanuit het stuurhuis worden bediend.

b. Standaard S2

1) voor alleen varende motorschepen geldt Standaard S1 en bovendien een uitrusting met een vanuit de stuurhut bedienbare boegschroefinstallatie;

2) voor motorschepen, die gekoppelde vaartuigen voortbewegen, geldt Standaard S1 en bovendien een uitrusting met een vanuit de stuurhut bedienbare boegschroefinstallatie;

3) voor motorschepen, die een duwstel, bestaande uit het motorschip en een vaartuig ervoor, voortbewegen, geldt Standaard S1 en bovendien een uitrusting met hydraulisch of elektrisch aangedreven koppellieren. Deze uitrusting is echter niet vereist, als het vaartuig aan de kop van het duwstel met een boegschroefinstallatie is uitgerust, die vanuit de stuurhut van het duwende motorschip te bedienen is;

4) voor duwboten, die een duwstel voortbewegen, geldt Standaard S1 en bovendien een uitrusting met hydraulisch of elektrisch aangedreven koppellieren. Deze uitrusting is echter niet vereist, als het vaartuig aan de kop van het duwstel met een boegschroefinstallatie is uitgerust, die vanuit de stuurhut van het duwende duwboot te bedienen is;

5) voor passagiersschepen geldt 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 het hoofd van de Scheepvaartinspectie in een verklaring vastgelegd. De verklaring, bedoeld in het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995, 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 eerste volzin bedoelde verklaring gelijkgesteld.

3. Indien een schip als bedoeld in het eerste lid, niet voldoet aan de voorschriften, genoemd in het eerste lid, Standaard S 1, wordt de minimumbemanning, bedoeld in de artikel 12 tot en met 12c:

- a. bij exploitatiewijzen A1 en A2 versterkt met één matroos;
- b. bij exploitatiewijze B versterkt met twee matrozen.

4. Indien een schip als bedoeld in het eerste lid, niet voldoet aan het eerste lid onderdeel a, 9) of 11), wordt in afwijking van het derde lid, onderdeel b, de minimumbemanning in de exploitatiewijze B 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, 1) tot en met 3):

- a. bij exploitatiewijzen A1 en A2 een matroos vervangen door een matroos-motordrijver;
- b. bij exploitatiewijze B twee matrozen vervangen door twee matrozen-motordrijver.

H

In artikel 14, eerste lid, wordt «niet zijnde motorschepen, duwboten, hechte samenstellen, passagiersschepen of veerboten» vervangen door: waarop de artikelen 12,12a,12b en 12 c niet van toepassing zijn.

I

Artikel 15, tweede lid, komt te luiden:

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, doorvaren tot de eerstvolgende geschikte aanlegplaats in de richting waarin gevaren wordt, 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.

J

Artikel 18 wordt als volgt gewijzigd:

- a. het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:
 - 1. in onderdeel f, 2°, wordt de komma vervangen door een puntkomma, en vervalt «met dien verstande dat 250 vaardagen op een zee-, kust- of vissersschip als een jaar worden gerekend»,
 - 2. onderdeel g, eerste lid, komt te luiden:

- g. een lichtmatroos is 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 is erkend dan wel door een bevoegde autoriteit in het buitenland is erkend en die opleidt tot een gelijkwaardig diploma;
- 3. een onderdeel h wordt toegevoegd, luidende:
 - h. een deksman is tenminste 16 jaar.
 - b. het derde lid komt te luiden:
 - 3. Bij ministeriële regeling kunnen ten aanzien van bemanningsleden van veerponten en veerboten opleidings- en ervaringseisen worden gesteld, welke afwijken van het eerste, onderscheidenlijk tweede lid of strekken ter aanvulling daarvan.

K

In artikel 22 vervallen de tweede en derde volzin.

L

In artikel 23, tweede lid, wordt «komen de kosten van afgifte ten laste van het Rijk» vervangen door: komen de kosten van afgifte toe aan het bemanningslid indien de twijfels gegrond zijn gebleken.

M

Artikel 24 wordt als volgt gewijzigd:

- a. het eerste lid komt te luiden:
 - 1. Een bemanningslid is in het bezit van een dienstboekje als omschreven in artikel 23.04 van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn, waaruit blijkt dat hij voldoet aan de eisen, gesteld in de artikelen 12, tweede lid, 12a, tweede lid, 12b, vijfde lid, en 18 tot en met 21.
 - b. het tweede lid komt te luiden:
 - 2. Het dienstboekje, bedoeld in het eerste lid, wordt afgegeven door een door Onze Minister aangewezen instelling, welke verantwoordelijk is voor
 - a. de invulling van het dienstboekje overeenkomstig de daarin gestelde instructies;
 - b. de invulling van de gegevens betreffende de in artikel 18 gestelde eisen aan het bemanningslid;
 - c. de afstempeling ter controle.
 - c. onder vernummering van het derde tot en met zevende lid tot vierde tot en met achtste lid wordt een nieuw derde lid ingevoegd, luidende:
 - 3. De in het tweede lid bedoelde instelling kan 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.
 - d. aan het vierde lid wordt een volzin toegevoegd, luidende:
 - Een bemanningslid dat voldoet aan de in artikel 18, eerste lid, onder b gestelde eisen is van de verplichting tot afstempeling vrijgesteld.
 - e. in het zevende lid wordt de punt na de eerste volzin vervangen door een komma, en wordt toegevoegd: arbeidscontract dan wel andere regeling, in het stuurhuis.
 - f. een negende lid wordt toegevoegd, luidende:
 - 9. Ten aanzien van de kosten en de procedures voor de afgifte van dienstboekjes en vervangende exemplaren van dienstboekjes kunnen bij ministeriële regeling nadere regels worden gesteld.

N

Aan artikel 25 wordt, onder vervanging van de punt na onderdeel c door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

d. in geval van toepassing van artikel 7, derde lid, een verklaring als bedoeld in bijlage K van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995, of een kopie van de pagina met de aantekeningen van de vaarrespectievelijk rusttijden uit het in onderdeel a genoemde vaartijdenboek, dat behoort bij het schip waarop de laatste reis van het bemanningslid heeft plaatsgevonden.

O

Aan artikel 26 worden twee leden toegevoegd, luidende:

7. In afwijking van het vijfde lid kan het overhandigen van het nieuwe vaartijdenboek geschieden op vertoon van het document, bedoeld in het derde lid. De exploitant van het schip draagt er in dat geval zorg voor dat het voorgaande vaartijdenboek binnen 30 dagen na de afgifte datum van het nieuwe vaartijdenboek, die op het document, bedoeld in het vierde lid, door de bevoegde autoriteit is geregistreerd, door dezelfde bevoegde autoriteit onuitwisbaar ongeldig wordt verklaard. De exploitant van het schip draagt er zorg voordat daarna het vaartijdenboek weer aan boord wordt gebracht.

8. Ten aanzien van de kosten en procedures voor de afgifte van vaartijdenboeken en vervangende exemplaren van vaartijdenboeken kan Onze Minister nadere regels stellen.

P

Artikel 27 wordt als volgt gewijzigd:

a. in het tweede lid wordt «het invullen van het einde van de laatste vaart» vervangen door: het invullen van het tijdstip van het einde van de laatste vaart;

b. het derde lid komt te luiden:

3. De in het vaartijdenboek vermelde bepaling, dat per reis kan worden volstaan met één schema voor het aantekenen van de rusttijden, is slechts van toepassing bij exploitatiewijze B. Bij de exploitatiewijzen A1 en A2 worden het begin en het einde van de rusttijd van elk bemanningslid iedere dag gedurende de reis aangetekend.

Q

Artikel 29 komt te luiden:

Artikel 29

Het bij of krachtens de hoofdstukken II, III, met uitzondering van artikel 13, en de bijlage bepaalde, is 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 wacht dienst, met bijlage, (Trb. 1981, 144 en 1992, 109), mits:

a. het aantal bemanningsleden ten minste overeenkomt met de aantallen, opgenomen onder de exploitatiewijze B in artikel 12;

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°.

R

De artikelen 31 tot en met 34 vervallen.

S

Bijlage I wordt ingetrokken.

T

In het opschrift van bijlage IV vervalt de aanduiding «IV».

ARTIKEL II

Artikel II van het Besluit van 24 februari 1998 (Stb. 1998, 131) houdende aanpassing van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart wordt ingetrokken.

ARTIKEL III

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer² wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 5.1:1, onderdeel c komt te luiden:

c. rusttijd, exploitatiewijze A1, exploitatiewijze A2 en exploitatiewijze B: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1, eerste lid, onderdelen q, r, s en t van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart.

B

Artikel 5.5:3 wordt als volgt gewijzigd:

a. het opschrift wordt vervangen door:

Artikel 5.5:3 Exploitatiewijze A1;

b. in het eerste lid wordt «in dagvaart» vervangen door: bij exploitatiewijze A1.

C

Artikel 5.5:4 wordt als volgt gewijzigd:

a. het opschrift komt te luiden:

Artikel 5.5:4 Exploitatiewijze A2;

b. in het eerste lid wordt «in de semi-continuvaart» vervangen door: bij exploitatiewijze A2.

D

Artikel 5.5:5 komt te luiden:

Artikel 5.5:5 Exploitatiewijze B

Een bemanningslid dat arbeid verricht bij exploitatiewijze B, heeft een rusttijd van ten minste 24 uren, waarvan ten minste tweemaal 6 uren ononderbroken, in een aaneengesloten tijdruimte van 48 uren, te rekenen vanaf het begin van een rusttijd van ten minste 6 uren.

E

Artikel 5.5:6, eerste lid, komt te luiden:

1. De werkgever en de gezagvoerend schipper organiseren de arbeid zodanig dat het jeugdige bemanningslid:
 - a. bij exploitatiewijzen A1 en A2 in elke periode van 24 uren een rusttijd geniet, die inclusief de in het vierde lid bedoelde pauze ten minste 16 uren bedraagt, waarvan ten minste 12 uren ononderbroken;
 - b. bij exploitatiewijze B in elke periode van 24 uren een rusttijd geniet, die inclusief de in het vierde lid bedoelde pauze ten minste 16 uren bedraagt, waarvan ten minste tweemaal 6 uren ononderbroken.

Artikel IV

Verklaringen die ingevolge artikel 13, eerste lid, door het hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn afgegeven voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit gelden als bewijs dat het schip voldoet aan de voorschriften voor de Standaard S1.

¹ Stb. 1994, 897, laatstelijk gewijzigd bij het besluit van 15 januari 2001, Stb. 35.

² Stb. 1998, 125, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 27 november 2000, Stb. 2001, 5.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 8 oktober 2002, nr. 193.

Artikel V

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 juli 2002.

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

's-Gravenhage, 5 september 2002

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
R. H. de Boer

Uitgegeven de *vierentwintigste* september 2002

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

De onderhavige wijziging van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart is noodzakelijk in verband met het feit dat op 1 juli 2002 het herziene hoofdstuk 23 van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 in werking is getreden.

Er zijn meerdere aanleidingen geweest voor de herziening van hoofdstuk 23. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) noemt allereerst het feit, dat de actuele bemanningsvoorschriften een beeld gaven van de situatie van vijftien jaar geleden en technische ontwikkelingen sindsdien daarin verwerkt dienden te worden. Overige verbeteringen betreffen de uitbreiding van de mogelijkheden tot in- en doorstroming in de sector van personeel, dat een opleiding wenst te volgen in de binnenvaart. Een derde aspect dat bij de revisie aan de orde is gekomen, betreft een verbetering van de controle van de bemanningsvoorschriften.

Omdat de voorschriften in het Besluit vaartijden en bemanningssterkte rechtstreeks zijn afgeleid van die van het tot 1 juli 2002 geldende hoofdstuk 23, is het noodzakelijk om tevens met ingang van deze datum met een gewijzigde tekst van het besluit te komen die is afgeleid van het herziene hoofdstuk 23.

Behalve dat de inhoudelijke rechtvaardiging voor de revisie van hoofdstuk 23 zonder meer ook van toepassing is op het besluit, vloeit de noodzaak tot een aanpassing tevens voort uit in het verleden vastgestelde uitgangspunten betreffende de relatie tussen de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en het hoofdstuk 23 van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995. Op diverse plaatsen is in de memorie van toelichting bij de Wet vaartijden en bemanningssterkte aangegeven dat deze wet inhoudelijk zoveel mogelijk overeen dient te komen met bovengenoemd hoofdstuk 23, en dat afwijkingen daarvan, zonder overigens daarmee in strijd te komen, slechts gerechtvaardigd zijn voor zover de specifieke Nederlandse situatie daartoe noopt. Randvoorwaarde daarbij is dat aan de doelstelling van de wet, veiligheid van de vaart en arbeidsbescherming, geen afbreuk wordt gedaan.

Een aantal van de wijzigingen, zoals onder andere veranderingen in de tabel voor hechte samenstellen en het creëren van extra arbeidsplaatsen in de tabellen voor lichtmatrozen, was in Nederland al ingevoerd bij ministeriële regeling of maakte onderdeel uit van het ontheffingenbeleid, voordat de onderhandelingen in de CCR over de wijziging van hoofdstuk 23 in mei 2001 werden afgerond. Dat betekent dat met name het gevoerde ontheffingenbeleid ten aanzien van jongeren in opleiding, en de regeling vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, met ingang van de datum van inwerkingtreding van dit besluit zullen worden aangepast.

Artikelsgewijs

Artikel I, onderdeel A (artikel 1)

De mogelijkheid om dagvaart in de nachtelijke uren toe te passen, indien het schip is voorzien van een ingeschakelde tachograaf, heeft in hoofdstuk 23 van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995, geleid tot het vervangen van de begrippen dagvaart, semi-continuvaart en continuvaart door de neutrale aanduiding met letters. Deze aanduidingen werden overigens al sinds 1988 toegepast in de bemanningstabellen in dit hoofdstuk. De verwijzing naar artikel 27 is vervangen door een rechtstreekser verwijzing naar artikel 25.

Artikel I, onderdeel B (artikel 7)

De nieuwe tekst van dit artikel vloeit rechtstreeks voort uit de wijzigingen in hoofdstuk 23 Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995.

Met de wijzigingen in de eerste volzin van het tweede lid van dit artikel is aangegeven dat dit artikel thans ook betrekking heeft op de mogelijkheid om tot een herhaling te komen van de exploitatiewijze A1 of A2.

Voorbeelden van het laatste komen voor in de passagiersvaart, waarbij na een volledige uitwisseling van de bemanning de nieuwe bemanning met het schip doorvaart.

Tevens is aangegeven dat daarmee wordt afgeweken van de gebruikelijke wijzen van exploitatie van het schip, i.c. de exploitatiewijzen A1, A2 en B uit artikel 1. In artikel 7 worden immers de voorwaarden gesteld, waaronder – binnen een periode van 24 uur – de exploitatiewijzen A1 en A2 respectievelijk afzonderlijk herhaald, of in aansluiting op elkaar, kunnen worden uitgevoerd.

Ter verbetering van de controle is toegevoegd dat de genoten rusttijd moet worden aangetoond indien men voorafgaand aan de wisseling of herhaling van exploitatiewijze op het zelfde of een ander schip heeft gevaren. Dit dient te geschieden met de in het tweede lid genoemde verklaring zoals opgenomen in bijlage K van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995, dan wel met een kopie van de laatste pagina van het vaartijdenboek van het schip waarop men voorafgaand aan de nieuwe reis bemanningslid was.

Artikel I, onderdeel C (artikel 9)

Ter verbetering van de controle is toegevoegd dat de tachograaf goed bereikbaar dient te zijn en ingeschakeld vanaf het begin van de laatste onderbreking van de vaart, dat wil zeggen vanaf het begin van de laatste aan de vaart voorafgaande ononderbroken rusttijd.

De vervanging van 1 schipper door 1 stuurman in het eerste lid onder b is conform de overeenkomstige wijziging in artikel 23.05 van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995.

Artikel I, onderdelen E en F (artikelen 12 tot en met 12c)

De wijzigingen in de bemanningstabellen vloeien rechtstreeks voort uit de veranderingen die hebben plaatsgevonden in de overeenkomstige tabellen van hoofdstuk 23 Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995. De bemanning die behoort bij de S1 standaard, is gelijk aan die in de voormalige regeling.

Het aantal voetnoten in de voormalige tabellen is daarbij sterk beperkt, terwijl tevens een aantal nieuwe bepalingen in afzonderlijke leden is toegevoegd, die hierna worden toegelicht.

Om die reden is besloten de tabellen en de bijbehorende bepalingen net als in hoofdstuk 23 in afzonderlijke artikelen op te nemen in plaats van in een bijlage.

Een belangrijke verandering betreft de introductie van de S2 standaard in de tabellen, waarbij in een aantal gevallen matrozen worden vervangen door lichtmatrozen. Achtergrond daarvan was de noodzaak de instroom van jongeren die een opleiding volgen in de binnenvaart, i.c. lichtmatrozen, te verbeteren door het creëren van plaatsen in de bemanningstabellen voor lichtmatrozen. Een tweede verandering om dit te bevorderen betreft de mogelijkheid om, zowel in de S1 als in de S2 standaard matrozen te 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 lichtmatrozen in de

binnenvaart te bevorderen is de geboden mogelijkheid om – gedurende de periode dat de lichtmatroos de vaartijd onderbreekt om een schippersschool te bezoeken – 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. De tabellen zijn grotendeels ongewijzigd overgenomen uit hoofdstuk 23 van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995.

In artikel 12a is de voetnoot waarin was vastgesteld dat het begrip duwbak ook een motorschip of een sleepschip omvatte gewijzigd. Voortaan beperkt het begrip duwbak zich tot motorschepen zonder eigen in werking gesteld voortstuwingswerktuig. Omdat de voetnoot betrekking heeft op groep vier en hoger, impliceert dit dat de tabel in artikel 12a voor gekoppelde samenstellen voortaan niet meer van toepassing is, indien daar twee of meer motorschepen van deel uitmaken die beiden zorgen voor de stuwkracht van het samenstel. Voor dergelijke samenstellen wordt evenals in hoofdstuk 23 de bemanning vastgesteld door het hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Een verschil met de tabellen uit hoofdstuk 23 dat samenhangt met de verschillen in definitie voor de functie van schipper in beide regelingen, betreft de invulling van voetnoot 2 in de tabellen bij artikel 12 en 12a, waar het gaat om extra eisen aan de stuurman. De in hoofdstuk 23 in een aantal gevallen in de S2 Standaard doorgevoerde vervanging van matrozen door volmatrozen is hier niet overgenomen. Dit zou een verzwaaring betekenen ten opzichte van het voor de onderhavige wijziging gevoerde vrijstellingen- en ontheffingenbeleid, dat in de nieuwe S2 Standaard is opgenomen. Uit het oogpunt van de veiligheid van de vaart en de arbeidsbescherming wordt een dergelijke verzwaaring niet noodzakelijk geacht. Daarnaast kan een dergelijke aanscherping leiden tot een ongewenste belemmering voor de instroom van jongeren, die op basis van praktijkervaring willen werken in deze bedrijfstak.

Artikel I, onderdeel G (artikel 13)

Met artikel 13 is zo dicht mogelijk aangesloten bij de tekst van artikel 23.09 eerste lid van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995. De vermelde standaard S1 is inhoudelijk niet gewijzigd, maar is redactioneel in overeenstemming gebracht met genoemd artikel. De bepaling betreffende de radiotelefonie-installatie voor schip-schip verkeer en nautische informatie is komen te vervallen, omdat deze verplichting reeds elders als algemene eis voor schepen is opgenomen. Omdat er inhoudelijk geen verschil is tussen de Standaard S1 en de eisen uit artikel 13 eerste lid voor de onderhavige wijziging, geldt een verklaring van het hoofd van de Scheepvaartinspectie afgegeven voor de inwerkingtreding van deze wijziging tevens als bewijs dat het schip voldoet aan de eisen voor de S-1 Standaard. Dit is opgenomen in artikel II.

De nieuwe standaard S2 is eveneens ontleend aan artikel 23.09.

Artikel I, onderdeel H (artikel 14)

Door de wijziging van dit artikel wordt aangesloten bij de overeenkomstige bepaling in artikel 23.13 van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995.

Artikel I, onderdeel I (artikel 15)

De bepaling is conform artikel 23.01 Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995.

Artikel I, onderdeel J (artikel 18)

Door de wijziging van dit artikel wordt de lichtmatroos voortaan het bemanningslid dat een opleiding in de binnenvaart volgt, en de deksman het bemanningslid dat geen opleiding volgt in de binnenvaart, en alleen moet voldoen aan de eis van minimaal 16 jaar. De wijziging vloeit voort uit een overeenkomstige wijziging in artikel 23.02 Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995.

Overige wijzigingen met betrekking tot de functie-eisen in hoofdstuk 23, zijn niet overgenomen. Het betreft de verzwaring van de eisen aan in de praktijk geschoolde matrozen om door te stromen naar de functies volmatroos en stuurman. Deze wijziging is niet overgenomen, omdat een dergelijke aanscherping van de eisen aan praktijkmensen als een onnodige belemmering voor hun mogelijkheden tot doorstroming wordt gezien, die bovendien voor de Nederlandse situatie niet noodzakelijk wordt geacht vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid of arbeidsbescherming.

Met de toevoeging in het derde lid is nu ook voor de veerboten in de mogelijkheid voorzien om indien gewenst aanvullende opleidings- en ervaringseisen aan het personeel te stellen bij ministeriële regeling.

Artikel I, onderdeel K (artikel 22)

In dit artikel werd verwezen naar het tweede lid van artikel 21 dat betrekking had op de eigen verklaring. Bij de wijziging van het Besluit vaartijden en bemanningsterkte binnenvaart van 1998 (Stb. 1998, 131) is dit lid komen te vervallen, omdat aansluiting werd gezocht bij een dienovereenkomstige bepaling in het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995. Door het vervallen van dit tweede lid hebben de verwijzingen daarnaar in artikel 22 geen betekenis meer.

Artikel I, onderdeel L (artikel 23)

Door de wijziging wordt aangesloten bij artikel 23.03, vierde lid, van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995, en bij artikel 26 tweede lid van de Binnenschepenwet, waarin een bepaling van overeenkomstige strekking is opgenomen.

Artikel I, onderdeel M (artikel 24)

De verwijzing naar artikel 24.05 van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 is overbodig geworden omdat dit overgangsartikel slechts toepassing kon vinden tot en met 30 september 1998. Tot die datum bood het de mogelijkheid om met andere documenten dan het dienstboekje vaartijd aan te tonen die was verkregen voor 1 april 1988.

Door de wijziging van het tweede lid wordt rechtstreeks aangesloten bij artikel 23.04 eerste lid van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995.

Het derde lid is conform een overeenkomstige bepaling in hoofdstuk 23 van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995.

Waar in dit lid gesproken wordt over het overleggen van uittreksels van vaartijdenboeken, wordt bedoeld op fotokopieën van de pagina's die overeen komen met de in het dienstboekje geregistreerde informatie.

Op grond van het vierde lid zijn stuurlieden vrijgesteld van de verplichting het dienstboekje jaarlijks te laten afstempelen. In de praktijk is gebleken dat stuurlieden, mede gezien de samenstelling van de bemanning, of 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 af te laten stempelen heeft dan geen functie meer. Aan de plicht van de schipper om het boekje van elk bemanningslid bij te houden volgens de daarin opgenomen aanwijzingen verandert overigens ook in dit geval niets.

Het spreekt voor zich dat indien men nog onvoldoende vaartijd heeft voor schipper, en men later beslist toch weer vaartijd te laten afstemmen, in overeenstemming met het tweede lid, slechts die vaartijd afgestempeld kan worden die niet ouder is dan 15 maanden.

Om controletechnische redenen is in het nieuwe zevende lid toegevoegd dat de dienstboekjes in het stuurhuis bewaard moeten worden. Door de invoering van de bewaarplicht in het stuurhuis kan de controle namelijk efficiënter geschieden, mede om dat ook andere voorgeschreven documenten, zoals bijvoorbeeld het vaartijdenboek, aldaar bewaard dienen te worden.

De wijziging is conform een overeenkomstige bepaling in artikel 23.04 van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995.

Tenslotte is aan artikel 24 een ministeriële bevoegdheid toegevoegd. De regeling, waarin deze bevoegdheid beoogt te voorzien, was oorspronkelijk neergelegd in de Regeling dienstboekje, vaartijdenboek en verklaring vaartijdenboek. Deze regeling werd echter met ingang van 1 januari 1998 vervangen door een nieuwe regeling, waarin hierin niet langer werd voorzien.

Artikel I, onderdeel N (artikel 25)

De wijziging van dit artikel is conform de wijziging in hoofdstuk 23 Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 en is om controletechnische redenen ingevoerd.

Artikel I, onderdeel O (artikel 26)

Omwille van tijdsbesparing is thans de mogelijkheid opgenomen, dat niet van de schipper maar de exploitant van het schip een nieuw vaartijdenboek in ontvangst kan nemen en aan boord laten brengen. Deze exploitant moet er tevens voor zorgdragen, dat het voorgaande vaartijdenboek binnen 30 dagen voor ongeldig verklaring wordt voorgelegd aan de autoriteit die het boek heeft afgegeven. De ministeriële bevoegdheid voor het stellen van nadere regels is conform de nieuwe bepaling in artikel 24 ten aanzien van het dienstboekje, en om dezelfde reden opgenomen.

Artikel I, onderdelen P en Q (artikelen 27 en 29)

De wijziging van dit artikel betreft een redactionele correctie.

Artikel I, onderdeel R

Door de wijziging van artikel 9, die voortkomt uit een overeenkomstige wijziging in hoofdstuk 23 Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995, kan artikel 31 vervallen.

De in artikel 32 genoemde tijdschema's op basis waarvan een certificaat zal worden afgegeven zijn m.i.v. 1 januari 2002 afgelopen. Om die reden kan artikel 32 niet langer van toepassing zijn.

De artikelen 33 en 34 vervallen omdat de in deze artikelen genoemde perioden zijn verstreken.

Artikel I, onderdeel T

Bijlage IV geldt thans nog slechts als enige bijlage.

Artikel II

Met dit artikel wordt bereikt dat dienstboekjes, afgegeven vóór 1998, hun geldigheid verliezen. Dit overeenkomstig het protocol, door de CCR aangenomen tijdens de voorjaarszitting 2000.

Artikel III

In hoofdstuk 5 (binnenvaart) van het Arbeidstijdenbesluit vervoer zijn de oude termen dagvaart, semi-continuvaart en continuvaart vervangen door de thans gebruikte termen.

Artikel V

Omwille van eenduidigheid van regelgeving is het noodzakelijk dat dit besluit terugwerkt tot de datum van inwerkingtreding van het nieuwe hoofdstuk 23 van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995. Dit stuit niet op bezwaren, omdat hoofdstuk 23 van voornoemd besluit, die het grootste deel van de binnenvaart uitmaakt, reeds formeel van kracht was.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
R. H. de Boer