



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Werkinstructie bedrijfsinspectie binnenvaart

Binnenvaartwet en Arbeidstijdenwet

Colofon

Uitgegeven door

Inspectie Leefomgeving en Transport
ILT/Ongevallenonderzoek scheepvaart en administratieve
controles en
ILT/Maritiem nationaal

Westelijke Parallelweg Zwijndrecht
Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

088-4890000
www.ilent.nl
@ILT_Scheepvaart

Inhoud

1	Inleiding	5
2	Algemeen	6
2.1	NL-overheidsdiensten voor het toezicht	6
2.2	Bevoegdheden en plichten van de toezichthouder	6
2.3	Interventies	8
3	Uitvoering bedrijfsinspectie	10
3.1	Algemeen	10
3.2	Selectie	10
3.3	Inspectie-items	11
3.3.1	Document van toelating	11
3.3.2	Vakbekwaamheid	12
3.3.3	Certificaat van Onderzoek	13
3.3.4	Techniek	14
3.3.5	Meetbrief	16
3.3.6	Samenstelling minimumbemanning/Deskundigheid bemanningsleden	16
3.3.7	Rusttijden van de bemanningsleden	19
3.3.8	Vaartijd van een schip (Vaart)	21
3.3.9	Exploitatiewisseling	22
3.3.10	Scheepsnummer	23
3.3.11	Gegevensverstrekking	24
3.3.12	Tachograaf	26
3.4	Documenten wel of niet verplicht aan boord van het schip	27

1 Inleiding

Het toezicht op de binnenvaart vindt plaats op basis van object- en bedrijfsinspecties. Deze werkinstructie heeft betrekking op de bedrijfsinspecties. De bedrijfsinspectie is een administratieve controle en wordt in beginsel alleen uitgevoerd door de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: de Inspectie). Om moverende redenen kan, onder andere bij thematische projecten, door de Inspectie van deze werkinstructie worden afgeweken. Naast deze werkinstructie is er een separate werkinstructie met betrekking tot de object inspecties binnenvaart.

Deze werkinstructie bedrijfsinspectie binnenvaart heeft betrekking op het toezicht op de binnenvaart en geeft aanwijzingen voor de toezichthouders van de Binnenvaartwet (hierna: Bvw) en de Arbeidstijdenwet (hierna: Atw). Deze werkinstructie is tevens bedoeld om de onder toezicht staande (hierna: Ots) te informeren over de werkwijze bij het toezicht op de naleving van de wettelijke voorschriften door de Ots. Indien er door de toezichthouder bij de keuze van de interventie afgeweken wordt van deze werkinstructie, dan dient dat te allen tijde gemotiveerd en vastgelegd te worden in de daarvoor bestemde registratiesystemen en op te maken rapportage en/of besluit. Daarnaast moet de gemotiveerde afwijking ook worden opgenomen in de betreffende interventie.

Deze werkinstructie is als volgt opgebouwd:

- algemeen;
- inspectie (toezicht/opsporing) en interventie met betrekking tot de Bvw; en
- inspectie (toezicht/opsporing) en interventie met betrekking tot de Atw.

Deze werkinstructie vervangt Instructie "Toezicht en handhaving binnenvaart" (versie november 2019).

2 Algemeen

2.1 NL-overheidsdiensten voor het toezicht

Binnenvaartwet

De daarvoor aangewezen medewerkers van de volgende overheidsdiensten zijn in Nederland bevoegd om toezicht te houden op de Bvw (artikel 40 Bvw e.v.):

- Inspectie Leefomgeving en Transport;
- Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (inactief);
- Nationale Politie;
- Rijkswaterstaat (VWM);
- Divisie Havenmeester van Havenbedrijf Amsterdam N.V.;
- Divisie Havenmeester van Havenbedrijf Rotterdam N.V.;
- Provincies Fryslân, Groningen en Overijssel;
- Gemeente Amsterdam (THOR/NTH);
- Gemeente Aalsmeer (inactief); en
- Waterschap Rivierenland.

Arbeidstijdenwet

De daarvoor aangewezen medewerkers van de volgende overheidsdiensten zijn bevoegd om toezicht te houden op de Atw (artikel 8:1 Atw):

- Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid;
- Inspectie Leefomgeving en Transport;
- Nationale Politie; en
- Rijkswaterstaat (VWM).

2.2 Bevoegdheden en plichten van de toezichthouder

Toezicht versus Opsporing

De Bvw en de Atw worden primair bestuursrechtelijk en bij uitzondering strafrechtelijk gehandhaafd.

In grote lijnen zijn de bevoegdheden en plichten van de toezichthouder en de (algemeen/buitengewoon) opsporingsambtenaar vergelijkbaar. De grondslagen voor de bevoegdheden en plichten van de (algemeen/buitengewoon) opsporingsambtenaar zijn onder andere te vinden in het Wetboek van Strafvordering en, indien van toepassing, in de Wet op de economische delicten (hierna: Wed).

Bevoegdheden toezichthouder

Voor de bestuurlijke handhaving beschikt de toezichthouder over de bevoegdheden uit de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb), Hoofdstuk 5. Van de bevoegdheden kan slechts gebruik worden gemaakt, voor zover dat redelijkerwijs voor de vervulling van de taak nodig is.

De Bvw geeft nog enkele specifieke afwijkingen op deze bevoegdheden:

- in artikel 41 lid 1 van de Bvw wordt tevens aan de toezichthouder de bevoegdheid toegekend om afgifte te vorderen van bij of krachtens de Bvw vereiste documenten die ongeldig zijn verklaard of zijn ingetrokken;
- in artikel 41 lid 2 van de Bvw beschikt de toezichthouder niet over de bevoegdheid van artikel 5:18 Awb (monsterneming);
- in artikel 42 lid 1 van de Bvw wordt aan de toezichthouder de bevoegdheid toegekend om de afgifte van het vaarbewijs te vorderen indien naar zijn oordeel het vermoeden bestaat van lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid tot het voeren van een binnenschip of de houder niet over de kennis of bekwaamheid beschikt die is vereist voor het voeren van een binnenschip; en
- in artikel 46 lid 1 van de Bvw wordt aan de toezichthouder de bevoegdheid toegekend om inzage te vorderen van de documenten die bij of krachtens de Binnenvaartwet zijn vereist.

Plichten toezichthouder

De toezichthouder moet tegenover de Ots bij het uitoefenen van zijn/haar taak zich houden aan een aantal gedragsregels. Die gedragsregels staan vermeld in het:

- geschreven recht (o.a. Awb); en
- algemene beginselen van behoorlijk bestuur, zoals bijvoorbeeld verbod op vooringenomenheid, fair play beginsel, rechtszekerheidsbeginsel, gelijkheidsbeginsel, evenredigheidsbeginsel en détournement de pouvoir.

Daarnaast dient de toezichthouder zich er voortdurend van bewust te zijn dat hij/zij altijd rekening moet houden met het bestaan van een mogelijke vrijstelling en/of ontheffing.

Een vrijstelling geldt altijd voor een bepaalde categorie schepen en wordt expliciet genoemd in de wetgeving. Indien niet voldaan wordt aan de voorwaarde(n) van de vrijstelling, moet worden voldaan aan de algemene wettelijke voorschriften.

Een ontheffing is individueel van aard en moet altijd worden aangevraagd bij/afgegeven door de 'bevoegde autoriteit'. De ontheffing moet aanwezig zijn aan boord van het schip en bij inspectie ter inzage kunnen worden afgegeven aan de toezichthouder. Aan een ontheffing kunnen één of meerdere voorwaarden zijn verbonden.

2.3 Interventies

Er kunnen naar aanleiding van bedrijfsinspecties één of meerdere interventies worden toegepast als door de toezichthouder/opsporingsambtenaar een overtreding wordt geconstateerd. Een aantal interventies staat vermeld in de Awb, Bvw en Atw. Niet alle bovengenoemde overheidsdiensten zijn bevoegd om alle interventies toe te passen.

Bij het bepalen van de interventie wordt rekening gehouden met de nieuwe Landelijke Handhavingsstrategie Omgeving (LHSO, ingangsdatum: 1 januari 2024). Met de vaststelling van de LHSO is de Landelijke Handhavingsstrategie (LHS) van 4 juni 2014 vervallen. Op basis van de Landelijke Handhavingsstrategie Omgeving (LHSO) is de Handhavingsstrategie ILT (LHS) geactualiseerd. De nieuwe Handhavingsstrategie ILT start op 1 januari 2024.

Voorbeelden van interventies zijn:

- informatie verstrekken;
- waarschuwen (bij geen direct veiligheidsrisico);
- boeterapport (overtreding kan tot een onveilige situatie leiden);
- last onder dwangsom (*uitsluitend ILT*); en
- intrekken CvO, intrekken Bvw-ontheffingen, intrekken of invorderen vaarbevoegdheid (*uitsluitend ILT*).

Interventiemogelijkheden combineren

Voor sommige overtredingen zijn meerdere interventies mogelijk. Sommige interventies mogen volgens de wet tegelijk worden toegepast. Andere mogen alleen na elkaar worden toegepast.

Wat mag wel?

- correctieve interventie, gevolgd door een nieuwe correctieve interventie (bijvoorbeeld een last onder dwangsom na een last onder bestuursdwang);
- combinatie van twee bestraffende sancties uit het strafrecht (punitief);
- combinatie van bestuursrechtelijke (correctief en repressief) en strafrechtelijke interventies (punitief). Dit is alleen mogelijk als de interventies elk een ander belang beschermen. De toezichthouder moet dit dus goed onderbouwen. Zo kunnen bestuursrechtelijke interventies gericht op herstel (correctief) goed samengaan met punitieve sancties; en
- combinatie van repressieve en correctieve interventie (bijvoorbeeld een last onder dwangsom en een bestuurlijke boete).

Wat mag niet?

- combinatie van twee correctieve interventies. Een toezichthouder kan dus niet tegelijkertijd een last onder dwangsom en een last onder bestuursdwang opleggen; en
- combinatie van een bestraffende bestuursrechtelijke interventie (repressief) en een strafrechtelijke interventie (punitief) voor hetzelfde feit. Is eenmaal gekozen voor de strafrechtelijke weg dan is het niet meer mogelijk over te stappen naar de bestuursrechtelijk bestraffende weg (volgens het 'una via'-beginsel).

3 Uitvoering bedrijfsinspectie

3.1 Algemeen

Bij een bedrijfsinspectie wordt het schip meestal niet feitelijk bezocht. De bedrijfsinspecties worden in beginsel alleen door de Inspectie uitgevoerd.

De Inspectie voert binnen haar toezichttaken een risicoanalyse uit om te bepalen waar de maatschappelijke risico's het grootst zijn. Door de Inspectie zijn afspraken gemaakt omtrent de selectie van de schepen die geïnspecteerd worden bij een bedrijfsinspectie. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op en hoe de selectie van bedrijfsinspecties plaatsvinden en welke items er vervolgens, behoudens uitzondering(en), worden geïnspecteerd.

3.2 Selectie

De selectie van schepen en bedrijven voor een bedrijfsinspectie vindt plaats op twee manieren. De selectie is mogelijk op basis van een signaal of klacht dan wel op basis van het jaarwerkplan van de afdeling Toezicht veilige mobiliteit.

Een signaal of een klacht kan bijvoorbeeld zijn:

- er heeft een ongeval of incident plaatsgevonden;
- een melding is afkomstig van een buitenlandse toezichthoudende dienst; en
- er zijn klachten of meldingen ontvangen van (overige) derde(n).

Bij de vaststelling van een bedrijfsinspectie wordt naast de inspectieperiode het aantal te inspecteren schepen vastgesteld.

Omdat het toezicht op de binnenvaart risico-gestuurd plaats vindt, kan na een ontvangen signaal of klacht van een tekortkoming of incident, worden besloten tot een bedrijfsinspectie. Bij de selectie van schepen of bedrijven voor een bedrijfsinspectie maakt de inspecteur eerst gebruik van onder andere Inspectieview, om zo een beeld te vormen van het te inspecteren schip of bedrijf. Inspectieview is een schil over de inspectiegegevens van schepen van de diverse toezichthoudende overheidsinstanties. Inspectieview geeft onder andere informatie wanneer het schip op welke datum/data eerder is geïnspecteerd, inclusief de resultaten van die inspectie('s). Op basis van de verzamelde informatie, alsmede de feiten en omstandigheden van de melding c.q. klacht, wordt vastgesteld welke schepen worden geïnspecteerd bij een bedrijfsinspectie, indien het bedrijf meerdere schepen exploiteert.

Na het vaststellen van het jaarwerkplan zal in de inspectieopdracht worden aangegeven op welke wijze de selectie van schepen en/of bedrijven moet worden uitgevoerd. Dit kan onder andere op basis van de onderstaande criteria worden gedaan.

Een schip/bedrijf kan in aanmerking komen voor een bedrijfsinspectie als:

Bekend:

- het schip langer dan 1 jaar (gerekend vanaf de laatst voorafgaande inspectie) niet is geïnspecteerd; of
- bij de laatste voorafgaande inspectie zijn één of meer tekortkomingen geconstateerd en/of afspraken gemaakt m.b.t. herstel van voornoemde tekortkomingen.

Onbekend:

- altijd inspectie.

De hierboven genoemde uitgangspunten komen voort uit de toezichtpraktijk en ervaring. Opgemerkt dient te worden dat de toezichthouder te allen tijde zijn autonome beslissingsbevoegdheid behoudt, ook als dit betekent dat er in sommige situaties in afwijking van de hierboven genoemde uitgangspunten, een selectie voor het al dan niet inspecteren genomen wordt.

3.3 Inspectie-items

Bij een bedrijfsinspectie kan de naleving van alle van toepassing zijnde voorschriften worden gecontroleerd. De inspectie methode is de administratieve controle. Bij deze methode wordt nagegaan of de fysieke wereld voldeed aan (een deel van) de eisen die daaraan gesteld zijn of dat er in het verleden gewerkt werd volgens het gedocumenteerde systeem. De werkwijze met betrekking tot diverse voorschriften wordt hieronder nader toegelicht.

Bij een bedrijfsinspectie worden de hieronder genoemde items (behoudens uitzondering) geïnspecteerd, te weten:

3.3.1 Document van toelating

(artikel 5 Bvw e.v.)

Het is alleen toegestaan om als exploitant van een schip bedrijfsmatig vervoer van goederen of personen te verrichten als er voor het document van toelating is afgegeven (uitzondering: bijv. veerponten die de stroom dwars oversteken).

Dit document van toelating kan zijn een Rijnvaartverklaring, bewijs van toelating of een geëigend document.

Interventie bij tekortkoming:

- Waarschuwing:
indien er sprake is van een administratieve tekortkoming op het document van toelating, bijvoorbeeld bij verhuizing geen adreswijziging, verandering rechtsvorm onderneming (tevens hersteltermijn van 1 maand aanbieden).
- Boeterapport:
niet nakomen afspraak binnen hersteltermijn (zie Opmerking hieronder); en overige voorvallen.

Opmerking: de toezichthouder die een afspraak over een hersteltermijn aan heeft geboden, controleert in dit geval altijd actief zelf of het herstel binnen de afgesproken periode plaats heeft gevonden. Indien een en ander is hersteld (door Ots te laten aantonen dat het herstel is uitgevoerd) wordt dat altijd in het registratiesysteem vermeld. Is het herstel niet uitgevoerd, dan wordt, indien later alsnog een boeterapport wordt opgemaakt, het e.e.a. aangegeven in het boeterapport dat er een kans tot herstel was geboden.

- LOD:
last onder dwangsom:
indien er sprake is van herhaling van het overtreden van het ontbreken van een (geldig) document van toelating, kan ter voorkoming van een volgende overtreding een LOD worden opgelegd. Er moet dan sprake zijn van meerdere overtredingen op hetzelfde schip of op verschillende schepen van dezelfde overtreder. De overtredingen moeten in beginsel binnen 1 jaar maar maximaal 2 jaar voor het opleggen van de LOD zijn vastgesteld.

3.3.2 Vakbekwaamheid

(artikel 6 Bvw e.v.)

De doelstelling omtrent regels met betrekking tot de vakbekwaamheid is om een bijdrage te leveren aan de sanering van de markt en de verbetering van de kwaliteit van dienstverlening in het belang van de verbruikers, de vervoersondernemers en de economie in haar geheel (Richtlijn 87/540/EEG).

Binnen de onderneming moet een persoon (zgn. 'vervoersmanager') werkzaam zijn, die daadwerkelijk en bij voortdurende leidinggeeft aan de vervoersactiviteiten binnen de onderneming. Het betreft hier uitsluitend een onderneming die bedrijfsmatig

vervoer van goederen verricht, anders dan bestemd voor of afkomstig van de eigen onderneming (*uitzonderingen: laadvermogen schip goederenvervoer max. 200 metrieke ton, eigen vervoer en passagiersvervoer*).

Dispensatie van de vakbekwaamheidseis is mogelijk tot maximaal 1,5 jaar (zie art. 2.5 Bvr).

Interventie bij tekortkoming:

- Waarschuwing:
ontbreken 'vervoersmanager' (tevens hersteltermijn van 3 maanden aanbieden).
- Boeterapport:
niet nakomen afspraak binnen hersteltermijn (zie opmerking hieronder); en overige gevallen.

Opmerking: de toezichthouder die een afspraak over een hersteltermijn aan heeft geboden, controleert in dit geval altijd actief zelf of het herstel binnen de afgesproken periode plaats heeft gevonden. Indien een en ander is hersteld (door Ots te laten aantonen dat het herstel is uitgevoerd) wordt dit altijd in het registratiesysteem vermeld. Is het herstel niet uitgevoerd, dan wordt, indien later alsnog een boeterapport wordt opgemaakt, het e.e.a. aangegeven in het boeterapport dat er een kans tot herstel was geboden.

- LOD:
last onder dwangsom:
indien er sprake is van herhaling van het overtreden van het ontbreken van een 'vervoersmanager', kan ter voorkoming van een volgende overtreding een LOD worden opgelegd. Er moet dan sprake zijn van meerdere overtredingen op hetzelfde schip of op verschillende schepen van dezelfde overtreder. De overtredingen moeten in beginsel binnen 1 jaar maar maximaal 2 jaar voor het opleggen van de LOD zijn vastgesteld.

3.3.3 *Certificaat van Onderzoek*

(artikel 7 Bvw e.v.)

Het is verboden een schip te gebruiken zonder de vereiste geldige certificaten.

Het certificaat van onderzoek (CvO) aan boord is leidend. Wanneer er geen CvO is afgegeven voor het schip terwijl deze wel verplicht is, is er dus sprake van overtreding van artikel 7 Bvw. Er wordt dan bij een inspectie niet verder beoordeeld of er overtredingen zijn van de technische voorschriften.

Als een schip niet CvO-plichtig is, gelden er geen technische eisen. Er kan dan ook geen sprake zijn van overtreding met betrekking tot de technische voorschriften.

Interventie bij tekortkoming:

- **Waarschuwing:**
CvO verlopen als door eigenaar kan worden aangetoond dat er tijdig een aanvraag voor verlenging van het CvO is gedaan (opm.: Ots kan max. 1 jaar voor einddatum geldigheid CvO al verzoek tot verlenging CvO indienen); en indien er sprake is van een administratieve tekortkoming op het CvO (tevens hersteltermijn van 1 maand aanbieden).

- **Boeterapport:**
niet nakomen afspraak binnen hersteltermijn (zie opmerking hieronder); en overige voorvallen.
Opmerking: de toezichthouder die een afspraak over een hersteltermijn aan heeft geboden, controleert in dit geval altijd actief zelf of het herstel binnen de afgesproken periode plaats heeft gevonden. Indien een en ander is hersteld (door Ots te laten aantonen dat het herstel is uitgevoerd) wordt dat altijd in het registratiesysteem vermeld. Is het herstel niet uitgevoerd, dan wordt, indien later alsnog een boeterapport wordt opgemaakt, het e.e.a. aangegeven in het boeterapport dat er een kans tot herstel was geboden.

- **LOD:**
last onder dwangsom:
indien er sprake is van herhaling van het overtreden van het ontbreken van een (geldig) CvO, kan ter voorkoming van een volgende overtreding een LOD worden opgelegd. Er moet dan sprake zijn van meerdere overtredingen op hetzelfde schip of op verschillende schepen van dezelfde overtreder. De overtredingen moeten in beginsel binnen 1 jaar maar maximaal 2 jaar voor het opleggen van de LOD zijn vastgesteld.

3.3.4 *Techniek*

(artikel 8 Bvw e.v.)

De inspectie door de toezichthouder met betrekking tot de techniek is bedoeld om na te gaan of de staat van het schip nog overeenkomstig het CvO is en overeenkomstig het CvO wordt gebruikt. Het is niet de bedoeling om na te gaan of een schip aan alle eisen zoals gesteld in het ES-TRIN voldoet. Dit wordt gedaan bij de certificering.

Opmerking:

Wanneer er sprake is van aanwezigheid van een voorlopig CvO (i.v.m. verlenging

van het voorafgaande CvO), gelden de situatie en de voorschriften zoals vermeld op het van het voorgaande CvO.

De technische controle is bedoeld om na te gaan of de situatie overeenkomstig het certificaat van onderzoek (hierna: CvO) is en overeenkomstig wordt gebruikt (bijvoorbeeld punt 14 en 15 van het CvO). Bij de bedrijfsinspectie zal echter veel minder diep op de technische voorschriften kunnen worden gecontroleerd.

Als er door de toezichthouder een boeterapport worden opgemaakt op grond van bijvoorbeeld de artikelen 10 en 12 van de Bvw. Daarbij is het van essentieel belang dat in het boeterapport gedetailleerd wordt omschreven of er wel/niet overgangsbepalingen van kracht zijn, wat de overtreding is en welk voorschrift is overtreden.

Interventie bij tekortkoming:

- Waarschuwing:
geldigheid documenten max. 1 maand verstreken; en
tekortkoming/gebrek m.b.t. techniek schip van geringe betekenis (tevens hersteltermijn van 1 maand aanbieden).
- Boeterapport:
niet nakomen afspraak binnen hersteltermijn (zie opmerking hieronder); en
overige voorvallen.

Opmerking: de toezichthouder die een afspraak over een hersteltermijn aan heeft geboden, controleert in dit geval altijd actief zelf of het herstel binnen de afgesproken periode plaats heeft gevonden. Indien een en ander is hersteld (door Ots te laten aantonen dat het herstel is uitgevoerd) wordt dat altijd in het registratiesysteem vermeld. Is het herstel niet uitgevoerd, dan wordt, indien later alsnog een boeterapport wordt opgemaakt, het e.e.a. aangegeven in het boeterapport dat er een kans tot herstel was geboden.

- LOD:
last onder dwangsom:
indien er sprake is van herhaling van het overtreden van
tekortkomingen/gebreken m.b.t. techniek schip, kan ter voorkoming van een
volgende overtreding een LOD worden opgelegd. Er moet dan sprake zijn van
meerdere overtredingen op hetzelfde schip of op verschillende schepen van
dezelfde overtreder. De overtredingen moeten in beginsel binnen 1 jaar maar
maximaal 2 jaar voor het opleggen van de LOD zijn vastgesteld.

3.3.5 *Meetbrief*

(artikel 21 Bvw e.v.)

Het is verboden een schip te gebruiken zonder geldige meetbrief.

Interventie bij tekortkoming:

- **Waarschuwing:**
verlopen Meetbrief als door belanghebbende kan worden aangetoond dat er tijdig een aanvraag voor (verlenging van) de Meetbrief is gedaan en ingepland door de bevoegde autoriteit; en indien er sprake is van een administratieve tekortkoming op de Meetbrief (tevens hersteltermijn van 1 maand aanbieden).
- **Boeterapport:**
niet nakomen afspraak binnen hersteltermijn (zie opmerking hieronder); en overige voorvallen.

Opmerking: de toezichthouder die een afspraak over een hersteltermijn aan heeft geboden, controleert in dit geval altijd actief zelf of het herstel binnen de afgesproken periode plaats heeft gevonden. Indien een en ander is hersteld (door Ots te laten aantonen dat het herstel is uitgevoerd) wordt dat altijd in het registratiesysteem vermeld. Is het herstel niet uitgevoerd, dan wordt, indien later alsnog een boeterapport wordt opgemaakt, het e.e.a. aangegeven in het boeterapport dat er een kans tot herstel was geboden.

3.3.6 *Samenstelling minimumbemanning / Deskundigheid bemanningsleden*

(artikel 22 Bvw e.v.)

In het belang van de veiligheid van de vaart zijn er wettelijke regels omtrent de samenstelling (en kwalificatie) van de minimumbemanning op bepaalde soorten schepen en categorieën van schepen.

Op het niet voldoen aan de wettelijke regels hieromtrent, staat een streng handhavingsbeleid omdat:

- naleving van de arbeid- rusttijdvoorschriften in het gedrang kunnen komen;
- er sprake is van oneerlijke concurrentie en marktverstoring; en
- de veiligheidsrisico's van het schip en directe omgeving kunnen toenemen.

Bij de inspectie op de samenstelling (en kwalificatie) van de minimumbemanning, dient altijd rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van een ontheffing of een vrijstellingsbepaling. Als er niet wordt voldaan aan de vrijstellingsbepaling gaat men altijd terug naar de "hoofdregel/tabel".

Bij het niet naleven van de wettelijke regels omtrent de samenstelling en kwalificatie van de minimumbemanning is er sprake van 'onderbemanning' en/of 'onderkwalificatie'.

Onderbemanning

Er is altijd sprake van onderbemanning als:

1. minder bemanningsleden aan boord van een schip aanwezig zijn dan wettelijk is voorgeschreven;
2. wel wordt voldaan aan het aantal bemanningsleden, echter er is sprake van een tekort van één of meerdere schippers met een (geldig) vaarbewijs; en
3. een deksman aanwezig is die volgens de tabel minimumbemanning niet een lichtmatroos mag vervangen. In voornoemd geval telt de deksman dus niet mee voor de minimumbemanning.

Onderkwalificatie

Er is sprake van onderkwalificatie als de bemanning niet over de juiste kwalificatie beschikt. De kwalificatie van de bemanning wordt aangetoond met een vaarbewijs, dienstboekje of rijnpatent.

Bij het opmaken van een boeterapport wordt voor de overtreder de meest gunstige bepaling(en) toegepast qua 'totaal-boetebedrag(en)', zoals genoemd in de catalogus met boetebedragen voor overtredingen van de Binnenvaartwet. De toezichthouder moet altijd eerst 'wegstrepen' welke 'niveaus' aan boord zijn, tegen de niveaus die aan boord wettelijk aanwezig moeten zijn.

Let op! Uitzondering hierop is het ontbreken van een schipper zoals hierboven gesteld onder sub 2 bij 'onderbemanning'.

Voorbeeld 1:

Vereist : schipper - stuurman - matroos

Aan boord : schipper - matroos

Overtreding : 1 x stuurman tekort

(dus niet: 1 x ondergekwalificeerd 2 niveaus en 1 x matroos tekort)

Voorbeeld 2:

Vereist : schipper - stuurman - lichtmatroos

Aan boord : schipper - matroos

Overtreding : 1 x ondergekwalificeerd 2 niveaus en 1 x lichtmatroos tekort.

(De matroos is namelijk geen vereist 'niveau' en hoeft dus niet 'weg te strepen'. Het 'niveau' van matroos kan of de lichtmatroos vervangen of 2 niveaus ondergekwalificeerd zijn ten opzichte van het 'niveau' van de stuurman. In dit geval

kiest de toezichthouder voor de tweede/laatste zienswijze, namelijk 1 x lichtmatroos tekort, omdat het boetebedrag lager uitvalt).

In Nederland zijn uitsluitend geldig:

- de door de CCR- landen (NL-B-F-D-CH) afgegeven dienstboekjes; en
- de door de CCR-landen erkende dienstboekjes (A-BG-H-PL-RO-SK-CZ).

Voor genoemde dienstboekjes hebben altijd een bladzijde voor de kwalificatie op de Rijn en een bladzijde voor de kwalificatie buiten de Rijn. De bladzijde voor de kwalificatie op de Rijn mag uitsluitend door een CCR-land worden ingevuld.

Opmerking: Op grond van een multilaterale overeenkomst (CCR d.d. 1-12-2015) is het mogelijk dat de houder van een dienstboekje in het bezit is van een RO of CZ matrozendiploma, welk diploma als zodanig staat vermeld in het dienstboekje (e.e.a. conform art 3.02 lid 3 sub a RSP (RSP geldend tot 1-4-2023)). De houder voldoet daarmee aan de kwalificatie van matroos op de Rijn, zonder dat daarbij de onderhavige kwalificatie op de "Rijnbladzijde" staat vermeld.

Bij het bepalen van de mate van onderkwalificatie, worden de volgende vijf niveaus gehanteerd:

niveau 1 > schipper

niveau 2 > stuurman/machinist

niveau 3 > volmatroos/matroos motordrijver

niveau 4 > matroos

niveau 5 > lichtmatroos

Interventie bij tekortkoming:

- Waarschuwing:
zeer bijzondere omstandigheden waardoor er onvoorzien met minder bemanning wordt gevaren.
- Boeterapport:
bij onderbemanning en bij onderkwalificatie (werkgever/gezagvoerder indien niet onder gezag); en bij geen of niet geldig vaarbewijs (gezagvoerder indien direct aan hem te verwijten en werkgever)
(normadressaat: werkgever/gezagvoerder indien niet onder gezag en gezagvoerder indien verwijtbaar).
- LOD:
last onder dwangsom:

indien er sprake is van herhaling van het overtreden van bemanningsvoorschriften, kan ter voorkoming van een volgende overtreding een LOD worden opgelegd. Er moet dan sprake zijn van meerdere overtredingen op hetzelfde schip of op verschillende schepen van dezelfde overtreder. De overtredingen moeten in beginsel binnen 1 jaar maar maximaal 2 jaar voor het opleggen van de LOD zijn vastgesteld.

3.3.7 *Rusttijden van de bemanningsleden*

(art. 22 Bvw e.v. (Akte wateren) / Hoofdstuk 5 Atbv (Overig wateren))

De Bvw is met betrekking tot rusttijden van de bemanningsleden alleen nog van toepassing op de niet werknemer. Hiermee wordt bedoeld de bemanningsleden, die niet onder gezag van een ander werk verrichten, bijv. de eigenaar/schipper. Het vorenstaande geldt uitsluitend in de grensoverschrijdende Rijnvaart in de afvaart (dus als het schip over de Rijn uit Duitsland komt).

Hoofdstuk 5 van het Atbv is in alle andere gevallen van toepassing.

Het Atbv is van toepassing op:

- alle werknemers (dus ook zelfstandigen die onder gezag van een ander werk verricht), nautisch en boordpersoneel, op een schip; en
- zelfstandigen (niet werknemer) tenzij het Rijnregime van toepassing is. Dan geldt voor zelfstandigen het Rsp.

De inspectie van de rusttijden is gebaseerd op de bevindingen van de toezichthouder/(buitengewoon)opsporingsambtenaar tijdens zijn/haar inspectie. Een deel van die bevindingen bestaat uit het verkrijgen van inlichtingen op grond van artikel 5:16 Awb. Aan de hand van de bevindingen van de inspectiemiddelen (vaartijdenboek, tachograaf e.d.) nagaan:

- Welke exploitatiewijze staat in het vaartijdenboek? Dit is het uitgangspunt voor de rusttijdcontrole;
- Welke bemanningsleden zijn werknemer in de zin van de Atbv en welke niet?; en
- Welke bemanningsleden zijn jeugdige bemanningsleden (16 of 17 jaar)?

Bij een bedrijfsinspectie zal de inspectie met betrekking tot de rusttijden van elk (nautisch) bemanningslid plaatsvinden over een door de toezichthouder vooraf te bepalen tijdvak van meerdere dagen/weken.

Bij de berekening van de rusttijdperiode van elk (nautisch) bemanningslid per dag/24-uurs/48-uurs-periode geldt het volgende:

- in de exploitatiewijze A1 (dagvaart) gaat de berekening van de 24-uurperiode('s) in na de door het bemanningslid laatst genoten ononderbroken rusttijd van 8 uur;
- in de exploitatiewijze A2 (semi continuvaart) gaat de berekening van de 24-uurperiode('s) in na de door het bemanningslid laatst genoten ononderbroken rusttijd van 6; en
- in de exploitatiewijze B (continuvaart) moet een 48-uurperiode worden vastgesteld waarin de voorgeschreven rusttijd van het bemanningslid moet zijn genoten of nog kan worden genoten. In de exploitatiewijze B gaat de berekening van de 48-uurperiode('s) in voor de laatste ononderbroken rusttijd van 6 uur.

Wordt het schip geëxploiteerd in de exploitatiewijze B en de samenstelling van de minimumbemanning is conform de exploitatiewijze B aan boord van het schip aanwezig, dan worden de rusttijden van de individuele bemanningsleden niet geïnspecteerd, tenzij er sprake is van een binnengekomen klacht. In het vaartijdenboek mogen de rusttijden door middel van een rooster worden ingevuld.

Interventie bij tekortkoming:

- Waarschuwing:
exploitatiewijze A1 > rusttijd in 24-uurperiode tenminste 7 aaneengesloten uren;
en exploitatiewijze A2 > rusttijd in 24-uurperiode tenminste 5 aaneengesloten uren.
- Boeterapport:
exploitatiewijze A1 > rusttijd in 24-uurperiode minder dan 7 aaneengesloten uren; en exploitatiewijze A2 > rusttijd in 24-uurperiode minder dan 5 aaneengesloten uren.

3.3.8 *Vaartijd van een schip (Vaart)*

(art. 22 Bvw e.v. (Overige wateren) / artikel 18.01 Rsp (Akte wateren))
Het Rsp is met betrekking tot de vaart van toepassing op de Akte wateren (Rijn, Waal en Lek). De Bvw is met betrekking tot de vaartijd van toepassing op alle Overige Wateren.

In deze paragraaf worden de hierboven genoemde begrippen vaart en vaartijd geschreven als vaartijd.

De vaartijd van een schip wordt vooruit berekend per (telkens binnen een periode van) 24 uur.

Een schip dat in exploitatiewijzen A1 of A2 wordt geëxploiteerd, moet de vaartijd van het schip gedurende acht, respectievelijk zes aaneengesloten uren onderbreken per (telkens binnen een periode van) 24 uur.

Een schip mag niet worden geëxploiteerd;

- in de exploitatiewijze A1 tussen 22.00 en 06.00 uur; en
- in de exploitatiewijze A2 tussen 23.00 en 05.00 uur.

Er mag van deze tijden worden afgeweken mits conform vigerende wet- en regelgeving (zie voorschriften m.b.t. aanwezig en gebruik tachograafinstallatie).

De volgende exploitatiewijzen met bijbehorende vaartijden van een schip worden onderscheiden:

- exploitatiewijze A1 > vaartijd van ten hoogste 14 uur;
- exploitatiewijze A2 > vaartijd van ten hoogste 18 uur; en
- exploitatiewijze B > vaartijd van ten hoogste 24 uur,
- telkens per (binnen een periode van) 24 uur.

Bij exploitatiewijze A1 mag de vaartijd eenmaal per week tot maximaal 16 uur worden verlengd, indien de vaartijd kan worden aangetoond met de registraties van een goed functionerende tachograaf en wanneer er behalve de schipper nog een bemanningslid met de kwalificatie van stuurman aan boord is.

Bij een bedrijfsinspectie zal de inspectie met betrekking tot de vaartijd van een schip plaatsvinden over een door de toezichthouder vooraf te bepalen tijdvak van meerdere dagen/weken.

Bij de berekening van de vaartijd van een schip per dag/24-uurs periode geldt het volgende:

- in de exploitatiewijze A1 gaat de 24-uurperiode in na laatste keer dat de vaartijd is onderbroken voor de duur van 8 uur; en
- in de exploitatiewijze A2 gaat de 24-uurperiode in na laatste keer dat de vaartijd is onderbroken voor de duur van 6 uur.

Interventie bij tekortkoming:

- Waarschuwing:
exploitatiewijze A1 > vaartijd in 24-uurperiode ten hoogste 14 uren en 15 minuten c.q. 16 uren en 15 minuten; en exploitatiewijze A2 > vaartijd in 24-uurperiode ten hoogste 18 uren en 15 min.
- Boeterapport:
exploitatiewijze A1 > vaartijd in 24-uurperiode meer dan 14 uren en 15 minuten c.q. 16 uren en 15 minuten; en exploitatiewijze A2 > vaartijd in 24-uurperiode meer dan 18 uren en 15 min.

- LOD:
last onder dwangsom:
indien er sprake is van herhaling van het overtreden van de vaartijd, kan ter voorkoming van een volgende overtreding een LOD worden opgelegd. Er moet dan sprake zijn van meerdere overtredingen op hetzelfde schip of op verschillende schepen van dezelfde overtreder. De overtredingen moeten in beginsel binnen 1 jaar maar maximaal 2 jaar voor het opleggen van de LOD zijn vastgesteld.

3.3.9 *Exploitatiewisseling*

(art. 22 Bvw e.v. (Overige wateren) / artikel 18.01 Rsp (Akte wateren))

Het Rsp is met betrekking tot de vaart van toepassing op de Akte wateren (Rijn, Waal en Lek).

Naast het gegeven dat wisseling van exploitatiewijzen altijd kan plaatsvinden indien de bemanning geheel is afgelost, is het ook toegestaan om te wisselen:

- van A1 naar A2, indien de voor A2 bestemde bemanningsleden direct vóór de wisseling een rusttijd van acht uur, waarvan zes uur buiten de vaartijd, in acht genomen en aangetoond hebben en de voor A2 voorgeschreven versterking zich aan boord bevindt;
- van A2 naar A1, indien de voor A1 bestemde bemanningsleden direct vóór de wisseling een ononderbroken rust van acht uur buiten de vaartijd in acht genomen en aangetoond hebben;
- van B naar A1 of A2, indiende voor A1 respectievelijk A2 bestemde bemanningsleden direct vóór de wisseling een ononderbroken rusttijd van acht, respectievelijk zes uur, in-/buiten de vaartijd in acht genomen en aangetoond hebben; en
- van A1 of A2 naar B, indien de voor B bestemde bemanningsleden direct vóór de wisseling een ononderbroken rusttijd van acht, respectievelijk zes uur buiten de vaartijd of overeenkomstig de voorschriften van artikel 3.11, vierde lid, in acht genomen en aangetoond hebben, en de voor exploitatiewijze B voorgeschreven versterking zich aan boord bevindt.

Interventie bij tekortkoming:

- Waarschuwing:
A1 naar A2 > rusttijd vóór de wisseling tenminste vijf aaneengesloten uren buiten de vaartijd; A2 naar A1 > rusttijd vóór de wisseling tenminste zeven aaneengesloten uren buiten de vaartijd; B naar A1 of A2 > rusttijd vóór de wisseling tenminste zeven, respectievelijk vijf, aaneengesloten uren in-/buiten de vaartijd; en A1 of A2 naar B > rusttijd vóór de wisseling tenminste zeven,

respectievelijk vijf, aaneengesloten uren buiten de vaartijd.

- Boeterapport:
A1 naar A2 > rusttijd vóór de wisseling minder dan vijf aaneengesloten uren buiten de vaartijd; A2 naar A1 > rusttijd vóór de wisseling minder dan zeven aaneengesloten uren buiten de vaartijd; B naar A1 of A2 > rusttijd vóór de wisseling minder dan zeven, respectievelijk vijf, aaneengesloten uren in-/buiten de vaartijd; en A1 of A2 naar B > rusttijd vóór de wisseling minder dan zeven, respectievelijk vijf, aaneengesloten uren buiten de vaartijd.
- LOD:
last onder dwangsom:
indien er sprake is van herhaling van het overtreden van exploitatiewisselingsvoorschriften, kan ter voorkoming van een volgende overtreding een LOD worden opgelegd. Er moet dan sprake zijn van meerdere overtredingen op hetzelfde schip of op verschillende schepen van dezelfde overtreder. De overtredingen moeten in beginsel binnen 1 jaar maar maximaal 2 jaar voor het opleggen van de LOD zijn vastgesteld.

3.3.10 *Scheepsnummer*

(artikel 36 Bvw e.v.)

Aan een binnenschip dat in NL (o.g.v. art. 785, 1e lid, BW) te boek is gesteld, en aan een binnenschip waarvoor een CvO is afgegeven, wordt een scheepsnummer toegekend.

Artikel 36 lid 4 BVW kan alleen overtreden worden wanneer het nummer niet binnen twee weken is aangebracht dan wel de wijzigingen van het schip indien van belang niet zijn doorgegeven, dan wel via lid 3, niet op de juiste wijze is aangebracht (de eerste aanbrenghing).

In andere gevallen geldt het RPR of BPR (als er ooit wel een nummer was aangevraagd en afgegeven).

Interventie bij tekortkoming:

- Waarschuwing:
scheepsnummer niet zichtbaar i.v.m. werkzaamheden of wanneer de kennisgeving (na toekenning scheepsnummer) niet ouder is dan 2 maanden (tevens hersteltermijn van 1 maand aanbieden).

- Boeterapport:
scheepsnummer niet aangebracht binnen twee weken dan wel de wijzigingen van het schip, indien van belang, niet zijn doorgegeven; en scheepsnummer niet op de juiste wijze is aangebracht.

Opmerking: de toezichthouder die een afspraak over een hersteltermijn aan heeft geboden, controleert in dit geval altijd actief zelf of het herstel binnen de afgesproken periode plaats heeft gevonden. Indien een en ander is hersteld (door Ots te laten aantonen dat het herstel is uitgevoerd) wordt dat altijd in het registratiesysteem vermeld. Is het herstel niet uitgevoerd, dan wordt, indien later alsnog een boeterapport wordt opgemaakt, het e.e.a. aangegeven in het boeterapport dat er een kans tot herstel was geboden.

- Proces-verbaal:
overige gevallen (als er ooit wel een nummer was aangevraagd en afgegeven).

3.3.11 *Gegevensverstrekking*

(artikel 37 Bvw e.v.)

Vaartijdenboek / Scheepsjournaal

Aan boord van elk schip, met uitzondering van:

- Akte wateren:
sleep- en duwbotten die slechts in havens verkeren, onbemande duwbakken, overheidsschepen en pleziervaartuigen; en
- Overige wateren:
onbemande duwbakken, overheidsschepen, pleziervaartuigen, veerboten, veerponten en open rondvaartboten,

moet zich in de stuurhut een vaartijdenboek (incl. Verklaring afgifte vaartijdenboek) bevinden (opmerking: aan boord van veerboten, veerponten en open rondvaartboten moet op Overige wateren in plaats van een vaartijdenboek, een scheepsjournaal aanwezig zijn).

De schipper (tevens gezagvoerder !) is verantwoordelijk voor de aanwezigheid van het vaartijdenboek en de aantekeningen die daarin moeten worden gemaakt. Een (door de CCR erkend) vaartijdenboek moet in ten minste één van de officiële talen (NL-FR-GB-DE) van de CCR worden bijgehouden. Het voorgaande vaartijdenboek moet worden voorzien van de onuitwisbare aantekening 'ongeldig'. Het ongeldig gemaakte vaartijdenboek moet gedurende zes maanden na de laatste aantekening aan boord van het schip worden bewaard.

In de exploitatiewijzen A1 en A2 moeten voor elk bemanningslid het begin en het einde van de rusttijden van elke dag gedurende de re is worden genoteerd. Na wisseling van de exploitatiewijze worden de 'vereiste aantekeningen' op een nieuwe

bladzijde van het vaartijdenboek genoteerd. Worden per dag twee of meer reizen met ongewijzigde bemanning afgelegd, kan worden volstaan met het invullen van het tijdstip van het begin van de eerste dagvaart en van het einde van de laatste dagvaart. De naleving van de rusttijden kan bovendien door een tachograaf worden aangetoond, die voldoet aan de technische vereisten.

Bij de bedrijfsinspectie wordt, behoudens uitzondering(en), het vaartijdenboek in de gehele inspectie periode gecontroleerd. Slechts de overtredingen die geheel of gedeeltelijk in de inspectieperiode vallen kunnen worden meegenomen in de eventuele boeterapportage. Andere overtredingen dienen te worden afgedaan met een waarschuwing maar dien wel geregistreerd te worden als tekortkoming en aan de overtreder als dusdanig te worden medegedeeld.

Interventie bij tekortkoming:

- Waarschuwing:
onvolledigheid met betrekking tot de 'vereiste aantekeningen' in het vaartijdenboek.
- Boeterapport:
ontbreken van alle 'vereiste aantekeningen' in het vaartijdenboek; onjuiste aantekeningen in het vaartijdenboek; en overige gevallen.

Opmerking: overtredingen inzake de registratieverplichtingen (boetefaitcode Atw 4.3.1) kunnen alleen maar tijdens een bedrijfsinspectie worden geconstateerd.

- LOD:
last onder dwangsom:
indien er sprake is van herhaling van het overtreden van de t.a.v. het vaartijdenboek, kan ter voorkoming van een volgende overtreding een LOD worden opgelegd. Er moet dan sprake zijn van meerdere overtredingen op hetzelfde schip of op verschillende schepen van dezelfde overtreder. De overtredingen moeten in beginsel binnen 1 jaar maar maximaal 2 jaar voor het opleggen van de LOD zijn vastgesteld.

Dienstboekje

Voor de aantekening van specifieke gegevens met betrekking tot de afgelegde reizen is de schipper verantwoordelijk. De schipper vult overeenkomstig de aanwijzingen en instructies voor het bijhouden van een dienstboekje regelmatig alle gegevens in het dienstboekje in.

Interventie bij tekortkoming:

- Waarschuwing:
dienstboekje niet in stuurhuis bewaren; en onvolledigheid met betrekking tot het bijhouden/invullen van het dienstboekje.
- Boeterapport:
overige gevallen.

3.3.12 *Tachograaf*

Het gebruik van een (goed functionerende) tachograaf is onder andere wettelijk verplicht bij:

- het exploiteren van een schip in het tijdvak van 22:00 uur en 06:00 uur in de exploitatiewijze A1 en in het tijdvak van 23:00 uur en 05:00 uur in de exploitatiewijze A2; en
- het verlengen van de vaart tot maximaal 16 uur (eenmaal per week) bij exploitatiewijze A1.

(nota bene. de registraties van de tachograaf moeten gedurende zes maanden na de laatste registratie aan boord van het schip bewaard worden).

Interventie bij tekortkoming:

- Waarschuwing:
varen in de 'bloktijd' zonder tachograaf binnen een kwartier na aanvang c.q. voor einde van de bloktijd A1 (22:00 uur)/ A2 (23:00 uur); geldigheid Verklaring tachograaf verlopen, doch tachograaf functioneert goed > tevens hersteltermijn van 1 maand opleggen; en Gebruiksaanwijzing tachograaf niet aan boord, maar men is in staat op verzoek een goede uitdraai te maken, wordt dit geaccepteerd.
- Boeterapport:
overige gevallen.
- LOD:
last onder dwangsom:
indien er sprake is van herhaling van het overtreden van de t.a.v. het ontbreken c.q. niet gebruik van de tachograaf, kan ter voorkoming van een volgende overtreding een LOD worden opgelegd. Er moet dan sprake zijn van meerdere overtredingen op hetzelfde schip of op verschillende schepen van dezelfde overtreder. De overtredingen moeten in beginsel binnen 1 jaar maar maximaal 2 jaar voor het opleggen van de LOD zijn vastgesteld.

3.4 Documenten wel of niet verplicht aan boord van het schip

Ingevolge de Bvw en de Svw (Scheepvaartverkeerswet (zie artikel 1.10 RPR/BPR)) moeten een aantal scheepsbescheiden aan boord van een schip altijd aanwezig zijn zoals vaartijdenboek, verklaring afgifte vaartijdenboek, CvO, meetbrief, vaarbevoegheidsbewijs, dienstboekje, verklaring/keuringsdocument tachograaf, etc. (opm.: de artikelen 1.10 RPR en BPR zijn niet gelijkloidend!).

Bij een bedrijfsinspectie geeft de Ots de documenten, voor zover mogelijk, desgevraagd aan de toezichthouder ter inzage af. Er kunnen omstandigheden zijn (bijv. in geval van een pandemie) om van voornoemde werkwijze af te wijken. In dat geval is het mogelijk om de administratieve bescheiden digitaal of in kopie van de Ots te ontvangen. Op basis van de vakmanschap van de toezichthouder worden de administratieve bescheiden op "echtheid" geverifieerd. Bij twijfel moet de toezichthouder bij de instantie die het document heeft verstrekt (KIWA, CBR, SAB, ILT, etc.) de "echtheid" verifiëren. De (NL) vaarbewijzen, (NL)patenten en (NL)dienstboekjes worden bij een bedrijfsinspectie te allen tijde geverifieerd.

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
088 489 00 00

www.ilent.nl

@ILT_Scheepvaart

Januari 2024