



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Werkinstructie objectinspectie binnenvaart

Binnenvaartwet en Arbeidstijdenwet



Werkinstructie objectinspectie binnenvaart

Binnenvaartwet en Arbeidstijdenwet



Datum

1 januari 2024

Colofon

Uitgegeven door

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

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 objectinspectie	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	17
3.3.7	Rusttijden van de bemanningsleden	20
3.3.8	Vaartijd van een schip (Vaart)	21
3.3.9	Exploitatiewisseling	23
3.18.01	Scheepsnummer	24
3.3.11	Gegevensverstrekking	25
3.3.12	Tachograaf	27
3.4	Documenten wel of niet verplicht aan boord van het schip	28

1 Inleiding

Het toezicht op de binnenvaart vindt plaats op basis van object- en bedrijfsinspecties. Deze werkinstructie heeft betrekking op de reguliere objectinspecties. Om moverende redenen kan onder andere bij thematische projecten met betrekking tot de objectinspecties van deze ILT-werkinstructie worden afgeweken. Naast deze ILT-werkinstructie is er een separate ILT-werkinstructie met betrekking tot de bedrijfsinspecties binnenvaart.

Deze werkinstructie objectinspectie 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 objectinspecties 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*);
- intrekken CvO, intrekken Bvw-ontheffingen, intrekken of invorderen vaarbevoegdheid (*uitsluitend ILT*);
- onderbreken gebruik schip o.g.v. artikel 17 Bvw (bij onmiddellijk gevaar voor de veiligheid van het schip of zijn omgeving) (*uitsluitend ILT*);
- (spoedeisende) bestuursdwang o.g.v. artikel 44 Bvw (*direct gevaar of ernstige gevolgen bij een incident*) (*uitsluitend ILT*); en
- staken arbeid o.g.v. artikel 8:2 Atw (*ernstige mate wordt gehandeld in strijd met de arbeids- en rusttijden of deugdelijke administratie*).

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).

Interveniëren bij gevaarlijke situaties

Tijdens de inspectie kan de toezichthouder ongebruikelijke situaties tegenkomen waarbij onmiddellijke actie vereist is, bijvoorbeeld bij acuut gevaar. Het is aan de toezichthouder om te beoordelen of een overtreding direct gevaar of ongewenste of onveilige situaties oplevert. In deze gevallen kan er grote urgentie zijn om direct maatregelen te nemen. Als het gaat om direct gevaar kan het noodzakelijk zijn om direct een eind te maken aan een overtreding. In dit soort situaties wordt vaak gebruikgemaakt van aparte interventies om bijvoorbeeld gebruik van een object voorkomen worden, of kunnen werkzaamheden worden stilgelegd. Dit kan alleen op grond van bijzondere wet zoals bijvoorbeeld artikel 17, lid 1, van de Binnenvaartwet. Maatregelen van tijdelijke aard kunnen overigens samengaan met andere interventies, die voor een definitieve oplossing moeten zorgen.

3 Uitvoering objectinspectie

3.1 Algemeen

Bij een objectinspectie wordt het schip feitelijk bezocht. Objectinspecties kunnen door alle bevoegde toezichthouders worden uitgevoerd.

Er zijn afspraken gemaakt omtrent de selectie van de schepen die geïnspecteerd worden. Het doel daarvan is om de toezichtlast te beperken. In dit onderdeel wordt ingegaan op hoe er wordt geselecteerd voor een objectinspectie en welke items er vervolgens, behoudens uitzondering, worden geïnspecteerd.

3.2 Selectie

Het toezicht op de binnenvaart vindt risico gestuurd plaats of na een ontvangen melding van een tekortkoming. Wanneer de toezichthouder een objectinspectie wil uitvoeren gaat hij eerst na of een schip in aanmerking komt voor een inspectie. Hier wordt door de meeste overheidsdiensten het digitaal programma van de ILT genaamd Inspectieview voor gebruikt. Inspectieview is een schil over de inspectiegegevens van schepen van de diverse toezichthoudende overheidsinstanties. In Inspectieview is onder andere op te zoeken wanneer het schip op welke datum/data eerder is geïnspecteerd inclusief de resultaten van die inspecties.

Afhankelijk van voornoemde bevindingen en de laatst plaatsgevonden inspectie kan de toezichthouder besluiten of het schip voor een inspectie in aanmerking komt.

Een schip komt in aanmerking voor een inspectie 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 objectinspectie kan de naleving van alle van toepassing zijnde voorschriften worden gecontroleerd. De werkwijze met betrekking tot diverse voorschriften wordt hieronder nader toegelicht.

Bij een objectinspectie 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 voortduring leiding geeft 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.

In bovengenoemde situaties kan het gebruik van het schip echter natuurlijk wel worden onderbroken op grond van artikel 17 Bvw, als de staat van het schip waarin het zich bevindt zodanig is dat de veiligheid ervan of van zijn omgeving onmiddellijk gevaar loopt.

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.

- Proces-verbaal:
CvO niet aan boord van schip aanwezig (Politiestrafbeschikking (zie artikel 1.10 BPR/RPR).

- Onderbreken
gebruik schip /
Bestuursdwang /
LOD:

onderbreken gebruik schip:

de staat van het schip zodanig is dat de veiligheid ervan of van zijn omgeving onmiddellijk gevaar loopt (*bijv. stoppen en/of sturen en/of ankeren schip is onmogelijk, ernstige schade aan het schip*).

bestuursdwang:

geen (geldig) CvO.

last onder dwangsom:

indien er sprake is van herhaling van het overtreeden 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 inspectie van een schip is gericht op onder andere:

1. de geldigheid van de documenten die bij de technische uitrustingsstukken van een schip horen (bijv. brandblussers); en
2. het gebruik van het schip overeenkomstig de voorschriften zoals vermeld op het CvO (bijv. mag een schip, op basis van hetgeen staat vermeld in het CvO, een ander schip slepen, duwen, langszij meenemen, etc.).

Als door de toezichthouder daarnaast bij een inspectieronde van het schip echter opvallende technische tekortkomingen/gebreken (met betrekking tot onder andere (nood)stuurwerkinrichting, ankergerie, veiligheidsvoorzieningen, etc.) worden waargenomen, kan er wel 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.

- Onderbreken gebruik schip/
Bestuursdwang/
LOD: onderbreken gebruik schip:
de staat van het schip zodanig is dat de veiligheid ervan of

van zijn omgeving onmiddellijk gevaar loopt (*bijv. stoppen en/of sturen en/of ankeren schip is onmogelijk, ernstige schade aan het schip*).

bestuursdwang:

ernstige tekortkoming/gebrek m.b.t. techniek schip.

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.

Over de controle van technische onderdelen zijn echter de volgende afspraken gemaakt. De technische controle vanuit handhaving 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). Het is niet de bedoeling om na te gaan of een schip aan de eisen zoals gesteld in de ESTRIN voldoet. Dit wordt getoetst bij de certificering. Het is echter niet uit te sluiten dat er tijdens inspectie, belangrijke technische standaarden geïnspecteerd worden zoals het stuurwerk, het ankergerie, de vluchtweg(en), de veiligheidsmiddelen, de veiligheidsvoorzieningen, etc..

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).

Voornoemde 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*).
- Onderbreken gebruik schip / Bestuursdwang/
LOD:
bestuursdwang:
onderbemanning echter m.u.v. aanwezigheid van een deksman in plaats van een lichtmatroos aan boord, terwijl deze deksman niet in de "tabellen" voorkomt (o.b.v. proportionaliteitsbeginsel); en onderkwalificatie van **één** bemanningslid **van meer dan 2 niveaus** of **meerdere** bemanningsleden **ongeacht** aantal niveau('s)
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 objectinspectie is de te inspecteren rusttijdperiode van elk (nautisch) bemanningslid niet verder terug dan vanaf het einde waarop voor de laatste keer door het bemanningslid een ononderbroken rusttijd is genoten van zes c.q. acht uren (op een stilliggend schip c.q. (onder voorwaarden) varend schip. Het vorenstaande betekent dus dat:

- 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 uur; 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 een 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.
- Bestuursdwang / Bevel staken
Arbeid: bestuursdwang/bevel staken arbeid:
exploitatiewijze A1 > rusttijd in 24-uurperiode minder dan 8 aaneengesloten uren; en exploitatiewijze A2 > rusttijd in 24-uurperiode minder dan 6 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 objectinspectie gaat de inspectie van de vaartijd van een schip niet verder terug dan vanaf het einde waarop voor de laatste keer de vaartijd van het schip is onderbroken voor de duur van acht c.q. zes aaneengesloten uren (in de exploitatiewijze A1 c.q. A2). Het vorenstaande betekent dat:

- 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.
- Bestuursdwang / LOD: bestuursdwang: 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.

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.
- Bestuursdwang /
LOD: bestuursdwang:
A1 naar A2 > rusttijd vóór de wisseling minder dan zes aaneengesloten uren buiten de vaartijd;
A2 naar A1 > rusttijd vóór de wisseling minder dan acht aaneengesloten uren buiten de vaartijd;
B naar A1 of A2 > rusttijd vóór de wisseling minder dan acht, respectievelijk minder dan zes, aaneengesloten uren in-/buiten de vaartijd; en
A1 of A2 naar B > rusttijd vóór de wisseling minder dan acht, respectievelijk minder dan zes, aaneengesloten uren buiten de vaartijd.
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, 1^e 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 aanbreng).

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 reis 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 objectinspectie wordt, behoudens uitzondering(en), het vaartijdenboek gecontroleerd vanaf het einde van de laatst genoten volledige rusttijd.

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.

- Bestuursdwang /
Bevel staken
Arbeid / Proces-
Verbaal / LOD: bestuursdwang (Akte wateren)/ bevel staken arbeid (Overige wateren):
indien arbeid wordt verricht die, naar het oordeel van de toezichthouder, in ernstige mate in strijd is met de bij-/krachtens de 'wet' en de daarop berustende bepalingen gegeven regels inzake deugdelijke registratie
proces-verbaal:
valsheid in geschrifte (art. 225 lid 1 e/of lid 2 WvSr)

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
tekortkoming(en) 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.
- Bestuursdwang /
LOD: bestuursdwang
varen in de 'bloktijd' zonder tachograaf meer dan een kwartier na aanvang c.q. voor einde van de bloktijd A1 (22:00 uur)/ A2 (23:00 uur)
last onder dwangsom:
indien er sprake is van herhaling van het overtreden van het gebruik van de tachograaf, danwel het ontbreken ervan, 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!).

Als bij een objectinspectie akkoord wordt gegaan met het ter inzage afgeven/tonen van kopieën van documenten/scherm van een telefoontoestel/etc. (bijv. vaarbevoegdheidsbewijs, dienstboekje, etc.), dan dienen deze documenten altijd door de toezichthouder op originaliteit te worden geverifieerd bij de instantie die het document heeft verstrekt (KIWA, CBR, SAB, ILT, etc.).

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