



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Werkinstructie bedrijfsinspectie binnenvaart

Binnenvaartwet en Arbeidstijdenwet



Werkinstructie bedrijfsinspectie binnenvaart

Binnenvaartwet en Arbeidstijdenwet

Datum 1 januari 2026

Colofon

Uitgegeven door Inspectie Leefomgeving en Transport

Postadres Postbus 16191, 2500 BD Den Haag
Telefoon 088 489 00 00
Website www.ilent.nl

Inhoudsopgave

Inleiding	4
1. Algemeen	5
1.1 NL-overheidsdiensten voor het toezicht	5
1.2 Bevoegdheden en plichten van de toezichthouder	5
1.3 Interventies	6
2. Uitvoering bedrijfsinspectie	8
2.1 Algemeen	8
2.2 Selectie	8
2.3 Inspectie-items	9
2.4 Documenten wel of niet verplicht aan boord van het schip	20

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 (Atw). Deze werkinstructie is ook bedoeld om de onder toezicht staande (Ots) te informeren over de werkwijze bij het toezicht op de naleving van de wettelijke voorschriften door de Ots. Als 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
- Inspectie (toezicht/opsporing) en interventie met betrekking tot de Atw

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

1. Algemeen

1.1 NL-overheidsdiensten voor het toezicht

Binnenvaartwet

De volgende overheidsdiensten zijn in Nederland bevoegd om toezicht te houden op de Bvw, artikel 40 Bvw en verder:

- Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)
- 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)
- Waterschap Rivierenland.

Arbeidstijdenwet

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

- Nederlandse Arbeidsinspectie
- Inspectie Leefomgeving en Transport
- Nationale Politie
- Rijkswaterstaat (VWM)

1.2 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 als dit van toepassing is, in de Wet op de economische delicten (Wed).

Bevoegdheden toezichthouder

Voor de bestuurlijke handhaving heeft de toezichthouder bevoegdheden uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb), hoofdstuk 5. Van de bevoegdheden zij slechts gebruik maken voor zover dat redelijkerwijs nodig is voor de vervulling van de taak.

De Bvw geeft nog enkele specifieke afwijkingen op deze bevoegdheden:

- Artikel 41 lid 1 van de Bvw kent aan de toezichthouder ook de bevoegdheid toe om afgifte te vorderen van bij of volgens de Bvw vereiste documenten die ongeldig zijn verklaard of zijn ingetrokken.

- In artikel 41 lid 2 van de Bvw heeft de toezichthouder **niet** 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 als 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.
- 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 diens taak zich houden aan een aantal gedragsregels. Die gedragsregels staan vermeld in het:

- Geschreven recht, onder andere Awb.
- Algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Zoals het verbod op vooringenomenheid, fair play beginsel, rechtszekerheidsbeginsel, gelijkheidsbeginsel, evenredigheidsbeginsel en 'détournement de pouvoir'.

Daarnaast moet de toezichthouder zich er voortdurend van bewust 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. Als 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.

1.3 Interventies

Naar aanleiding van bedrijfsinspecties kunnen één of meerdere interventies worden toegepast als de toezichthouder/opsporingsambtenaar een overtreding constateert. 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) vervallen. Op basis van de Landelijke Handhavingsstrategie Omgeving (LHSO) is de Handhavingsstrategie ILT (LHS) geactualiseerd. De nieuwe Handhavingsstrategie van de ILT is sinds 1 januari 2024 in werking.

Voorbeelden van interventies zijn:

- Informatie geven
- Waarschuwen (bij geen direct veiligheidsrisico)
- Boeterapport (overtreding kan tot een onveilige situatie leiden)
- Last onder dwangsom (alleen de ILT)
- Intrekken Certificaat van Onderzoek (CvO), intrekken Bvw-ontheffingen, intrekken of invorderen vaarbevoegdheid (alleen de 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 2 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.
- Combinatie van repressieve en correctieve interventie, bijvoorbeeld een last onder dwangsom en een bestuurlijke boete.

Wat mag niet?

- Combinatie van 2 correctieve interventies. Een toezichthouder kan dus niet tegelijkertijd een last onder dwangsom en een last onder bestuursdwang opleggen.
- 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 om over te stappen naar de bestuursrechtelijk bestraffende weg. Dit gebeurt volgens het 'una via' beginsel.

2. Uitvoering bedrijfsinspectie

2.1 Algemeen

Bij een bedrijfsinspectie wordt het schip meestal niet fysiek bezocht. De bedrijfsinspecties worden in beginsel alleen door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) uitgevoerd.

De ILT voert binnen haar toezichttaken een risicoanalyse uit om te bepalen waar de maatschappelijke risico's het grootst zijn. De ILT heeft afspraken gemaakt over de selectie van de schepen die geïnspecteerd worden bij een bedrijfsinspectie. Dit hoofdstuk gaat in op en hoe de selectie van bedrijfsinspecties plaatsvinden en welke items er vervolgens, behoudens uitzonderingen, worden geïnspecteerd.

2.2 Selectie

Schepen en bedrijven worden op 2 manieren geselecteerd voor een bedrijfsinspectie. De selectie is mogelijk op basis van een signaal of klacht. Of op basis van het jaarwerkplan van de afdeling Toezicht veilige mobiliteit.

Voorbeeld van een signaal of klacht:

- Er is een ongeval of incident geweest
- Er is een zichtwaarneming geweest
- Een melding van een buitenlandse toezichthoudende dienst
- Er zijn klachten of meldingen ontvangen van (overige) derden

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

Het toezicht op de binnenvaart vindt risico gestuurd plaats. Daarom kan de ILT na een ontvangen signaal of klacht van een tekortkoming of incident besluiten tot een bedrijfsinspectie. Bij de selectie van schepen of bedrijven voor een bedrijfsinspectie gebruikt de inspecteur eerst 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 laat onder andere zien op welke datum/data het schip eerder is geïnspecteerd, inclusief de resultaten van die inspectie(s). Op basis van de verzamelde informatie, en de feiten en omstandigheden van de melding of klacht, stelt de ILT vast welke schepen worden geïnspecteerd bij een bedrijfsinspectie als het bedrijf meerdere schepen exploiteert.

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.
- Bij de laatste voorafgaande inspectie zijn één of meer tekortkomingen geconstateerd en/of afspraken gemaakt met betrekking tot herstel van voornoemde tekortkomingen.

Onbekend

- Altijd inspectie.

De hierboven genoemde uitgangspunten komen voort uit de toezichtpraktijk en ervaring. Opgemerkt moet worden dat de toezichthouder altijd zijn autonome beslissingsbevoegdheid behoudt om een selectie voor het al dan niet inspecteren te nemen. Ook als dit betekent dat er in sommige situaties in afwijking van de genoemde uitgangspunten.

2.3 Inspectie-items

Bij een bedrijfsinspectie kan de naleving worden gecontroleerd van alle voorschriften die van toepassing zijn. De inspectiemethode 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 verder toegelicht.

Bij een bedrijfsinspectie worden de hieronder genoemde items (behoudens uitzondering) geïnspecteerd.

2.3.1 Document van toelating

(artikel 5 Bvw en volgende)

Het is alleen toegestaan om als exploitant van een schip bedrijfsmatig vervoer van goederen of personen te verrichten als het document van toelating is afgegeven. Uitzondering: bijvoorbeeld veerponten die de stroom dwars oversteken.

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

Interventie bij tekortkoming

- **Waarschuwing**

Een administratieve tekortkoming op het document van toelating, bijvoorbeeld bij verhuizing geen adreswijziging of verandering rechtsvorm onderneming. Ook 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 heeft aangeboden, controleert in dit geval altijd actief zelf of het herstel binnen de afgesproken periode heeft plaatsgevonden. Als een en ander is hersteld, wordt dat altijd in het registratiesysteem vermeld. De Ots moet aantonen dat het herstel is uitgevoerd. Is het herstel niet uitgevoerd? Dan wordt, als later alsnog een boeterapport wordt opgemaakt, aangegeven in het boeterapport dat er een kans tot herstel was geboden.

- **Last onder dwangsom (LOD)**

Als er sprake is van herhaling van het overtreden van het ontbreken van een (geldig) document van toelating, kan de ILT ter voorkoming van een volgende overtreding een LOD opleggen. 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.

2.3.2 Vakbekwaamheid

(artikel 6 Bvw en volgende)

Doel van 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 (zogenoemde 'vervoersmanager') werken, 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 maximaal 200 metrieke ton, eigen vervoer en passagiersvervoer.

Ontheffing van de vakbekwaamheidseis is mogelijk tot maximaal 1,5 jaar (zie artikel 2.5 Binnenvaartregeling, Bvr).

Interventie bij tekortkoming

- **Waarschuwing**
Ontbreken 'vervoersmanager'. Ook 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 heeft aangeboden, controleert in dit geval altijd actief zelf of het herstel binnen de afgesproken periode heeft plaatsgevonden. Als een en ander is hersteld, wordt dit altijd in het registratiesysteem vermeld. De Ots moet aantonen dat het herstel is uitgevoerd. Is het herstel niet uitgevoerd? Dan wordt, als later alsnog een boeterapport wordt opgemaakt, aangegeven in het boeterapport dat er een kans tot herstel was geboden.
- **Last onder dwangsom (LOD)**
Als er sprake is van herhaling van het overtreden van het ontbreken van een 'vervoersmanager', kan de ILT ter voorkoming van een volgende overtreding een LOD opleggen. 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.

2.3.3 Certificaat van Onderzoek

(artikel 7 Bvw en volgende)

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. Als een CVO-plichtig schip gebruikt wordt, zijn ook de technische eisen van toepassing. Hiervoor is het niet van belang is of er een geldig CVO is afgegeven.

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, ook al zijn er geen technische eisen, wel worden onderbroken op grond van artikel 17 Bvw. Hiervoor moet de staat van het schip zodanig zijn dat de veiligheid van het schip of haar omgeving onmiddellijk in gevaar loopt.

Interventie bij tekortkoming:

- **Waarschuwing**
Wanneer er sprake is van een administratieve tekortkoming op het CVO, kan de toezichthouder een hersteltermijn van 1 maand aanbieden.

- **Boeterapport**

- Wanneer een certificaat plichtig schip wordt gebruikt en er is geen of geen geldig CVO afgegeven.
- Daarnaast is het met betrekking tot certificaat plichtige schepen mogelijk om bij technische tekortkomingen een boeterapport op te maken.
- CVO niet aan boord aanwezig en niet direct kunnen tonen (BVW 5.1.010)
- Bij overige voorvallen en het niet nakomen van de afspraak binnen de hersteltermijn.

Zie opmerking hieronder.

Opmerkingen:

- De ots kan maximaal 1 jaar voor de einddatum van het CVO al een verzoek tot verlenging van de geldigheid indienen. De keuringsinstanties hebben de mogelijkheid om een voorlopig CVO af te geven als de termijnen niet worden gehaald.
- De toezichthouder die een afspraak over een hersteltermijn aan heeft geboden, controleert in dit geval altijd zelf actief of het herstel binnen de afgesproken periode plaats heeft gevonden. Als Ots kan aantonen dat het herstel is uitgevoerd, wordt dat altijd in het registratiesysteem vermeld. Is het herstel niet uitgevoerd? Dan wordt later eventueel alsnog een boeterapport opgemaakt, waarin de toezichthouder aangeeft dat er een kans tot herstel was geboden
- De eigenaar van het schip dient het schip te certificeren. Het is verboden om een schip zonder certificaat te gebruiken. Contact met keuringsinstanties en klasse bureaus dient te lopen via ILT (piket inspecteur neemt contact op met team Certificering Binnenschepen en Scheepsmeting indien gewenst).

- **Proces-verbaal**

Artikel 49 Bvw; Wanneer door het handelen in strijd met specifieke verbodsbepalingen uit de Bvw 'gevaar voor de openbare veiligheid ontstaat of kan ontstaan', worden deze gedragingen aangemerkt als strafbaar feit (overtreding). De verbodsbepalingen uit de Bvw zijn opgenomen in de rangschikking van art. 1, onder 4°, Wet economische delicten. Onder 'gevaar voor de openbare veiligheid' wordt derhalve verstaan: overtredingen, waarbij niet alleen de veiligheid van het schip of zijn bemanning, maar ook die van zijn omgeving gevaar loopt of kan lopen. Bij omgeving kan onder meer gedacht worden aan de directe omgeving, aan het overige scheepvaartverkeer en aan derden als passagiers, recreanten (zwemmers) of omwonenden. Zie hiervoor de Aanwijzing Binnenvaart paragraaf 2.2.1.

- **Onderbreken gebruik schip/bestuursdwang/LOD:**

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

Bestuursdwang: geen (geldig) CvO.

Last onder dwangsom: Bij het ontbreken van een (geldig) CvO, kan de toezichthouder een LOD opleggen om een volgende of voortdurende van de overtreding te voorkomen. Bij technische tekortkomingen kan de toezichthouder ook een LOD opleggen. Er moet dan sprake zijn van meerdere overtredingen op hetzelfde schip of op verschillende schepen van dezelfde overtreder. De overtredingen moeten in principe binnen 1 jaar en maximaal 2 jaar voor het opleggen van de LOD zijn vastgesteld.

2.3.4 Techniek

(artikel 8 Bvw en volgende)

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 (in verband met verlenging van het voorafgaande CvO), gelden de situatie en de voorschriften zoals vermeld op het voorgaande CvO.

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

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

Interventie bij tekortkoming:

- **Waarschuwing**
Geldigheid documenten maximaal 1 maand verstreken en tekortkoming/gebrek met betrekking tot techniek schip van geringe betekenis. Ook 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. Als een en ander is hersteld wordt dat altijd in het registratiesysteem vermeld. De Ots moet aantonen dat het herstel is uitgevoerd. Is het herstel niet uitgevoerd? Dan wordt, als later alsnog een boeterapport wordt opgemaakt, aangegeven in het boeterapport dat er een kans tot herstel was geboden.
- **Last onder dwangsom (LOD)**
Als er sprake is van herhaling van het overtreden van tekortkomingen/gebreken met betrekking tot techniek schip, kan de ILT ter voorkoming van een volgende overtreding een LOD opleggen. 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.

2.3.5 Meetbrief

(artikel 21 Bvw en volgende)

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 als er sprake is van een administratieve tekortkoming op de Meetbrief. Ook 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. Als een en ander is hersteld, wordt dat altijd in het registratiesysteem vermeld. De Ots moet aantonen dat het herstel is uitgevoerd. Is het herstel niet uitgevoerd? Dan wordt, als later alsnog een boeterapport wordt opgemaakt, aangegeven in het boeterapport dat er een kans tot herstel was geboden.

2.3.6 Samenstelling minimumbemanning/deskundigheid bemanningsleden

(artikel 22 Bvw en volgende)

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

Op het niet voldoen aan de wettelijke regels die hierover gaan, staat een streng handhavingsbeleid omdat:

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

Bij de inspectie op de samenstelling (en kwalificatie) van de minimumbemanning, moet altijd rekening gehouden worden 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 rondom de samenstelling en kwalificatie van de minimumbemanning is er sprake van 'onder bemanning' en/of 'onder kwalificatie'.

Er is altijd sprake van onder bemanning als:

1. Minder bemanningsleden aan boord van een schip aanwezig zijn dan wettelijk is voorgeschreven.
2. Er wel genoeg bemanningsleden zijn, maar er sprake is van een tekort van 1 of meerdere schippers met een (geldig) vaarbewijs.

Er is sprake van onder kwalificatie 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 'wegstrep(en)' 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 'onder bemanning'.

Voorbeeld 1:

Vereist: schipper - stuurman – matroos

Aan boord: schipper – matroos

Overtreding: 1 keer stuurman te weinig

(dus niet: 1 x onder gekwalificeerd 2 niveaus en 1 keer matroos te weinig)

Voorbeeld 2:

Vereist: schipper - stuurman – lichtmatroos

Aan boord: schipper – matroos

Overtreding: 1 x onder gekwalificeerd 2 niveaus en 1 keer lichtmatroos te weinig.

(De matroos is namelijk geen vereist 'niveau' en hoef je dus niet 'weg te strepen'. Het 'niveau' van matroos kan of de lichtmatroos vervangen of 2 niveaus onder gekwalificeerd zijn ten opzichte van het 'niveau' van de stuurman. In dit geval kiest de toezichthouder voor de 2de/laatste zienswijze, namelijk 1 keer lichtmatroos te weinig, omdat het boetebedrag lager uitvalt).

In Nederland zijn uitsluitend geldig:

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

Deze 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 van datum 1-12-2015) is het mogelijk dat de houder van een dienstboekje in het bezit is van een RO- of CZ-matrozendiploma.

Deze diploma staat vermeld in het dienstboekje (volgens art 3.02 lid 3 sub a RSP). 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 onder kwalificatie, worden de volgende 6 niveaus gehanteerd:

- Niveau 1: schipper
- Niveau 2: stuurman/machinist
- Niveau 3: volmatroos/matroos motordrijver
- Niveau 4: matroos
- Niveau 5: lichtmatroos
- Niveau 6: deksman

Interventie bij tekortkoming:

- **Waarschuwing**
Zeer bijzondere omstandigheden waardoor er onverwachts met minder bemanning wordt gevaren.
- **Boeterapport**
Bij onder bemanning en bij onder kwalificatie (werkgever/gezagvoerder wanneer dit niet onder gezag is) en bij geen of niet geldig vaarbewijs (gezagvoerder wanneer dit direct aan hem te verwijten is en werkgever)
(normadressaat: werkgever/gezagvoerder wanneer dit niet onder zijn gezag is en gezagvoerder wanneer dit verwijtbaar is).
- **Onderbreken gebruik schip/bestuursdwang/LOD:**

Bestuursdwang: onder bemanning, maar met uitzondering van aanwezigheid van een deksman in plaats van een lichtmatroos aan boord, terwijl deze deksman niet in de 'tabellen' voorkomt (op basis van proportionaliteitsbeginsel). En onder kwalificatie van 1 bemanningslid van meer dan 2 niveaus of meerdere bemanningsleden ondanks het aantal niveau('s).

Last onder dwangsom: als het overtreden van bemanningsvoorschriften zich

herhaalt, kan de toezichthouder een LOD opleggen om een volgende overtreding te voorkomen. Er moet dan sprake zijn van meerdere overtredingen op hetzelfde schip of op verschillende schepen van dezelfde overtreder. De overtredingen moeten in principe binnen 1 jaar en maximaal 2 jaar voor het opleggen van de LOD zijn vastgesteld.

2.3.7 Rusttijden van de bemanningsleden

(artikel 22 Bvw een volgende, 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, bijvoorbeeld de eigenaar/schipper. Dit 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.
- 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 en dergelijke) 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?
- 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 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 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**.
- In exploitatiewijze B gaat de berekening van de 48-uurperiode(s) in **vóór** de laatst ononderbroken rusttijd van 6 uur.

Wordt het schip geëxploiteerd in de exploitatiewijze B en is de samenstelling van de

minimumbemanning is volgens 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.
 - Exploitatiewijze A2: rusttijd in 24-uurperiode tenminste 5 aaneengesloten uren.
- **Boeterapport**
 - Exploitatiewijze A1: rusttijd in 24-uurperiode minder dan 7 aaneengesloten uren.
 - Exploitatiewijze A2: rusttijd in 24-uurperiode minder dan 5 aaneengesloten uren.

2.3.8 Vaartijd van een schip (Vaart) en onderbreking van de vaartijd

(artikel 22 Bvw en volgende, 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 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 8, of 6 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.
- In de exploitatiewijze A2 tussen 23.00 en 05.00 uur.

Er mag van deze tijden worden afgeweken mits volgens vigerende wet- en regelgeving. Zie voorschriften met betrekking tot 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.
- Exploitatiewijze B: vaartijd van ten hoogste 24 uur, telkens per (binnen een periode van) 24 uur.

Bij exploitatiewijze A1 mag de vaartijd 1 keer per week tot maximaal 16 uur worden verlengd. Dit mag als 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 vindt de inspectie met betrekking tot de vaartijd van een schip plaats over een van meerdere dagen/weken, dat vooraf door de toezichthouder is bepaald.

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

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

Interventie bij tekortkoming

- **Waarschuwing**
 - Exploitatiewijze A1: aaneengesloten onderbreking van de vaartijd in 24-urperiode tenminste 7 uren en 45 minuten.
 - Exploitatiewijze A1: vaartijd in 24-urperiode ten hoogste 14 uren en 15 minuten of 16 uren en 15 minuten.
 - Exploitatiewijze A2: aaneengesloten onderbreking van de vaartijd in 24-urperiode tenminste 5 uren en 45 minuten.
- **Boeterapport**
 - Exploitatiewijze A1: aaneengesloten onderbreking van de vaartijd in 24-urperiode minder dan 7 uren en 45 minuten.
 - Exploitatiewijze A1: vaartijd in 24-urperiode meer dan 14 uren en 15 minuten of 16 uren en 15 minuten.
 - Exploitatiewijze A2: aaneengesloten onderbreking van de vaartijd in 24-urperiode minder dan 5 uren en 45 minuten.
- **Last onder dwangsom (LOD)**

Als er sprake is van herhaling van het overtreden van de vaartijd, kan de ILT ter voorkoming van een volgende overtreding een LOD opleggen. 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.

2.3.9 Exploitatiewisseling

(artikel 22 Bvw en volgende, 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 als de bemanning geheel is afgelost, is het ook toegestaan om te wisselen:

- **A1 naar A2**, als de voor A2 bestemde bemanningsleden direct vóór de wisseling een rusttijd van 8 uur, waarvan 6 uur buiten de vaartijd, in acht genomen en aangetoond hebben en de voor A2 voorgeschreven versterking zich aan boord bevindt.
- **A2 naar A1**, als de voor A1 bestemde bemanningsleden direct vóór de wisseling een ononderbroken rust van 8 uur buiten de vaartijd in acht genomen en aangetoond hebben.
- **B naar A1 of A2**, als de voor A1 respectievelijk A2 bestemde bemanningsleden direct vóór de wisseling een ononderbroken rusttijd van 8, respectievelijk 6 uur, in-/buiten de vaartijd in acht genomen en aangetoond hebben.
- **A1 of A2 naar B**, als de voor B bestemde bemanningsleden direct vóór de wisseling een ononderbroken rusttijd van 8, respectievelijk 6 uur buiten de vaartijd of overeenkomstig de voorschriften van artikel 18.02, lid 4, 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 5 aaneengesloten uren buiten de vaartijd.
 - A2 naar A1: rusttijd vóór de wisseling tenminste 7 aaneengesloten uren buiten de vaartijd.
 - B naar A1 of A2: rusttijd vóór de wisseling tenminste 7, respectievelijk 5, aaneengesloten uren in/buiten de vaartijd.
 - A1 of A2 naar B: rusttijd vóór de wisseling tenminste 7, respectievelijk 5, aaneengesloten uren buiten de vaartijd.

- **Boeterapport**

- A1 naar A2: rusttijd vóór de wisseling minder dan 5 aaneengesloten uren buiten de vaartijd.
- A2 naar A1: rusttijd vóór de wisseling minder dan 7 aaneengesloten uren buiten de vaartijd.
- B naar A1 of A2: rusttijd vóór de wisseling minder dan 7, respectievelijk 5, aaneengesloten uren in/buiten de vaartijd.
- A1 of A2 naar B: rusttijd vóór de wisseling minder dan 7, respectievelijk 5, aaneengesloten uren buiten de vaartijd.

- **Last onder dwangsom (LOD)**

Als er sprake is van herhaling van het overtreden van exploitatiewisselingsvoorschriften, kan de ILT ter voorkoming van een volgende overtreding een LOD opleggen. 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.

2.3.10 Scheepsnummer

(artikel 36 Bvw en volgende)

Aan een binnenschip dat in NL (op grond van artikel 785, lid 1, 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 2 weken is aangebracht dan wel de wijzigingen van het schip als dit van belang is niet zijn doorgegeven, dan wel via lid 3, niet op de juiste wijze is aangebracht (de 1^e aanbrengh).

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 in verband met werkzaamheden of wanneer de kennisgeving (na toekenning scheepsnummer) niet ouder is dan 2 maanden. Ook hersteltermijn van 1 maand aanbieden.

- **Boeterapport**

Scheepsnummer niet aangebracht binnen 2 weken dan wel de wijzigingen van het schip, als dit van belang is, 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. Als een en ander is hersteld wordt dat altijd in het registratiesysteem vermeld. De Ots moet aantonen dat het herstel is uitgevoerd. Is het herstel niet uitgevoerd? Dan wordt, als later alsnog een boeterapport wordt opgemaakt, het een en ander 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).

2.3.11 Gegevensverstrekking

(artikel 37 Bvw en volgende.)

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.

Overige wateren: onbemande duwbakken, overheidsschepen, pleziervaartuigen, veerbotten, veerponten en open rondvaartboten, moet zich in de stuurhut een vaartijdenboek (inclusief Verklaring afgifte vaartijdenboek) bevinden.

Opmerking: aan boord van veerbotten, veerponten en open rondvaartboten moet op Overige wateren in plaats van een vaartijdenboek, een scheepsjournaal aanwezig zijn.

De schipper (**ook 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 van de CCR worden bijgehouden. Dit is Nederlands, Frans, Engels of Duits. Het voorgaande vaartijdenboek moet worden voorzien van de onuitwisbare aantekening 'ongeldig'. Het ongeldig gemaakte vaartijdenboek moet gedurende 6 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 2 of meer reizen met ongewijzigde bemanning afgelegd, kan worden volstaan met het invullen van het tijdstip van het begin van de 1^e 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 moeten worden afgedaan met een waarschuwing, maar moeten wel geregistreerd 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.
- **Last onder dwangsom (LOD)**
Als er sprake is van herhaling van het overtreden van de ten aanzien van het vaartijdenboek, kan de ILT ter voorkoming van een volgende overtreding een LOD opleggen. 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 volgens 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.

2.3.12 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.
- Het verlengen van de vaart tot maximaal 16 uur (eenmaal per week) bij exploitatiewijze A1. Let op: de registraties van de tachograaf moeten gedurende 6 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 of voor einde van de bloktijd A1 (22.00 uur)/ A2 (23.00 uur). Geldigheid Verklaring tachograaf verlopen, maar tachograaf functioneert goed? Ook hersteltermijn van 1 maand opleggen.
Gebruiksaanwijzing tachograaf niet aan boord, maar men is in staat op verzoek een goede uitdraai te maken. Dit wordt geaccepteerd.
- **Boeterapport**
Overige gevallen.
- **Last onder dwangsom (LOD)**
Als er sprake is van herhaling van het overtreden van de ten aanzien van het ontbreken of niet gebruiken van de tachograaf, kan de ILT ter voorkoming van een volgende overtreding een LOD opleggen. 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.

2.4 Documenten wel of niet verplicht aan boord van het schip

Volgens 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, enzovoorts.

Opmerking: de artikelen 1.10 RPR en BPR zijn **niet** gelijklopend.

Bij een bedrijfsinspectie geeft de Ots de documenten, voor zover mogelijk, desgevraagd aan de toezichthouder ter inzage af. Er kunnen omstandigheden zijn (bijvoorbeeld 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 het 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, enzovoorts) de 'echtheid' verifiëren. De (Nederlandse) vaarbewijzen, (Nederlandse) patenten en (Nederlandse) dienstboekjes worden bij een bedrijfsinspectie altijd geverifieerd.

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postadres : Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Telefoon : 088 489 00 00

Website : www.ilent.nl