



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Werkinstructie objectinspectie binnenvaart

Binnenvaartwet en Arbeidstijdenwet



Werkinstructie objectinspectie binnenvaart

Binnenvaartwet en Arbeidstijdenwet

Datum 10 februari 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 objectinspectie	8
2.1 Algemeen	8
2.2 Selectie	8
2.3 Inspectie-items.....	8
3. Verplichte documenten aan boord van het schip	21

Inleiding

Het toezicht op de binnenvaart vindt plaats op basis van object- en bedrijfsinspecties. Deze werkinstructie heeft betrekking op de reguliere objectinspecties. Met goede 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 aparte 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 (Bvw) en de Arbeidstijdenwet (Atw). Deze werkinstructie is ook bedoeld om de ondertoezichtstaande (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 moet de toezichthouder dit altijd motiveren en vastleggen in de daarvoor bestemde registratiesystemen en dient dit te worden vermeld in het te maken rapportage en/of het 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 de instructie 'Toezicht en handhaving binnenvaart'.

1. Algemeen

1.1 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):

- Inspectie Leefomgeving en Transport
- Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (inactief)
- Nationale Politie
- Rijkswaterstaat
- 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 Atw):

- Nederlandse Arbeidsinspectie
- Inspectie Leefomgeving en Transport
- Nationale Politie
- Rijkswaterstaat

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 in de Wet op de economische delicten (Wed).

Bevoegdheden toezichthouder

Voor de bestuurlijke handhaving beschikt de toezichthouder over de bevoegdheden uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb), hoofdstuk 5. Van de bevoegdheden kan alleen 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 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. Mits naar zijn oordeel het vermoeden bestaat van lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid tot het voeren van een binnenschip. Of dat 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 ter inzage af te geven 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 bestaan uit het:

- Geschreven recht (onder andere Awb).
- Algemene beginselen van behoorlijk bestuur, zoals een 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.

Daarbij dient te worden opgemerkt dat een vrijstelling altijd geldt 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 of afgegeven door de 'bevoegde autoriteit'. De ontheffing moet aanwezig zijn aan boord van het schip en bij een inspectie ter inzage kunnen worden afgegeven aan de toezichthouder. Aan een ontheffing kunnen een of meerdere voorwaarden zijn verbonden.

1.3 Interventies

Er kunnen naar aanleiding van objectinspecties een of meerdere interventies worden toegepast als door de toezichthouder/opsporingsambtenaar een overtreding wordt geconstateerd. Een aantal interventies staan 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 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.

Voorbeelden van interventies:

- 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 op grond van artikel 17 Bvw, bij onmiddellijk gevaar voor de veiligheid van het schip of zijn omgeving (uitsluitend ILT).
- (Spoedeisende) bestuursdwang op grond van artikel 44 Bvw, bij direct gevaar of ernstige gevolgen bij een incident (uitsluitend ILT).

- Staken arbeid op grond van artikel 8:2 Atw, wanneer in 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 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 over te stappen naar de bestuursrechtelijke 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 te voorkomen of werkzaamheden stil te leggen. Dit kan alleen op grond van bijzondere wet, zoals artikel 17, lid 1 (bevoegdheid ILT), van de Binnenvaartwet. Maatregelen van tijdelijke aard kunnen overigens samengaan met andere interventies, die voor een definitieve oplossing moeten zorgen.

2. Uitvoering objectinspectie

2.1 Algemeen

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

Er zijn afspraken gemaakt rondom 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 worden geïnspecteerd, op uitzonderingen na.

2.2 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. Hierbij wordt door de meeste overheidsdiensten het digitaal programma van de ILT genaamd Inspectieview voor gebruikt. Inspectieview is een samenvoeging van 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 inspectie(s).

Afhankelijk van bovenstaande 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 er bekend is dat:

- Het schip langer dan 1 jaar (gerekend vanaf de laatst voorafgaande inspectie) niet is geïnspecteerd.
- Bij de laatste voorafgaande inspectie 1 of meer tekortkomingen zijn geconstateerd.
- Als er afspraken zijn gemaakt over het herstel van eerdergenoemde tekortkomingen, een her-controle.

Wanneer deze gegevens onbekend zijn, voert men altijd een inspectie uit.

De hierboven genoemde uitgangspunten komen voort uit de toezichtpraktijk en ervaring. Het is belangrijk om te benoemen dat de toezichthouder altijd zijn autonome beslissingsbevoegdheid behoudt. Ook als dit betekent dat de toezichthouder in sommige situaties afwijkt van de hierboven genoemde uitgangspunten.

2.3 Inspectie-items

Bij een objectinspectie moet de naleving van alle van in deze instructie genoemde relevante voorschriften worden gecontroleerd. De werkwijze met betrekking tot diverse voorschriften wordt hieronder verder toegelicht.

Bij een objectinspectie worden de hieronder genoemde items (op uitzonderingen na) geïnspecteerd, te weten:

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 er een 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**

Als er sprake is van een administratieve tekortkoming op het document van toelating, verandering rechtsvorm onderneming. Bijvoorbeeld geen adreswijziging doorgeven bij een verhuizing. Daarbij een hersteltermijn van 1 maand aanbieden. Belangrijk: De overtreding doorgeven aan de uitgevende instantie (scheepvaart@kiwa.nl) met het verzoek het document in te trekken op grond van de overtreding! Voeg hierbij bewijs van de overtreding.

- **Boeterapport**

Bij overige voorvallen en het niet nakomen van een afspraak binnen de hersteltermijn (hiervoor moet het document al zijn ingetrokken). Zie opmerking hieronder.

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 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.

- **Last onder dwangsom (LOD)**

Als het ontbreken van een (geldig) document van toelating zich herhaalt, kan een LOD worden opgelegd 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.

2.3.2 Vakbekwaamheid

(artikel 6 Bvw en volgende)

De doelstelling rondom 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. Dit in het belang van de verbruikers, de vervoersondernemers en de economie in haar geheel (Richtlijn 87/540/EEG).

Binnen de onderneming moet een persoon (zogenaamd 'vervoersmanager') werkzaam zijn, die daadwerkelijk en bij voortduring leidinggeeft aan de vervoersactiviteiten binnen de onderneming. Het betreft hier uitsluitend een onderneming die bedrijfsmatig vervoer van goederen verricht, die niet afkomstig van of bestemd voor eigen onderneming zijn (uitzonderingen: laadvermogen schip goederenvervoer maximaal 200 metrieke ton, eigen vervoer en passagiersvervoer).

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

Interventie bij tekortkoming:

- **Waarschuwing**

Ontbreken 'vervoersmanager' (daarbij een hersteltermijn van 3 maanden aanbieden).

- **Boeterapport**

Niet nakomen van de 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. 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.

- **Last onder dwangsom (LOD)**

Als het ontbreken van een 'vervoersmanager' 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.

2.3.3 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 dit wel verplicht is, is er 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^o, 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 voortduring 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 overeenkomt met het CvO en overeenkomstig het CvO wordt gebruikt. Het is niet de bedoeling om na te gaan of een schip aan alle eisen 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 inspectie van een schip is gericht op onder andere:

- De geldigheid van de documenten die bij de technische uitrustingsstukken van een schip horen (bijvoorbeeld brandblussers).
- Of het gebruik van het schip overeenkomt met de voorschriften zoals vermeld op het CvO (zoals: mag een schip op basis van wat staat vermeld in het CvO, een ander schip slepen, duwen, langs zij meenemen, enzovoort)
- Zaken die direct invloed hebben op een veilige (werk)omgeving voor de opvarenden, passagiers en overig scheepvaartverkeer.

Als de toezichthouder daarnaast bij een inspectieronde van het schip toch opvallende technische tekortkomingen/gebreken waarneemt, kan de toezichthouder een boeterapport opmaken op grond van bijvoorbeeld de artikelen 10 en 12 van de Bvw. Deze tekortkomingen kunnen betrekking hebben op: (nood)stuurwerkrichting, ankergerie, veiligheidsvoorzieningen, enzovoort). 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 van keuring of onderhoud aan uitrusting en installaties maximaal 1 maand verstreken en tekortkoming met betrekking tot techniek schip met zeer geringe invloed op een veilige (werk)omgeving voor de opvarenden, passagiers en overig scheepvaartverkeer (hersteltermijn van 1 maand aanbieden).
- **Boeterapport**
Niet nakomen afspraak binnen hersteltermijn (zie opmerking hieronder) en overige voorvallen zoals tekortkomingen/gebreken met betrekking tot techniek schip met meer dan zeer geringe invloed hebben op een veilige (werk)omgeving voor de opvarenden, passagiers en overig scheepvaartverkeer.

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 de 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.

- **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^o, WED. 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 van het schip of van zijn omgeving onmiddellijk gevaar loopt. Bijvoorbeeld stoppen en/of sturen en/of ankeren schip is onmogelijk, ernstige schade aan het schip.

Bestuursdwang: ernstige tekortkoming/gebrek of combinatie hiervan met betrekking tot techniek schip.

Last onder dwangsom: als de tekortkomingen/gebreken van de techniek van het schip zich herhalen, 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.

Over de controle van technische onderdelen zijn de volgende afspraken gemaakt. De technische controle vanuit handhaving is bedoeld om na te gaan of de situatie overeenkomt met het certificaat van onderzoek (hierna CvO) 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 voldoet die in de ESTRIN staan. Dit wordt getoetst bij de certificering. Het is alleen 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, enzovoort.

2.3.5 Meetbrief

(artikel 21 Bvw en volgende)

Het is verboden een schip te gebruiken zonder geldige meetbrief.

Interventie bij tekortkoming:

- **Waarschuwing**

Bij een verlopen meetbrief als belanghebbende kan aantonen dat er op tijd 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 (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 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.

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 'tekort minimumbemanning' en/of 'onder kwalificatie'.

Er is altijd sprake van tekort minimumbemanning 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, kwalificatiecertificaat, 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 'wegstrepent' 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 'tekort minimumbemanning'.

Voorbeeld 1:

Vereist: schipper - stuurman – matroos

Aan boord: schipper – matroos

Overtreding: 1 keer tekort minimumbemanning van één stuurman

(dus niet: 1 x onder gekwalificeerd 2 niveaus en 1 keer tekort minimumbemanning van één matroos)

Voorbeeld 2:

Vereist: schipper - stuurman – lichtmatroos

Aan boord: schipper – matroos

Overtreding: 1 x onder gekwalificeerd 2 niveaus en 1 keer tekort minimumbemanning van één lichtmatroos.

(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).

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 en 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 worden de bemanningsleden bedoeld, 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 verrichten), 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 enzovoort) 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 objectinspectie (ten aanzien van rusttijden, vaart van een schip en minimumbemanning) is de te inspecteren periode als volgt:

Allereerst wordt het moment bepaald dat, afgerond op hele uren, 48 uur voor de objectinspectie ligt. Vervolgens wordt vanaf dat moment teruggekeken naar de laatste keer dat het bemanningslid een ononderbroken rusttijd heeft genoten van 6 (A2 en B) of 8 (A1) uren (op een stilliggend schip of (onder voorwaarden) varend schip).

- Voor exploitatiewijzen A1 en A2 vangt de inspectieperiode aan op het moment dat deze rustperiode is geëindigd. Daarnaast begint op dit moment eerste 24-uursperiode aan waarbinnen het bemanningslid ten minste 10 uren moet rusten, waarvan 6 (A2) of 8 (A1) uren aaneengesloten.
- Voor exploitatiewijze B vangt de inspectieperiode aan op het moment dat deze rustperiode aanvangt. Daarnaast begint op dat moment de eerste 48-uursperiode aan waarbinnen het bemanningslid 24 uur moet rusten. Daarnaast start dat moment de eerste 24-uursperiode waarbinnen het bemanningslid ten minste 10 uren moet rusten, waarvan 6 uren aaneengesloten.

Wordt het schip geëxploiteerd in de exploitatiewijze B en 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, 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**
 - Exploitatiewijze A1: rusttijd in 24-uurperiode minder dan 8 aaneengesloten uren, en
 - Exploitatiewijze A2: rusttijd in 24-uurperiode minder dan 6 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, respectievelijk 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, als dit volgens vigerende wet- en regelgeving is (zie de voorschriften van aanwezigheid en gebruik tachograafinstallatie).

- Exploitatiewijze A1: vaartijd van maximaal 14 uur.
- Exploitatiewijze A2: vaartijd van maximaal 18 uur.
- Exploitatiewijze B: vaartijd van maximaal 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. Hiervoor moet wel de vaartijd aangetoond kunnen worden 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 is de te inspecteren periode als volgt:

Allereerst wordt het moment bepaald dat, afgerond op hele uren, 48 uur voor de objectinspectie ligt. Vervolgens wordt vanaf dat moment teruggekeken naar de laatste keer dat de vaartijd van het schip is onderbroken voor de duur van 6 (A2) c.q. 8 (A1) aaneengesloten uren. De inspectieperiode vangt aan op het moment dat deze vaartijdonderbreking is geëindigd. Daarnaast begint op dit moment de eerste 24-uursperiode aan waarbinnen de vaart voor de duur van 6 (A2) of 8 (A1) uren aaneengesloten moet worden onderbroken.

Interventie bij tekortkoming:

- **Waarschuwing**
 - Exploitatiewijze A1: aaneengesloten onderbreking van de vaartijd in 24-uursperiode tenminste 7 uren en 45 minuten. En/of exploitatiewijze A1: vaartijd in 24-uursperiode maximaal 14 uren en 15 minuten of 16 uren en 15 minuten, en
 - Exploitatiewijze A2: aaneengesloten onderbreking van de vaartijd in 24-uursperiode tenminste 5 uren en 45 min.
- **Boeterapport**
 - Exploitatiewijze A1: aaneengesloten onderbreking van de vaartijd in 24-uursperiode minder dan 7 uren en 45 minuten. En/of exploitatiewijze A1: vaartijd in 24-uursperiode meer dan 14 uren en 15 minuten of 16 uren en 15 minuten, en
 - Exploitatiewijze A2: aaneengesloten onderbreking van de vaartijd in 24-uursperiode minder dan 5 uren en 45 min.
- **Bestuursdwang/LOD**
 - Bestuursdwang: exploitatiewijze A1 > vaartijd in 24-uursperiode meer dan 14 uren en 15 minuten c.q. 16 uren en 15 minuten; en exploitatiewijze A2 > vaartijd in 24-uursperiode meer dan 18 uren en 15 min.
 - Als 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.

2.3.9 Exploitatiewisseling

(artikel 22 Bvw en volgende, Overige wateren/artikel 18.02 Rsp, (Akte wateren)

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

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

- Van 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.
- Van 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.
- Van 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.
- Van 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 3.11, 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.
- **Bestuursdwang/LOD Bestuursdwang:**
 - A1 naar A2: rusttijd vóór de wisseling minder dan 6 aaneengesloten uren buiten de vaartijd.
 - A2 naar A1: rusttijd vóór de wisseling minder dan 8 aaneengesloten uren buiten de vaartijd.
 - B naar A1 of A2: rusttijd vóór de wisseling minder dan 8, respectievelijk minder dan 6, aaneengesloten uren in/buiten de vaartijd.
 - A1 of A2 naar B: rusttijd vóór de wisseling minder dan 8, respectievelijk minder dan 6, aaneengesloten uren buiten de vaartijd.
- **Last onder dwangsom:**

Als het overtreden van exploitatiewisselingsvoorschriften 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.

2.3.10 Scheepsnummer

(artikel 36 Bvw en volgende)

Aan een binnenschip dat in Nederland (op grond van artikel 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 2 weken is aangebracht en de belangrijke wijzigingen van het schip niet zijn doorgegeven, dan wel via lid 3, niet op de juiste wijze is aangebracht (de eerste aanbrengh).

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

Interventie bij tekortkoming:

- **Waarschuwing**

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

- **Boeterapport**

Wanneer het scheepsnummer niet binnen 2 weken is aangebracht, belangrijke wijzigingen van het schip niet zijn doorgegeven en het 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 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.

- **Proces-verbaal**

Bij 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 moet zich in de stuurhut een vaartijdenboek bevinden, inclusief een verklaring afgifte vaartijdenboek.

Met uitzondering van:

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

Daarentegen moet aan boord van veerboten, veerponten en open rondvaartboten 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. Het voorgaande vaartijdenboek moet de onuitwisbare aantekening 'ongeldig' hebben. 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? Dan kan het genoeg zijn om het begintijdstip van de eerste dagvaart en het eindtijdstip van de laatste dagvaart in te vullen. De naleving van de rusttijden kan bovendien door een tachograaf worden aangetoond, die voldoet aan de technische vereisten.

Bij de objectinspectie wordt het vaartijdenboek tenminste gecontroleerd in de genoemde inspectieperiode in 2.3.7.

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 wat betreft 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):** als er arbeid wordt verricht die volgens de toezichthouder ernstig in strijd is met de 'wet' en de daarop berustende bepalingen die zorgen voor een kloppende registratie.
- **Proces-verbaal:** valsheid in geschrifte (artikel 225 lid 1 e/of lid 2WvSr)
 - **Last onder dwangsom:** als het overtreden van de regels rondom het vaartijdenboek 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.

Dienstboekje

De gezagvoerder is verantwoordelijk voor het noteren van specifieke gegevens over de afgelegde reizen. Hij/zij vult regelmatig het dienstboekje in volgens de aanwijzingen en instructies voor het bijhouden van alle gegevens.

Interventie bij tekortkoming:

- **Waarschuwing**
Bij het niet bewaren van het dienstboekje in het stuurhuis en tekortkoming(en) 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 (1 keer per week) bij exploitatiewijze A1. (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 1 kwartier na aanvang of voor einde van de bloktijd A1 (22.00 uur)/ A2 (23.00 uur).
 - Geldigheid Verklaring tachograaf verlopen minder dan een maand, 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.
- **Boeterapport**
Overige gevallen.
- **Bestuursdwang/LOD**
 - **Bestuursdwang:** varen in de 'bloktijd' zonder tachograaf meer dan 1 kwartier na aanvang of voor einde van de bloktijd A1 (22.00 uur - 06.00 uur)/ A2 (23.00 uur - 05.00 uur)
 - **Last onder dwangsom:** als er sprake is van herhaling van het overtreden van het gebruik van de tachograaf, of 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 principe binnen 1 jaar maar maximaal 2 jaar voor het opleggen van de LOD zijn vastgesteld.

3. Verplichte documenten aan boord van het schip

Als gevolg van de Bvw en de Svw (Scheepvaartverkeerswet, zie artikel 1.10 RPR/BPR) moeten een aantal scheepsbescheiden aan boord van een schip altijd aanwezig zijn of digitaal kunnen worden getoond, zoals een vaartijdenboek, verklaring afgifte vaartijdenboek, CvO, meetbrief, vaarbevoegdheidsbewijs, dienstboekje, verklaring/keuringsdocument tachograaf, enzovoort (de artikelen 1.10 RPR en BPR zijn niet gelijklopend).

Als bij een objectinspectie akkoord wordt gegaan met het ter inzage afgeven/tonen van kopieën van documenten/scherm van een telefoontoestel/enzovoort (bijvoorbeeld vaarbevoegdheidsbewijs, dienstboekje, enzovoort), 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, enzovoort). Het accepteren van deze "digitale" versie en de verificatie hiervan moet worden vastgelegd in de registratie van de inspectie.

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