



BINNENVAART

**BEMANNINGSVOORSCHRIFTEN VOOR DE
SCHEEPVAARTWEGEN VAN HET KONINKRIJK**

KONINKLIJK BESLUIT VAN 9 MAART 2007

(Belgisch Staatsblad 16 maart 2007)

INHOUD

1. ALGEMEEN

2. BELANGRIJKSTE WIJZIGINGEN

3. TOELICHTING BIJ HET BESLUIT

3.1. Algemene bepalingen

3.2. Leden van de bemanning

3.3. Exploitatiewijzen

3.4. Uitrusting van schepen

3.5. Minimumbemanning

3.6. Bijzondere bepalingen voor kleine schepen

3.7. Afwijkingen en overige vaartuigen

4. BIJKOMENDE INFORMATIE

1. ALGEMEEN

Met het koninklijk besluit van 9 maart 2007, bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad van 16 maart 2007, voert België nieuwe voorschriften in voor de bemanning van binnenschepen op de scheepvaartwegen van het Koninkrijk. De voorschriften stemmen voor het grootste gedeelte overeen met die voor de Rijnvaart. Enkele afwijkingen zijn gebaseerd op die van toepassing in onze buurlanden.

Deze nieuwe voorschriften worden van kracht op **1 juli 2007** en vanaf dat ogenblik zijn de verouderde bepalingen van artikel 5 van het Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen van het Koninkrijk (ARSK - koninklijk besluit van 15 oktober 1935) niet meer geldig.

2. BELANGRIJKSTE WIJZIGINGEN

In vergelijking met de bepalingen van het ARSK zijn er verschillende veranderingen waarmee men vanaf **1 juli 2007** zal moeten rekening houden.

De belangrijkste zijn:

- De invoering van verschillende bekwaamheden (functies aan boord). Die stemmen overeen met de functies die bestaan in de Rijnvaartreglementering (deksman, lichtmatroos, matroos, matroosmotordrijver, volmatroos, stuurman, schipper, machinist).
- De vereiste van lichamelijke geschiktheid voor het beroep, die dient te blijken uit een medische verklaring.
- De verplichting te beschikken over een persoonlijk dienstboekje waaruit de bekwaamheid (functie) blijkt, althans voor de bemanningsleden die niet over een communautair vaarbewijs of Rijnpatent beschikken. Tot **1 juli 2008** kan de vereiste bekwaamheid worden aangetoond, hetzij door een dienstboekje, hetzij door andere bewijsmiddelen die bij wijze van overgangmaatregel tijdelijk aanvaard worden. Deze zelfde

bewijsmiddelen zullen tevens ook gebruikt kunnen worden voor het bekomen van de bekwaamheid bij het aanvragen van een eerste dienstboekje.

- De invoering van de exploitatiewijzen A1, A2 en B (cf. Rijnvaart). Dit betekent dat men rekening zal moeten houden met vaar- en rusttijd
- De verplichting tot het houden van een vaartijdenboek. De schipper is verantwoordelijk voor de aanwezigheid aan boord en het correct invullen ervan.
- De vaststelling van de vereiste minimumbemanning in tabellen in functie van de karakteristieken van het schip en zijn exploitatiewijze.
- De minimale eisen qua uitrusting van de schepen (standaarden S1 en S2) om met een minimumbemanning te mogen varen. Ook hier geldt een overgangperiode tot **1 juli 2008**, zodat schepen die nog niet aan de voormelde standaarden beantwoorden voor die datum nog kunnen varen zonder verplicht te zijn de bemanning te verhogen.
- Creatie van de mogelijkheid tot het varen met een verminderde bemanning voor motorschepen < 55m en bunkerschepen < 35m, mits het respecteren van bepaalde technische en exploitatienormen en op voorwaarde dat de autoriteiten verantwoordelijk voor het beheer van de waterwegen daartoe geen verbod opleggen.

3. TOELICHTING BIJ HET BESLUIT

3.1. Algemene bepalingen

De artikelen 1 tot en met 6 van het besluit bevatten algemene bepalingen zoals definities, opsomming van de vaartuigen waarop het besluit niet van toepassing is en andere aspecten van algemene aard.

Een belangrijke algemene bepaling betreft de **vaartijd**. Die wordt uitgedrukt in jaren. Om één jaar vaartijd te verwerven moet het bemanningslid 180 effectieve vaardagen realiseren. Indien binnen een periode van 365 opeenvolgende dagen meer dan 180 effectieve vaardagen worden gerealiseerd telt dit toch slechts als één jaar vaartijd. Deze principes stemmen overeen met die van toepassing in de Rijnvaart.

3.2. Leden van de bemanning

Functies aan boord (artikel 7)

Afhankelijk van de verworven bekwaamheden kunnen de leden van de bemanning zijn:

<ul style="list-style-type: none"> • Deksman • Lichtmatroos (scheepsjongen) • Matroos • Matroos-motordrijver 	<ul style="list-style-type: none"> • Volmatroos • Stuurman • Schipper • Machinist
--	---

Bekwaamheidseisen (artikel 8)

De bekwaamheidseisen om één van de voormelde functies aan boord te vervullen zijn opgesomd in artikel 8 van het koninklijk besluit en stemmen overeen met de normen die voor de Rijnvaart van toepassing zijn. Ze zijn gebaseerd op **leeftijd, gevolgde opleiding en vaartijd**.

Medische geschiktheid (artikel 9)

Om als bemanningslid te kunnen optreden moet men medisch geschikt zijn. Het vervullen van deze basisvoorwaarde moet blijken uit een **medische verklaring van ten hoogste 3 maanden oud**, die afgegeven wordt op het tijdstip waarop de betrokkene voor het eerst als bemanningslid in dienst treedt. De medische verklaring dient binnen de 3 maanden na het bereiken van de leeftijd van 65 jaar, en vervolgens jaarlijks, te worden vernieuwd.

Het benodigde formulier kan u vinden op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer onder de rubriek Water → Beroepsvaart → Aanvraagformulieren: <http://www.mobilit.fgov.be/nl/index.htm> of bij een Binnenvaartloket te Antwerpen of te Luik (zie punt 44).

Dienstboekje (artikel 10)

Elk lid van de bemanning dient in het bezit te zijn van een **persoonlijk dienstboekje**. Daarvoor is het model dat gebruikt wordt in de Rijnvaart overgenomen (bijlage I bij het koninklijk besluit). Dit dienstboekje dient als bewijs van bekwaamheid voor de functie die men aan boord vervult.

Vóór de eerste indiensttreding moet het dienstboekje voorgelegd worden aan de bevoegde autoriteit voor het invullen van de gegevens van algemene aard (o.a. de medische verklaring en de bekwaamheid van de houder) en het valideren van het boekje. **Vervolgens dient het vanaf de datum van afgifte telkens binnen een periode van 12 maanden ten minste één maal aan een bevoegde autoriteit te worden voorgelegd voor afstempeling ter controle. Bij die gelegenheid zullen slechts die reizen van een afstempeling voorzien worden die niet ouder zijn dan 15 maanden.** Bij die gelegenheid kan het voorleggen van het vaartijdenboek of uittreksels eruit of andere bescheiden tot bewijs van de geldigheid van de vermelde reizen worden gevraagd.

In België dient u zich voor de hiervoor vermelde formaliteiten te wenden tot het **Binnenvaartloket te Antwerpen of te Luik** (zie punt 4).

De houder moet zijn dienstboekje bij zijn indiensttreding aan boord overhandigen aan de schipper. Deze laatste is verantwoordelijk voor het invullen van het boekje overeenkomstig de erin vermelde instructies en dient het veilig te bewaren in het stuurhuis tot aan het einde van het dienstverband, arbeidscontract of andere regeling. Hij moet het ten allen tijde onverwijld teruggeven aan de houder op zijn verzoek.

Vermits het dienstboekje vooral moet dienen voor het aantonen van vaardagen is het van groot belang dat dit dienstboekje, zoals hiervoor beschreven, correct wordt ingevuld en volgens de voorschriften ter controle wordt afgestempeld. **Bij de berekening van de vaartijd zal namelijk slechts rekening worden gehouden met de geldig afgestempelde reizen.**

Voor de bemanningsleden die beschikken over een communautair vaarbewijs afgegeven bij toepassing van Richtlijn 96/50/EG van 23 juli 1996 of over een groot patent afgegeven bij toepassing van het Reglement

betreffende het verlenen van Rijnpatenten leveren deze documenten het bewijs van hun bekwaamheid, zodat zij niet over een dienstboekje moeten beschikken.

!!!! OPGELET

De verplichting over een dienstboekje te beschikken gaat slechts in op 1 juli 2008. Tot dat moment kan een persoon deel uitmaken van de minimumbemanning in overeenstemming met de overgangsbepalingen (art. 29, §1). Dit vereist een verklaring van de werkgever en een op dezelfde periode betrekking hebbend attest van inschrijving bij de dienst maatschappelijk zekerheid voor de binnenvaart.

Samen met de medische verklaring kunnen voormelde bewijsstukken tot 1 juli 2008 dienen voor het bekomen van een dienstboekje met vermelding van de overeenstemmende bekwaamheid.

!!!!!! In het kader van de procedure tot het bekomen van een vaarbewijs of Rijnpatent blijft een geldig afgestempeld dienstboekje het enige middel om de vereiste vaartijd te bewijzen.

3.3. Exploitatiewijzen

Exploitatiewijzen (artikel 11)

Net zoals in de Rijnvaart worden er drie exploitatiewijzen onderscheiden, telkens binnen een tijdvak van 24 uren, nl.:

- A1: vaart van ten hoogste 14 uren
- A2: vaart van ten hoogste 18 uren
- B: vaart van ten hoogste 24 uren

Het artikel 11 bepaalt verder onder welke voorwaarden de vaartijd in de exploitatiewijze A1 één maal per week tot 16 u mag verlengd worden en wanneer en voor welke periode de vaart in de exploitatiewijzen A1 en A2 volledig moet onderbroken worden.

Rusttijd (artikelen 12 en 13)

Artikel 12 bepaalt de rusttijd waarop elk bemanningslid recht heeft naargelang van de gekozen exploitatiewijze.

Artikel 13 verduidelijkt wat als rusttijd wordt beschouwd.

Wisseling van exploitatiewijze (artikel 14)

Dit artikel vermeldt de voorwaarden waaraan moet worden voldaan opdat de exploitatiewijze van het vaartuig zou mogen worden veranderd.

Vaartijdenboek (artikel 15)

Voortaan dienen de schepen die de scheepvaartwegen van het Koninkrijk bevaren, behoudens de vermelde uitzonderingen, ook over een **vaartijdenboek** te beschikken.

!!!! OPGELET. Deze verplichting gaat in op 1 juli 2007.

De autoriteit die het certificaat van onderzoek of het communautair certificaat heeft uitgereikt dient het eerste vaartijdenboek af te geven. Bij die gelegenheid zal ze ook een verklaring uitreiken die aan boord moet bewaard worden en waarop de afgifte van alle latere vaartijdenboeken wordt aangetekend. Hiervoor kan u terecht bij de **binnenvaartloketten** (zie punt 4).

Bij het vernieuwen van het vaartijdenboek dient het vorige ongeldig te worden verklaard. Het ongeldig verklaarde vaartijdenboek dient nog 6 maanden na de laatste aantekening aan boord te worden bewaard.

Ook voor het vaartijdenboek is het model gebruikt dat in de Rijnvaart van toepassing is (bijlage II bij het koninklijk besluit).

Het vaartijdenboek bevat zelf de nodige instructies voor het correct invullen ervan. In §§ 4 en 5 van het artikel 15 worden nog enkele preciseringen gegeven met betrekking tot het invullen van het vaartijdenboek.

Indien het schip uitgerust is met een tachograaf, moeten de registraties ervan gedurende 6 maanden na de laatste registratie in chronologische volgorde aan boord worden bewaard.

De laatste paragraaf van het artikel geeft aan welke documenten nodig zijn voor nieuwe bemanningsleden in geval van aflossing of versterking.

3.4. Uitrusting van schepen

Minimumuitrusting(artikel 16)

Onverminderd de verplichting te beschikken over een certificaat van onderzoek of een communautair certificaat, vermeldt het koninklijk besluit de aanvullende technische voorschriften waaraan moet worden voldaan om met een minimumbemanning te mogen varen.

Het artikel 16 definieert **twee standaarden van uitrusting, namelijk S1 en S2**, die ook overeenstemmen met de bepalingen die in de Rijnvaart van toepassing zijn.

Of een schip beantwoordt aan één van deze standaarden wordt gewaarmerkt in het certificaat van onderzoek of in een verklaring met betrekking tot de minimumbemanning (**Commissie van onderzoek**).

Afwijking van de minimumuitrusting (artikelen 26 en 27)

Wanneer een schip niet aan de vereiste minimumuitrusting voldoet voorziet het besluit in een verhoging van de vereiste minimumbemanning die afhankelijk is van de exploitatiewijze.

Overgangsbepaling

De **verhoging van de minimumbemanning** overeenkomstig de artikelen 26 en 27 van het besluit wordt **slechts van kracht met ingang van 1 juli 2008**. Toe dat moment kunnen ook schepen die nog niet over

de vereiste minimumuitrusting beschikken met de in de tabellen vermelde minimumbemanning varen op de Belgische waterwegen.

3.5. Minimumbemanning

Motorschepen en duwboten (artikelen 17, 18 en 19)

De minimumbemanning vereist voor motorschepen en duwboten is samengevat in een tabel die de bijlage IV uitmaakt bij het koninklijk besluit (artikel 17). Deze tabel stemt volledig overeen met die van kracht voor de Rijnvaart.

Artikelen 18 en 19 bevatten nog enkele aanvullende bepalingen inzake de lichtmatroos.

Hechte samenstellen (artikelen 22, 23 en 24)

Artikel 22 bepaalt dat de minimumbemanning voor hechte samenstellen en andere hechte samenstellen vastgesteld wordt in een tabel die de bijlage V uitmaakt bij het koninklijk besluit. Deze tabel stemt eveneens volledig overeen met die van kracht voor de Rijnvaart.

Artikelen 23 en 24 bevatten opnieuw enkele aanvullende bepalingen inzake de lichtmatroos.

Sleepboten

Artikel 25 bepaalt de minimumbemanning vereist voor sleepboten en havensleepboten.

3.6. Bijzondere bepalingen voor kleine schepen

Motorschepen met een lengte van minder dan 55m (artikel 20)

Voor “kleine” motorschepen biedt het besluit de mogelijkheid om de voorgeschreven minimumbemanning voor de exploitatiewijze A1 te verminderen, hetzij tot één schipper, hetzij tot één schipper en een lichtmatroos of deksman.

Om van deze mogelijkheden te kunnen genieten voorziet het besluit in een aantal algemene voorwaarden die enerzijds de technische uitrusting van het schip betreffen en anderzijds de wijze van exploitatie.

Zo is de “**alleenvaart**” met één schipper onderworpen aan beperking van de vaartijd en verplichtingen inzake de minimale rusttijd. Er zijn ook enkele bepalingen inzake de uitrusting van het schip, in het bijzonder de vereiste van een goed werkende tachograaf aan boord te hebben en, althans voor schepen van meer dan 33m lengte, een actieve boegbesturing bedienbaar vanuit het stuurhuis. Vervoer van gevaarlijke stoffen (ADNR) is niet toegestaan en ingevolge de bepalingen van artikel 6.32 van het algemeen politiereglement voor de scheepvaartwegen van het Koninkrijk is het niet toegestaan alleen te varen op radar.

De mogelijkheid om met een schipper en een lichtmatroos of deksman te varen is niet aan bijkomende voorwaarden inzake vaartijd en rusttijd gebonden, behalve indien gevaren wordt tussen 22u en 6u, want dan moet de lichtmatroos of deksman 18 jaar zijn of ouder. Ook deze mogelijkheid geldt niet voor het vervoer van gevaarlijke goederen en het varen op radar is evenmin toegestaan. Ook in dit geval dient voor schepen van meer dan 33m lengte actieve boegbesturing bedienbaar vanuit het stuurhuis aanwezig te zijn.

Of het schip voldoet aan de uitrustingsvoorwaarden om gebruik te kunnen maken van de bepalingen van artikel 20, §1 dient te worden aangegeven in het **certificaat** van onderzoek of in een **aparte verklaring** inzake de minimumbemanning. Daarvoor dient men zich te richten tot de **Commissie van onderzoek**.

Bunkerschepen van minder dan 35m (artikel 21)

Ook voor bunkerschepen met een lengte van minder dan 35m worden er gelijkaardige mogelijkheden gecreëerd.

Om een bunkerschip alleen te bedienen worden er beperkingen inzake de vaartijd opgelegd en moet er een goed functionerende tachograaf aanwezig zijn. Bovendien moet er een technische inrichting tegen het uitstromen van brandstof aan boord worden gebruikt.

Vervoer van gevaarlijke stoffen waarvoor ingevolge artikel 3.14 van het algemeen politiereglement voor de scheepvaart een teken moet worden gevoerd is verboden. Alleen varen op radar kan evenmin.

De mogelijkheid is ook beperkt tot een afstand van 30 km gemeten over de vaarweg vanaf de plaats waaruit de bunkeractiviteit wordt bedreven. Dit moet worden aangeduid in het certificaat van onderzoek of het communautair certificaat (**Commissie van onderzoek**).

Een bunkerschip bemannen met een schipper en een lichtmatroos is ook mogelijk. Dan geldt als enige beperking dat het vervoer van gevaarlijke stoffen waarvoor ingevolge artikel 3.14 van het algemeen politiereglement voor de scheepvaart een teken moet worden gevoerd, verboden is.

!!!! OPGELET. De bijzondere bepalingen van het koninklijk besluit voor kleine schepen leggen de voorwaarden vast waaraan moet worden voldaan indien met een verminderde bemanning wordt gevaren. Of deze mogelijkheden in de praktijk kunnen worden gehanteerd is afhankelijk van de autoriteiten die bevoegd zijn voor het beheer van de waterwegen. Zij kunnen bepalen op welke gedeelten van de waterweg deze mogelijkheden uit veiligheidsoverwegingen verboden blijven.

3.7. Overige vaartuigen en afwijkingen

Tenslotte verleent artikel 28 van het koninklijk besluit een aantal bevoegdheden aan de Minister van Mobiliteit die hem de mogelijkheid geven voor vaartuigen waarvoor het besluit nog geen minimumbemanning heeft vastgesteld voorschriften vast te stellen, in bepaalde gevallen uitzonderingen toe te staan of indien nodig om de veiligheid te verzekeren een hogere minimumbemanning op te leggen. Dit kan hij in de verschillende gevallen na advies van de Commissie voor onderzoek.

4. BIJKOMENDE INFORMATIE

Voor bijkomende informatie met betrekking tot de inhoud van het besluit kan u zich wenden tot volgende contacten:

<p>Algemene inlichtingen:</p> <p>Directoraat-generaal Vervoer te Land - Directie Binnenvaart Vooruitgangstraat 56 1210 Brussel</p>	<p>Tel. 02/277.36.45 Fax 02/277.40.46</p>
<p>Validatie dienstboekjes en vaartijdenboek:</p> <p>Binnenvaartloket Antwerpen Tavernierkaai 3 2000 Antwerpen</p> <p>Binnenvaartloket Luik La Batte 10 4000 Luik</p>	<p>Tel. 03/229.00.48 Fax 03/229.00.34</p> <p>Tel. 04/222.01.49 Fax 04/222.02.13</p>
<p>Vermeldingen in certificaat van onderzoek of communautair certificaat, afgifte verklaring minimum-bemanning:</p> <p>Commissie van Onderzoek Tavernierkaai 3 2000 Antwerpen</p>	<p>Tel. 03/229.00.47 Fax 03/229.00.49</p>