

PROTOCOL 9

Wijzigingen van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn
Aanpassing van de bemanningsvoorschriften, artikelen 3.01, 3.02, vierde t/m achtste lid, 3.15,
derde lid, 3.16, eerste, derde en (nieuw) vierde lid, 3.17, eerste t/m derde lid, zesde t/m (nieuw)
negende lid en (nieuw) tiende lid, 3.18, tweede lid, 7.01 vierde lid,
7.02 vierde lid, 7.06 eerste lid alsmede bijlage A1

Besluit

Motivering

De bemanningsvoorschriften voor de Rijn zijn 30 jaar zo goed als ongewijzigd gebleven. Bij een aanpassing in 2002 werden enkele kleine wijzigingen aangebracht, bestaande uit de eerste stappen om in de bemanningstabellen rekening te houden met leerlingen.

In 2014 heeft het Nederlandse voorzitterschap van de Centrale Commissie de herziening van de bemanningsvoorschriften als prioriteit van de werkzaamheden aangewezen en de sociale partners van de Europese Binnenvaart Unie (EBU), de Europese Schippersorganisatie (ESO) en de European Transport Workers Federation (ETF), en ook de handhavingsautoriteiten (vertegenwoordigd door AQUAPOL) verzocht voorstellen te doen waarbij rekening wordt gehouden met de technische vooruitgang op het gebied van scheepstechniek, informatietechnologie, en de economische en wettelijke veranderingen in de binnenvaart. Vanuit hun respectievelijke invalshoek hebben vakbonden en vakorganisaties op een workshop op 5 november 2014 talrijke voorstellen gedaan voor een aanpassing van de bemanningsvoorschriften en verbetering van de controlemogelijkheden.

Alhoewel tijdens de workshop duidelijk werd dat er diepgaand onderzoek zou moeten worden verricht naar de zeer fundamentele veranderingen die zich in de afgelopen dertig jaar in de arbeidsbelasting van de bemanningsleden hebben voltrokken, zijn de sociale partners het eens geworden over zes voorstellen ter wijziging van de bemanningsvoorschriften die op korte termijn kunnen worden ingevoerd en geen fundamentele verandering van de controlemechanismen vereisen. Er is een consensus bereikt over de voorstellen met betrekking tot

1. de schrapping van de functie van matroos-motordrijver,
2. het sterker laten meewegen van de opleiding in de bemanningstabellen,
3. verlichtingen voor het varen met grote samenstellen en hechte samenstellen
4. een aanpassing van de minimumbemanning bij chartervaarten van dagtochtschepen in functie van het aantal passagiers dat zich aan boord bevindt.

Deze voorstellen hebben de delegaties in gewijzigde vorm de laatste keer op 6 september 2016 met de sociale partners besproken en goedgekeurd, waarbij er echter nog geen overeenstemming kon worden bereikt over de vereenvoudigingen bij een wisseling en herhaling van de exploitatiewijze. Afgezien hiervan hebben de delegaties hun steun uitgesproken voor het bij de Europese Commissie door de sociale partners ingediende voorstel om een diepgaand wetenschappelijk onderzoek te doen naar de gevolgen van de veranderde randvoorwaarden voor de arbeidsbelasting van bemanningsleden.

Het Comité Sociale Zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding heeft de voorstellen waarover afgelopen september een consensus bereikt werd, tijdens de vergadering op 12 oktober jongstleden goedgekeurd.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De voorgestelde wijzigingen zijn gebaseerd op voorstellen uit de praktijk en kunnen ertoe bijdragen het economisch rendement in de binnenvaart te verhogen, zonder echter aan veiligheid in te boeten. De vier gezamenlijk overeengekomen voorstellen kunnen als volgt worden gemotiveerd:

1. Het voorstel om in de bemanningstabellen af te zien van de matroos-motordrijver en door een bijkomende volmatroos te vervangen, respectievelijk als er al een volmatroos voorgeschreven is, door een bijkomende matroos te vervangen, komt overeen met de huidige vereisten voor het onderhoud aan de motor tijdens de vaart en het feit dat de matrozen tijdens de opleiding leren om met motoren om te gaan. De functie van matroos-motordrijver stamt uit de tijd dat motoren tijdens de vaart nog regelmatig doorgesmeerd moesten worden en de bedrijfstoestand gecontroleerd moest worden. Dit is sinds decennia in veel gevallen niet meer nodig. De sociale partners en delegaties zijn daarom van mening dat de functie van matroos-motordrijver niet meer van deze tijd is, omdat de opleiding van matrozen de voor een matroos-motordrijver vereiste kennis van motoren al omvat en matrozen die ooit in de sleepvaart op schepen zonder eigen aandrijving werden opgeleid, nu niet meer de functie van matroos-motordrijver bekleden, maar door hun vaartijd al zijn opgeklommen tot stuurman. De kwalificatie voor matroos-motordrijver kan bovendien door elke matroos door vaartijd van een jaar op een gemotoriseerd schip en basiskennis van motoren worden verworven, zonder dat hiervoor een specifiek examen moet worden afgelegd. In het licht van het voorstel van de sociale partners is in het voorstel van de Europese Commissie voor een richtlijn ter erkenning van de beroepskwalificaties in de Europese binnenvaart van 18 februari 2016 de functie van matroos-motordrijver als lid van de dekbemanning niet meer voorzien. Ook dit effent de weg voor vervanging door een volmatroos, respectievelijk door een matroos.
2. Om in de bemanningstabellen meer rekening te kunnen houden met leerlingen, wilden de sociale partners de beroepsopleiding in de binnenvaart in vergelijking met het verkrijgen van kwalificaties door vaartijd alleen, bevorderen en wel zo dat, afgezien van de regelingen tot nu toe, alle leerlingen tijdens een ononderbroken duur van maximaal drie maanden per kalenderjaar, voor de tijd dat zij aantoonbaar een schippersschool bezoeken, niet vervangen hoeven te worden. Dit is sinds 2003 met name op grote vaartuigen in de praktijk gebracht en heeft ertoe geleid dat het aantal leerlingen in de binnenvaart is toegenomen, zonder dat dit aantoonbaar de veiligheid van het scheepsverkeer in het geding heeft gebracht. De delegaties hebben dit voorstel licht gewijzigd, namelijk dat een leerling afgezien van de nu reeds bestaande mogelijkheden, niet vervangen hoeft te worden wanneer hij aantoonbaar voor een maximale duur van drie maanden per kalenderjaar een schippersschool bezoekt, wanneer er op zijn minst een leerling daadwerkelijk aan boord is in die gevallen dat er volgens de bemanningstabellen een tweede leerling is voorgeschreven. Hierdoor willen zij enerzijds de ondernemers tegemoetkomen die bijzonder veel doen voor de opleiding van leerlingen en anderzijds een te sterke inkrimping van het aantal bemanningsleden vermijden, aangezien dit met name bij een klein aantal nautische personeelsleden de veiligheid van het scheepsverkeer merkbaar nadelig zou kunnen beïnvloeden. Voor de nieuwe constellaties die hierdoor ontstaan, is bovendien – op het moment dat de nieuwe voorschriften van kracht worden - altijd de exploitatiewijze S2 voorgeschreven, hetgeen eveneens bijdraagt aan het behoud van een hoog veiligheidsniveau als van vervanging wordt afgezien.
3. Het voorstel van de sociale partners om in artikel 3.16 de bemanningstabel in de sleepvaart en bij hechte samenstellingen af te zien van de bovenste groep, hangt samen met de inschatting dat bij gekoppelde vaartuigen door het gebruik van motoren voor het bedienen van ankers en lieren de lichamelijke belasting van de bemanningsleden aanzienlijk minder is geworden. Bovendien worden de afgelopen jaren in de zesbaksvaart op de Niederrhein steeds betere inrichtingen voor het spannen van de kabels ingezet, waardoor een zevende persoon om veilig met het schip te kunnen varen, overbodig lijkt. De delegaties konden in principe instemmen met dit voorstel. Vanwege de bijzonder hoge verkeersdichtheid op de Niederrhein en het de laatste jaren toegenomen aantal duwstellen met zes bakken, willen zij de afschaffing van de bovenste bemanningsgroep na bepaalde tijd evalueren.

4. Het voorstel om de minimumbemanning op dagtochtschepen in de chartervaart af te laten hangen van het aantal passagiers dat daadwerkelijk op het schip aanwezig is, vloeit voort uit een situatie die in Nederland in de praktijk getest werd, waarbij bleek dat de vaststelling van het aantal passagiers dat zich aan boord bevindt geen extra belasting voor de controlerende autoriteiten vormt, hoewel dat op zich denkbaar zou zijn geweest. In het RSP wordt uitgegaan van het principe dat de vereiste minimumbemanning wordt samengesteld in functie van het aantal maximaal aan boord toegelaten aantal passagiers. Tot nu toe geldt ook bij een chartervaart waarbij minder passagiers vervoerd worden dan maximaal zijn toegelaten, dat zich altijd aan boord de minimumbemanning moet bevinden die voor het theoretisch mogelijke geval van een reis met een volledig bezet schip is voorgeschreven. In bepaalde gevallen wordt dit als niet evenredig beschouwd, zodat het adequaat wordt geacht om onder bepaalde, in het RSP nu in artikel 3.17 negende lid nader omschreven omstandigheden, uit te gaan van het aantal passagiers dat zich daadwerkelijk aan boord bevindt.

Sinds de invoering van veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen, hetgeen de laatste wijziging van het RSP was op dit gebied, wordt het aantal vereiste deskundigen voor de passagiersvaart, eerstehulpverleners en persluchtmaskerdragers bepaald in functie van het aantal passagiers dat zich daadwerkelijk aan boord bevindt. Ook bij het nautische personeel biedt het RSP nu al de mogelijkheid de omvang van de vereiste minimumbemanning te reduceren, en wel zo dat op passagiersschepen die zonder passagiers aan boord varen de voorschriften voor vrachtschepen van toepassing zijn.

De door de sociale partners voorgestelde aanpassing van de minimumbemanning aan boord van dagtochtschepen werd op voorstel van de delegaties beperkt tot de volgende, lagere groep in de bemanningstabel, om te voorkomen dat dagtochtschepen met een groot aantal toegelaten passagiers bij een chartervaart met slechts zeer weinig passagiers alleen varen met een sterk gereduceerde minimumbemanning, in functie van het aantal passagiers dat zich daadwerkelijk aan boord bevindt. De delegaties willen op deze wijze rekening houden met het feit dat in het licht van de veiligheid van de passagiers, niet alleen rekening gehouden dient te worden met hun aantal, maar ook met de afmetingen van het schip en de veiligheidsuitrustingen aan boord van het schip. Bij de wijziging van het voorschrift met betrekking tot de minimumbemanning in de chartervaart, wijst de regelgever er uitdrukkelijk op dat de voorschriften ten aanzien van het veiligheidspersoneel in de passagiersvaart en ook ten aanzien van de veiligheidsrol allemaal ongewijzigd van toepassing blijven zodat ook hier de veiligheid niet in het geding kan komen. Bovendien wordt een grotere omvang van de controle, waarbij uit moet worden gegaan van de vaststelling van het aantal passagiers dat zich daadwerkelijk aan boord bevindt, door deze beperking gedeeltelijk voorkomen.

Eventuele alternatieven voor de voorgestelde wijzigingen

Er zou ook van afgezien kunnen worden om de voorstellen van de sociale partners te volgen. Dit zou echter tot gevolg hebben dat de aanpassingen van het RSP die alle experts zinvol achten, niet omgezet zouden kunnen worden.

De kwalificatie van matroos-motordrijver, die algemeen niet meer van deze tijd geacht wordt, zou gehandhaafd worden.

Ten tweede zou er dan geen extra stimulans meer zijn voor een opleiding in de binnenvaart met tegelijkertijd het bezoeken van een schippersschool, wanneer men er voor diverse scheepscategorieën en exploitatievormen vanaf zou zien, een leerling gedurende de tijd van drie maanden per kalenderjaar voor het bezoek aan de schippersschool zonder vervanging vrij te stellen.

Ten derde zou voor de vaart met meer dan 4 bakken geen rekening worden gehouden met de technische verbeteringen die bij de uitrusting van de schepen ontegenzeggelijk hun intrede hebben gedaan.

Tot slot zou ook bij chartervaarten de minimale nautische bemanning ongewijzigd blijven, hetgeen in tegenspraak staat tot wat aan boord van talrijke dagtochtschepen in Nederland in de praktijk getest werd en bovendien niet strookt met de beslissing van de regelgever om bij het veiligheidspersoneel in de passagiersvaart en wanneer passagiersschepen zonder passagiers varen, wel een reductie toe te staan.

Consequenties van de voorgestelde wijzigingen

De wijzigingen hebben geen negatieve gevolgen. Meer in detail:

1. Meer dan de helft van de schepen van de commerciële vloot en ook individuele ondernemers in de vrachtaart hebben geen matroos-motordrijvers meer. In de opleiding wordt nu basismotorkennis onderwezen. In de tussen de sociale partners gesloten cao's komt deze kwalificatie niet meer ter sprake en zowel de lidstaten van de Europese Unie als die van de Centrale Commissie achten deze kwalificatie voor de toekomstige beroepskwalificaties in de binnenvaart niet meer nodig. Door de wijziging worden de voorschriften voor de Rijn al gedeeltelijk voorbereid op het van kracht worden van nieuwe Europese voorschriften.
2. In de nieuw omschreven constellaties wordt het mogelijk de tweede aan boord voorschreven leerling niet meer te vervangen zonder dat daarbij aan veiligheid wordt ingeboet. Niet alleen de sociale partners zijn het hier allen over eens, ook de voorgeschreven uitrustingsstandaard van de vloot waarvoor dit moet gaan gelden en de goede ervaringen die zijn opgedaan op schepen met een grotere lengte of bij grotere samenstellen waarvoor nu al op de Rijn de regeling geldt dat leerlingen niet vervangen hoeven te worden, pleiten hiervoor. Bovendien zal voor een groot deel van de vloot het volgen van een opleiding aantrekkelijker worden, hetgeen bevorderlijk kan zijn om het tekort aan jonge arbeidskrachten in de binnenvaart tegen te gaan.
3. Alle binnenvaartdeskundigen zijn het er over eens dat de technische verbeteringen bij lieren, ankers en uitrustingen om de kabels te spannen van de afgelopen 30 jaar in alle opzichten een compensatie vormen voor het laten vervallen van de hoogste groep van de voorgeschreven bemanning voor samenstellen en andere hechte samenstellen. Een evaluatie van het invoeren van deze regeling na een zekere tijd zal rekening houden met het feit dat deze samenstellen op de Nederrijn varen, oftewel de drukst bevaren waterweg van Europa, en een omschakeling in het inzetten van de bemanning bij de desbetreffende ondernemingen om te beginnen in de praktijk getest zal moeten worden.
4. Indien niet zou worden overgegaan tot een verlichting voor de chartervaart, zou er geen rekening worden gehouden met het feit dat bij deze reizen het aantal passagiers voor vertrek vaststaat en ook tijdens de vaart niet wijzigt. Charterreizen zouden dan behandeld worden als alle andere scheepvaartreizen waarbij het hoogste toegelaten aantal passagiers aan boord zou kunnen komen zonder dat de ondernemer dit in de lijndienst van te voren zou kunnen plannen. Negatieve gevolgen voor de veiligheid van de passagiers kunnen uitgesloten worden. In Nederland is dit al dienovereenkomstig in de praktijk getest en de regelgever heeft ervoor gezorgd dat zowel de voorschriften voor het veiligheidspersoneel als ook die voor de veiligheidsrol voor het evacueren van passagiers en het ingrijpen bij gevaarlijke situaties aan boord van toepassing blijven.

Consequenties indien de voorgestelde wijzigingen worden verworpen

Het verwerpen van de wijziging zou leiden tot een objectief niet te rechtvaardigen uitstel van verbeteringen voor binnenvaartopleidingen en de concurrentiekracht van deze vervoersdrager. Bovendien zou het onderzoek dat de sociale partners voornemens zijn uit te voeren, belast worden met voorstellen waar de sociale partners ook zonder een diepgaand onderzoek al een consensus over konden bereiken.

Besluit

De Centrale Commissie,

opnieuw bevestigend te willen bijdragen aan de integratie en versterking van de Europese binnenvaartmarkt,

ernaar verwijzend dat „de Rijnvaart onverminderd onder zo eenvoudig, duidelijk en geharmoniseerd mogelijke juridische randvoorwaarden zou moeten opereren“, zoals de lidstaten dit in de Verklaring van Bazel van 16 mei 2006 tot uitdrukking hebben gebracht,

in de overtuiging dat de aanpassing van de bemanningsvoorschriften een maatregel is die tot doel heeft, de verplichtingen van de ondernemers en bemanningsleden te verlichten en significant bij te dragen aan de economische dynamiek van de sector,

onder verwijzing naar de voorstellen van de sociale partners,

op voorstel van haar Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding,

I

besluit de bijgevoegde wijziging van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn.

II

Deze wijzigingen worden van kracht op 1 december 2017.

Bijlage

Bijlage bij protocol 9

Wijziging van het RSP

1. Artikel 3.01, tweede zin, wordt als volgt gewijzigd:

- a) de woorden "matroos-motordrijver" komen te vervallen.

2. Artikel 3.02 wordt als volgt gewijzigd:

- a) Het vierde lid komt te vervallen.
- b) De huidige leden 5, 6 en 7 krijgen de nummers 4, 5 en 6.
- c) Na het zesde lid wordt een zevende lid toegevoegd:

„7. voor de machinist

- a) een minimumleeftijd van 18 jaar en een met goed gevolg afgelegd eindexamen van een vakopleiding op het gebied van motoren of werktuigbouwkunde;

of

- b) een minimumleeftijd van 19 jaar en een vaartijd van ten minste 2 jaar als volmatroos op een gemotoriseerd binnenschip.

Houders van een groot patent, een overeenkomstig Richtlijn 96/50/EG afgegeven vaarbewijs, een vaarbewijs als bedoeld in bijlage 1 van Richtlijn 91/672/EEG of een aan het grote patent als gelijkwaardig erkende vaarbevoegdheidsbewijs mogen naast de functie van stuurman ook de functies van lichtmatroos, matroos en volmatroos uitoefenen."

3. Artikel 3.15, derde lid, komt als volgt te luiden:

„3. De voorgeschreven minimumbemanning overeenkomstig de onder 1 genoemde tabel, kan

- a) in groep 1, exploitatiewijze B, Standaard S2,
- b) in groep 2, exploitatiewijze A1, Standaard S2, en
- c) in groep 3, exploitatiewijze A1, Standaard S1 en exploitatiewijze A2, Standaard S2

voor de ononderbroken duur van ten hoogste drie maanden per kalenderjaar met een lichtmatroos worden verminderd, als deze lichtmatroos gedurende deze tijd een schippersschool bezoekt. Opeenvolgende periodes met een gereduceerde bemanning moeten door een periode van minimaal één maand worden onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool moet worden aangetoond met een verklaring van de schippersschool, die zich aan boord moet bevinden en waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangegeven. De eerste zin, onderdeel a en het tweede alternatief van onderdeel c zijn slechts van toepassing wanneer gedurende de tijd dat de ene lichtmatroos een schippersschool bezoekt, de tweede lichtmatroos aan boord is. Deze bepalingen gelden niet voor de lichtmatroos zoals bedoeld in het tweede lid."

4. Artikel 3.16 wordt als volgt gewijzigd:

a) Het eerste lid komt als volgt te luiden:

„1. De minimumbemanning van hechte samenstellen en andere hechte samenstellingen bestaat uit:

Groep	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1 of S2					
		A1		A2		B	
		S1	S2	S1	S2	S1	S2
1	afmeting van het samenstel $L \leq 37$ m $B \leq 15$ m	schipper	1		2	2	2
		stuurman	-		-	-	-
		volmatroos	-		-	-	-
		matroos	1		-	1	-
		lichtmatroos	-		-	1 ¹⁾	2 ¹⁾³⁾
		machinist	-		-	-	-
2	afmeting van het samenstel $37 \text{ m} < L \leq 86 \text{ m}$ $B \leq 15$ m	schipper	1 of 1	1	2	2	2
		stuurman	- -	-	-	-	-
		volmatroos	1 -	-	-	-	-
		matroos	- 1	1	-	2	1
		lichtmatroos	- 1	1	1 ¹⁾	-	1
		machinist	- -	-	-	-	-
3	duwboot + 1 duwbak met $L > 86$ m of afmeting van het samenstel $86 \text{ m} < L \leq 116,5$ m $B \leq 15$ m	schipper	1 of 1	1	2	2	2
		stuurman	1 1	1	-	-	1
		volmatroos	- -	-	-	-	-
		matroos	1 -	-	1	2 1	1
		lichtmatroos	- 2	1	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1
		machinist	- -	-	-	-	-
4	duwboot + 2 duwbakken ¹⁾ motorschip + 1 bak ¹⁾	schipper	1	1	2	2	2
		stuurman	1	1	-	-	1 1 ²⁾
		volmatroos	-	-	-	1	1 1
		matroos	1	-	2	-	2 2
		lichtmatroos	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾	2 ¹⁾	- 1 1
		machinist	-	-	-	-	1 -
5	duwboot + 3 of meer duwbakken ¹⁾ motorschip + 2 of meer duwbakken ¹⁾	schipper	1 of 1	1	2	2	2
		stuurman	1 1	1	-	-	1 1 ²⁾
		volmatroos	- -	-	-	1	1 1
		matroos	2 1	1	2	-	- -
		lichtmatroos	- 2	1	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾ - 2 1
		machinist	1 1	1	1	1	1 1

¹⁾ De lichtmatroos of één van de lichtmatrozen mag worden vervangen door een deksman.

²⁾ De stuurman moet in het bezit zijn van het overeenkomstig dit reglement vereiste schipperspatent.

³⁾ Eén van de lichtmatrozen moet ouder zijn dan 18 jaar.

*) In dit artikel omvat het begrip "duwbak" ook motorschepen zonder eigen in werking gestelde voortstuwingswerktuigen en sleepscheepen. Bovendien is de volgende gelijkwaardigheid van toepassing: 1 duwbak = meerdere bakken met een totale lengte van niet meer dan 76,50 m en een totale breedte van niet meer dan 15 m.

b) Het derde lid komt als volgt te luiden:

„3. De voorgeschreven minimumbemanning overeenkomstig de in het eerste lid genoemde tabel, kan

- a) in de groep 1, exploitatiewijze B, Standaard S2,
- b) in de groep 2, exploitatiewijze A1, Standaard S2,
- c) in de groep 3, exploitatiewijze A1, Standaard S1 en exploitatiewijze A2, Standaard S2,
- d) in de groep 4, exploitatiewijze A1, Standaard S2 en exploitatiewijze A2, Standaard S2, en
- e) in de groep 5, exploitatiewijze A1, Standaard S1, exploitatiewijze A2, Standaard S2, en exploitatiewijze B, Standaard S2

voor de ononderbroken duur van ten hoogste drie maanden per kalenderjaar met een lichtmatroos worden verminderd, als deze lichtmatroos gedurende deze tijd een schippersschool bezoekt. Opeenvolgende periodes met een gereduceerde bemanning moeten door een periode van minimaal één maand worden onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool moet worden aangetoond met een verklaring van de schippersschool, die zich aan boord moet bevinden en waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangegeven. De eerste zin, onderdeel a en het tweede alternatief van onderdeel c, d en het tweede alternatief van onderdeel e zijn slechts van toepassing wanneer gedurende de tijd dat de ene lichtmatroos een schippersschool bezoekt, de tweede lichtmatroos aan boord is. Deze bepalingen gelden niet voor de lichtmatroos zoals bedoeld in het tweede lid.

c) Na het derde lid wordt het volgende, nieuwe lid vier toegevoegd:

„4. De voorgeschreven machinisten overeenkomstig de in het eerste lid genoemde tabel mogen door bijkomende volmatrozen worden vervangen. Zij mogen ook door bijkomende matrozen worden vervangen, wanneer in de tabel in het eerste lid al een lichtmatroos is voorgeschreven.“

5. Artikel 3.17 wordt als volgt gewijzigd:

a) Het eerste lid komt als volgt te luiden:

„1. De minimumbemanning van schepen voor dagtochten bestaat uit:

Groep	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1 of S2					
		A1		A2		B	
		S1	S2	S1	S2	S1	S2
1	Toegestaan aantal passagiers tot en met 75	schipper	1		2	2	2
		stuurman	-		-	-	-
		volmatroos	-		-	-	1
		matroos	1		1	2	-
		lichtmatroos	-		-	-	1
		machinist	-		-	-	-
2	Toegestaan aantal passagiers van 76 tot en met 250	schipper	1 of 1	1	2	2	
		stuurman	-	-	-	-	
		volmatroos	-	-	-	-	
		matroos	1	1	-	1	
		lichtmatroos	1	1	1 ¹⁾	1 ¹⁾	
		machinist	-	1	1	1	
3	Toegestaan aantal passagiers van 251 tot en met 600	schipper	1 of 1	1	2	2	3
		stuurman	-	-	-	-	-
		volmatroos	1	1	-	-	-
		matroos	-	-	1	1	-
		lichtmatroos	-	2	1	1	1
		machinist	1	-	1	1	1
4	Toegestaan aantal passagiers van 601 tot en met 1000	schipper	1	1	2	2	3
		stuurman	1	1	-	-	-
		volmatroos	-	-	-	1	1
		matroos	1	-	2	-	-
		lichtmatroos	1 ¹⁾	2 ¹⁾	-	1	1
		machinist	1	1	1	1	1
5	Toegestaan aantal passagiers van 1001 tot en met 2000	schipper	2 of 2	2	2	2	3
		stuurman	-	-	-	-	-
		volmatroos	-	1	-	1	1
		matroos	3	2	1	3	1
		lichtmatroos	-	2	1 ¹⁾	2 ¹⁾	2 ¹⁾
		machinist	1	1	1	1	1
6	Toegestaan aantal passagiers meer dan 2000	schipper	2	2	2	2	3
		stuurman	-	-	-	-	-
		volmatroos	-	1	-	1	1
		matroos	3	1	4	2	2
		lichtmatroos	1 ¹⁾	2 ¹⁾	-	1 ¹⁾	2 ¹⁾
		machinist	1	1	1	1	1

¹⁾ De lichtmatroos of één van de lichtmatrozen mag worden vervangen door een deksman.

b) Het tweede lid komt als volgt te luiden:

„2. De minimumbemanning van stoomschepen voor dagtochten bestaat uit:

Groep		Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1 of S2					
			A1		A2		B	
			S1	S2	S1	S2	S1	S2
1	Toegestaan aantal passagiers van 501 tot en met 1000	schipper	1	1	2	2	3	3
		stuurman	1	1	-	-	-	-
		volmatroos	1	1	1	1	1	1
		matroos	1	-	1	-	1	-
		lichtmatroos	-	1	-	1	-	1
		machinist ²⁾	2	2	2	2	3	3
2	Toegestaan aantal passagiers van 1001 tot en met 2000	schipper	2 of 2	2	2	2	3	3
		stuurman	-	-	-	-	-	-
		volmatroos	-	1	-	1	-	1
		matroos	3	2	3	1	3	1
		lichtmatroos	-	2	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾	2 ¹⁾
		machinist ²⁾	3	3	3	3	3	3
¹⁾ De lichtmatroos of één van de lichtmatrozen mag worden vervangen door een deksman. ²⁾ De Commissie van Deskundigen bepaalt of machinisten vereist zijn en vult dit onder nummer 52 van binnenvaartcertificaat in.								

c) Het derde lid komt als volgt te luiden:

„3. De minimumbemanning van hotelschepen bestaat uit:

Groep		Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1 of S2					
			A1		A2		B	
			S1	S2	S1	S2	S1	S2
1	Toegestaan aantal bedden: tot en met 50	schipper	1	1	2	2	3	3
		stuurman	-	-	-	-	-	-
		volmatroos	1	-	-	-	-	-
		matroos	-	-	1	-	1	-
		lichtmatroos	-	2	-	1	-	1
		machinist	1	1	1	1	1	1
2	Toegestaan aantal bedden: van 51 tot 100	schipper	1	1	2	2	3	3
		stuurman	1	1	-	-	-	-
		volmatroos	-	-	-	-	-	-
		matroos	1	-	1	-	1	-
		lichtmatroos	-	1	-	1	-	1
		machinist	1	1	1	1	1	1
3	Toegestaan aantal bedden meer dan 100	schipper	1 of 1	1	2	2	3	3
		stuurman	1	1	-	-	-	-
		volmatroos	-	-	-	1	-	1
		matroos	2	1	1	3	1	1
		lichtmatroos	-	2	1	-	1	1
		machinist	1	1	1	1	1	1

d) *Het zesde lid komt als volgt te luiden:*

- „6. De minimumbemanning overeenkomstig de in het eerste lid genoemde tabel (schepen voor dagtochten), kan
- a) in de groep 2, exploitatiewijze A1, Standaard S2,
 - b) in de groep 3, exploitatiewijze A1, Standaard S1,
 - c) in de groep 4, exploitatiewijze A1, Standaard S2,
 - d) in de groep 5, exploitatiewijze A1, Standaard S1, exploitatiewijze A2, Standaard S2 en exploitatiewijze B, Standaard S2 en
 - e) in de groep 6, exploitatiewijze A1, Standaard S2 en exploitatiewijze B, Standaard S2

voor de ononderbroken duur van ten hoogste drie maanden per kalenderjaar met een lichtmatroos worden verminderd, als deze lichtmatroos gedurende deze tijd een schippersschool bezoekt. Opeenvolgende periodes met een gereduceerde bemanning moeten door een periode van minimaal één maand worden onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool moet worden aangetoond met een verklaring van de schippersschool, die zich aan boord moet bevinden en waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangegeven. De eerste zin, onderdeel c, d en het tweede en derde alternatief van onderdeel e zijn slechts van toepassing wanneer gedurende de tijd dat de ene lichtmatroos een schippersschool bezoekt, de tweede lichtmatroos aan boord is. Deze bepalingen gelden niet voor de lichtmatroos zoals bedoeld in het vijfde lid.”

e) *Het zevende lid komt als volgt te luiden:*

- „7. De minimumbemanning overeenkomstig de in het eerste lid genoemde tabel (stoomschepen voor dagtochten), kan
- a) in de groep 2, exploitatiewijze A1, Standaard S1,
 - b) in de groep 2, exploitatiewijze A2, Standaard S2, en
 - c) in de groep 2, exploitatiewijze B, Standaard S2

voor de ononderbroken duur van ten hoogste drie maanden per kalenderjaar met een lichtmatroos worden verminderd, als deze lichtmatroos gedurende deze tijd een schippersschool bezoekt. Opeenvolgende periodes met een gereduceerde bemanning moeten door een periode van minimaal één maand worden onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool moet worden aangetoond met een verklaring van de schippersschool, die zich aan boord moet bevinden en waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangegeven. De eerste zin, onderdeel b en c zijn slechts van toepassing wanneer gedurende de tijd dat de ene lichtmatroos een schippersschool bezoekt, de tweede lichtmatroos aan boord is. Deze bepalingen gelden niet voor de lichtmatroos zoals bedoeld in het vijfde lid.”

f) *Het achtste lid komt als volgt te luiden:*

- „8. De minimumbemanning overeenkomstig de in het eerste lid genoemde tabel (hotelschepen)
- a) in de groep 1, exploitatiewijze A1, Standaard S2 en
 - b) in de groep 3, exploitatiewijze A1, Standaard S1

voor de ononderbroken duur van ten hoogste drie maanden per kalenderjaar met een lichtmatroos worden verminderd, als deze lichtmatroos gedurende deze tijd een schippersschool bezoekt. Opeenvolgende periodes met een gereduceerde bemanning moeten door een periode van minimaal één maand worden onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool moet worden aangetoond met een verklaring van de schippersschool, die zich aan boord moet bevinden en waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangegeven.”

g) Na het achtste lid wordt een nieuw lid 9 toegevoegd:

- „9. Bij dagtochtschepen met passagiers waarvan het aantal voor vertrek vaststaat en tijdens de vaart niet wijzigt (chartervaart), kan de overeenkomstig de groepen 2 tot en met 6 voorgeschreven minimumbemanning worden gereduceerd tot de eerst lagere groep, op voorwaarde dat het overeenkomstig de groepen 1 tot en met 6 toegelaten aantal passagiers tijdens de vaart lager is dan dit toegestane aantal. De eisen van hoofdstuk 5, alsmede de eisen die gelden voor de bemanning en het boordpersoneel uit hoofde van de veiligheidsrol gelden onverminderd.”

h) Na het negende lid wordt een nieuw lid 10 toegevoegd:

- „10. De machinisten die zijn voorgeschreven overeenkomstig de in het eerste tot derde lid genoemde tabellen mogen door bijkomende volmatrozen worden vervangen. Deze volmatrozen mogen door bijkomende matrozen worden vervangen, wanneer het aantal volmatrozen dat als minimumbemanning overeenkomstig de in het eerste tot derde lid genoemde tabellen is voorgeschreven, overeenstemt met het aantal te vervangen machinisten.”

6. Artikel 3.18 tweede lid komt als volgt te luiden:

- „2. Voldoet de uitrusting van een schip slechts gedeeltelijk aan de Standaard S1 zoals deze is bepaald in artikel 3.14 van dit Reglement, en niet aan één of meer van de in artikel 3.14, lid 1.1, onderdelen a tot en met c, van dit Reglement gestelde eisen wordt voldaan, dan

- a) moet in de exploitatiewijzen A1 en A2 de matroos, zoals voorgeschreven in het eerste lid, onderdeel a, door een volmatroos, en ;
- b) moeten de twee matrozen in de exploitatiewijze B, zoals voorgeschreven in het eerste lid, onderdeel b door twee volmatrozen worden vervangen.

In het in de eerste zin bedoelde geval kunnen de volmatrozen door matrozen worden vervangen, indien de volmatrozen reeds deel uitmaken van de in artikel 3.15, artikel 3.16 of artikel 3.17 voorgeschreven minimumbemanning.”

7. *In artikel 7.01, vierde lid, eerste zin, komen na het woord „matroos“ de woorden „of matroos-motordrijver“ te vervallen.*
8. *In artikel 7.02, vierde lid, eerste zin, komen na het woord „matroos“ de woorden „of matroos-motordrijver“ te vervallen.*
9. *In artikel 7.06, eerste lid, onderdeel a komen na het woord „matroos“ de woorden „of matroos-motordrijver“ te vervallen.*

10. *Bijlage A1, Nummer 2 (vaartijdenboek) komt als volgt te luiden:*

„2. Aantekeningen in het vaartijdenboek

De aantekeningen die de schipper in dit vaartijdenboek moet aanbrengen, dienen te voldoen aan de bepalingen van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn. Om te voldoen aan de voorschriften van artikel 2.02, derde lid, moeten ook de vaar- en rusttijden worden aangetekend die 48 uur voor het binnenvaren van het toepassingsgebied van het genoemde Reglement buiten het toepassingsgebied van dit Reglement (Rijn) gemaakt zijn.

De functies van de bemanningsleden kunnen als volgt worden aangeduid:

Sch – Cd	=	Schiffsführer - Schipper – Conducteur
St - T	=	Steuermann – Stuurman – Timonier
Bm – vMt – mMt	=	Bootsmann – Volmatroos – Maître-matelot
Mt	=	Matrose – Matroos - Matelot
Dm - Hp	=	Decksmann – Deksmen – Homme de pont
Lm - Ml	=	Leichtmatrose – Lichtmatroos – Matelot léger
Mc	=	Maschinist – Machinist – Mécanicien

Op iedere bladzijde dient de schipper het volgende aan te tekenen:

- de exploitatiewijze (aantekeningen in verband met een wijziging van exploitatiewijze dienen steeds op een nieuwe bladzijde te worden aangebracht)
- het jaar
- zodra het schip de vaart begint:
 - 1^e kolom - de datum (dag en maand)
 - 2^e kolom - de tijd (uur en minuten)
 - 3^e kolom - de plaats waar de vaart begint
 - 4^e kolom - de kilometerraai van die plaats
- zodra het schip de vaart onderbreekt:
 - 1e kolom - de datum (dag en maand) indien deze afwijkt van de begindatum waarop het schip de reis begonnen is
 - 5e kolom - de tijd (uur en minuten)
 - 6e kolom - de plaats waar het schip stilligt
 - 7e kolom - de kilometerraai van die plaats
- zodra het schip de vaart voortzet: dezelfde aantekeningen als bij het begin van de vaart
- zodra het schip de vaart beëindigt: dezelfde aantekeningen als bij een onderbreking van de vaart
- De 8e kolom moet worden ingevuld (naam, voornaam, nummer van het dienstboekje of vaarbevoegdheidsbewijs) wanneer de bemanning voor de eerste keer aan boord komt en vervolgens telkens wanneer deze van samenstelling verandert.

- In de kolommen 9 t/m 11 moeten het begin en het einde van de rusttijd van elk bemanningslid worden aangetekend. Deze aantekeningen dienen uiterlijk om 8 uur de volgende ochtend in het vaartijdenboek te worden aangebracht. Ingeval de bemanningsleden hun rust nemen volgens een regelmatig rooster, kan per reis met één schema worden volstaan.
- In de kolommen 12 en 13 moet bij wisseling van de bemanning telkens het tijdstip van aan boord komen of van boord gaan worden vermeld.

Overtredingen / strafbare handelingen

Overtreding van de bemanningsvoorschriften van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn is strafbaar. Hetzelfde geldt voor het niet bijhouden, dan wel het niet volgens de voorschriften bijhouden van het vaartijdenboek.

(Gevolgd door de van kracht zijnde tekst van deel II van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn in het Frans, Duits en Nederlands.)

B-00734"