

II

(Vorbereidende besluiten)

COMMISSIE

Voorstel voor een verordening (EEG) van de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het vervoer over de binnenwateren*(Door de Commissie bij de Raad ingediend op 17 september 1975)*

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschappen, inzonderheid op artikel 75,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europese Parlement,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Overwegende dat in de beschikking van de Raad van 13 mei 1965 met betrekking tot de harmonisatie van bepaalde voorschriften die van invloed zijn op de mededinging in het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren ⁽¹⁾, inzonderheid de artikelen 10 t/m 13, wordt bepaald dat de verschillen die de concurrentievoorwaarden in de vervoersector kunnen vervalsen, door de onderlinge aanpassing, in vooruitstrevende zin, van de buitengewone voorschriften inzake de bij het vervoer geldende arbeidsvoorwaarden en door de eenmaking van de voorschriften inzake de samenstelling van de bemanning alsmede inzake de controle moeten worden opgeheven. Hiertoe dient zowel rekening te worden gehouden met de onderlinge verhouding tussen de verschillende vervoerstakken, alsmede met de verhouding tussen de ondernemingen van één enkele Lid-Staat binnen elke vervoerstak;

Overwegende dat met het oog op de sociale bescherming en de verkeersveiligheid op de waterwegen bepaalde maximumnormen voor diensttijden en bepaalde minimumnormen voor rusttijd, samenstelling

van de bemanning en bekwaamheid harer leden moeten worden opgesteld;

Overwegende dat het gezien het belang van het goederenvervoer in de gehele binnenscheepvaart gewenst is in een eerste fase uitsluitend dit vervoer te regelen;

Overwegende dat uit overwegingen in verband met de mededinging, de veiligheid alsmede om sociale redenen uniforme toepassing van de voorschriften van deze verordening op de bemanning van alle schepen die goederen over de waterwegen van de Lid-Staten vervoeren, noodzakelijk is;

Overwegende dat ter verwezenlijking van dit doel bepaalde transporten uit derde landen gedurende een overgangstijd van de algemene toepassing van de verordening moeten worden vrijgesteld, d.w.z. op bepaalde waterwegen waarvoor andere internationale regelingen gelden;

Overwegende dat de Lid-Staten onderhandelingen dienen te openen om alle onverenigbaarheden die tussen deze regelingen en de communautaire verordening bestaan, uit de weg te ruimen;

Overwegende dat het ter verwezenlijking van de in de onderhavige verordening genoemde doelstellingen niet nodig is dat de regeling wordt toegepast op bemanningsleden van vaartuigen met een lage tonnage, noch op bemanningsleden van vaartuigen die zich niet op de vervoersmarkt aanbieden;

Overwegende dat met het oog op de concurrentie, de veiligheid en de sociale bescherming de samenstelling van de bemanningen overeenkomstig de verschillende scheepstypen in de details moet worden vastgelegd en bepaalde voorwaarden moeten worden gesteld waaraan de bemanningsleden moeten voldoen;

⁽¹⁾ PB nr. 88 van 24. 5. 1965, blz. 1500/65.

Overwegende dat gedurende een overgangperiode de Lid-Staten de mogelijkheid wordt geboden bij de samenstelling van de bemanning bepaalde uitzonderingen op de voorgestelde harmonisatie te maken;

Overwegende dat ter voorkoming van overbelasting van het scheepspersoneel de diensttijd moet worden beperkt en minimum-rusttijden moeten worden ingesteld waarbij rekening wordt gehouden met de ontwikkelingen in vooruitstrevende zin op het gebied van de arbeidsvoorwaarden en op het gebied van de bedrijfsverhoudingen in de binnenscheepvaart; dat om dezelfde redenen de bemanningsleden ook recht moeten hebben op periodieke rusttijden, jaarlijkse vakantie en feestdagen, waarvan een behoorlijk gedeelte in de woonplaats moet kunnen worden doorgebracht;

Overwegende dat het gezien de bijzondere kenmerken van de arbeid in de haven aanbeveling verdient ten aanzien van de werktijden de vigerende lokale voorschriften toe te passen, voor zover deze gunstiger dan de communautaire voorschriften zijn;

Overwegende dat bepaalde voorschriften niet moeten worden toegepast op zelfstandige schippers;

Overwegende dat de in deze verordening neergelegde bepalingen inzake de arbeidsvoorwaarden uitsluitend minimum- respectievelijk maximumnormen bevatten; dat ter bevordering van de sociale vooruitgang of ter verbetering van de veiligheid bij de scheepvaart iedere Lid-Staat maatregelen kan treffen die voor de bemanningsleden gunstiger voorwaarden bevatten; dat de Commissie de ontwikkeling van de desbetreffende toestand in de Lid-Staten nauwkeurig zal volgen en de Raad met het oog op een eventuele aanpassing van de verordening regelmatig van haar bevindingen verslag zal uitbrengen;

Overwegende dat maatregelen moeten worden getroffen die een doelmatige controle op de naleving van de voorschriften van deze verordening in de Lid-Staten waarborgen; dat onderlinge steunverlening van de Lid-Staten hierbij noodzakelijk is,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

DEEL I

Definities

Artikel 1

In de zin van deze verordening betekent:

1. „Diensttijd”: het tussen de aanvang en de beëindiging van de arbeid liggende tijdsbestek. Dit omvat:

- de tijd die wordt besteed aan de arbeid aan het roer, de observatie van het radarscherm en andere arbeid aan het instrumentenbord;
- de tijd besteed aan de voorbereidende en afsluitende werkzaamheden voor en na de vaart;
- de aan het verhalen van het schip bestede tijd;
- de aan administratieve werkzaamheden bestede tijd;
- de tijd die wordt besteed aan het laden en lossen, de onderhouds- en controlewerkzaamheden alsmede de reparaties of het toezicht op deze werkzaamheden tijdens vaar- en ligdagen;
- de tijd die aan alle andere in de binnenscheepvaart gebruikelijke werkzaamheden wordt besteed;
- de tijd gedurende welke de bemanning zich op grond van de scheepvaartregeling aan boord moet bevinden, met uitzondering van de dagelijkse rusttijd;
- de tijd gedurende welke de bemanning ter beschikking moet staan om een van bovengenoemde werkzaamheden uit te voeren of te hervatten;
- alle onderbrekingen van de vaart in de loop van een vaardag of een vaarligdag, met uitzondering van de onderbreking voor de dagelijkse rusttijd;
- alle onderbrekingen van de arbeid in de loop van een werkdag vóór beëindiging van de laden en loswerkzaamheden;
- de rustpauzes;
- alle andere onderbrekingen, met inbegrip van de binnen de diensttijd vallende rusttijden (onderbreking van de arbeid of niet voorgeschreven rustpauzes).

2. „Onderbreking van de arbeid”: alle onderbrekingen — met uitzondering van de rustpauzes en de dagelijkse rusttijd — die onvermijdelijk het gevolg zijn van de organisatie van het verkeer en/of van het bedrijf.

3. „Vaar-ligdag”: een dag waarop enerzijds rechtstreeks met de vaart verband houdende werkzaamheden en anderzijds werkzaamheden zoals laden, lossen, onderhoud en reparaties worden verricht.

4. „Bemanningslid”: de schipper, stuurman, matroos, scheepjongen, machinist, matroos-motordrijver en stoker.

5. a) „Normale vaart”: de vaart duurt hoogstens 14 uur per dag bij een nachtrust van de bemanning tussen 18.00 en 8.00 uur.

- b) „Semi-continuvaart”: de vaart duurt ten hoogste 18 uur per dag bij een nachtrust van de bemanning tussen 19.00 en 7.00 uur.
 - c) „Continuvaart”: de vaart duurt meer dan 18 uur per dag.
6. „Rustpauze”: iedere tussen het begin en de beëindiging van de arbeid gelegen voorgeschreven of in een verdrag vastgestelde onderbreking van de arbeid van ten minste 30 minuten, gedurende welke tijd de werknemer vrij over zijn tijd kan beschikken.
7. „Week”: het tijdvak van zondag 0.00 uur tot zaterdag 24.00 uur.
8. „Dagelijkse rust”:

- bij de normale en semi-continuvaart ieder ononderbroken tijdsbestek van ten minste 10 uur respectievelijk 8 uur, waarin de bemanningsleden vrij over hun tijd kunnen beschikken en zich binnen de grenzen van de communautaire en nationale voorschriften met betrekking tot bemanning en aanwezigheid van bemanning vrij kunnen bewegen;
- bij de continuvaart elk ononderbroken tijdsbestek van ten minste 6 uur waarin de bemanningsleden vrij over hun tijd kunnen beschikken en zich binnen de grenzen van de communautaire en nationale voorschriften inzake de samenstelling en aanwezigheid van de bemanning vrij kunnen bewegen.

DEEL II

Toepassingsgebied

Artikel 2

1. Deze verordening is van toepassing op bemanningsleden van schepen die op de waterwegen van de Lid-Staten goederen vervoeren.
2. Gedurende een overgangstijd tot aan de afsluiting van de in lid 3 bedoelde onderhandelingen is de onderhavige verordening niet van toepassing op de bemanning van schepen die
 - waterwegen bevaren waarop het onderzoekreglement voor Rijnschepen en -vloten van 18 november 1947 van toepassing is en die tot bedrijven behoren welke op het grondgebied van een derde land zijn gevestigd;
 - waterwegen bevaren waarop het verdrag betreffende de arbeidsvoorwaarden van Rijnvaarders van 21 mei 1954 van toepassing is en die tot bedrijven behoren welke op Zwitsers grondgebied zijn gevestigd.

3. De Lid-Staten openen onverwijld de nodige onderhandelingen om zo mogelijk uiterlijk voor (18 maanden na vaststelling van de verordening)

- in het kader van de centrale commissie voor de Rijnvaart de bepalingen van het onderzoekreglement voor Rijnschepen en -vloten van 18 november 1947, die met de bepalingen van onderhavige verordening onverenigbaar blijken, te wijzigen;
- alle bepalingen van het verdrag betreffende de arbeidsvoorwaarden van Rijnvaarders van 21 mei 1954 die met de bepalingen van onderhavige verordening onverenigbaar blijken, te wijzigen dan wel het verdrag eventueel op te zeggen.

Artikel 3

De Gemeenschap zal de met het oog op de toepassing van deze verordening noodzakelijke onderhandelingen met derde landen openen.

Artikel 4

Deze verordening is niet van toepassing op de bemanningsleden van:

- veerboten,
- vloten en watervaartuigen die met machines zijn uitgerust en geen goederen vervoeren,
- schepen met een laadvermogen van minder dan 150 ton met uitzondering van sleepboten en duwbotten,
- schepen die van zee komen of daarheen terugkeren en die slechts gebruik maken van de waterwegen om in een aan deze waterwegen gelegen haven te laden of te lossen,
- vissersboten die uitsluitend voor de visserij worden gebruikt,
- schepen die met reddingsmateriaal of afsleepinstallaties voor spoedhulp zijn uitgerust,
- dienstschepen van waterstaat, politie, strijdkrachten, brandweer en alle andere dienstschepen van de overheid,
- schepen die uitsluitend voor het slepen in havens worden gebruikt,
- duwbotten die uitsluitend voor het duwen in havens worden gebruikt,
- schepen die voor het slepen bij de oceaانvaart worden ingeschakeld, voor zover zij niet bij de binnenvaart worden gebruikt.

DEEL III

Bemanning

Artikel 5

De bemanningsleden moeten aan de volgende voorwaarden voldoen:

a) *De schipper*

moet ten minste 21 jaar oud zijn en ten minste 4 jaar bij de zee- of binnenvaart werkzaam zijn geweest. De tijd gedurende welke hij een beroepsschool voor binnenschippers heeft gevolgd, kan bij de berekening van de bij de scheepvaart doorgebrachte tijd geheel of gedeeltelijk in aanmerking worden genomen. Deze tijd kan tot drie jaar worden verlaagd wanneer de kandidaat kan aantonen een schippersopleiding te hebben genoten en deze met een diploma te hebben afgesloten; het minimumniveau van deze opleiding wordt door de Raad op voorstel van de Commissie uiterlijk 1 jaar na inwerkingtreding van deze verordening vastgesteld.

b) *De stuurman*

moet ten minste 1 jaar als matroos of matroosmotordrijver bij de binnenvaart hebben gevaren.

c) *De matroos*

moet ten minste 17 jaar oud zijn en ten minste 1 jaar op zee of op de binnenwateren als lid van het dekpersoneel hebben gevaren. De tijd gedurende welke hij een beroepsschool voor binnenschippers heeft bezocht, kan bij de berekening van de bij de binnenvaart doorgebrachte tijd geheel of gedeeltelijk in aanmerking worden genomen.

d) *De scheepsjongen*

moet ten minste 15 jaar oud zijn.

e) *De machinist*

dient, behalve een elementaire kennis op het gebied van motoren te bezitten, ten minste 2 jaar als matroos-motordrijver te hebben gevaren of een beroepsopleiding te hebben genoten, waarvan het minimumniveau door de Raad op voorstel van de Commissie uiterlijk 1 jaar na de inwerkingtreding van deze verordening wordt vastgesteld.

f) *De matroos-motordrijver*

dient, behalve elementaire kennis op het gebied van motoren te bezitten, ten minste 1 jaar als matroos op vaartuigen voorzien van mechanische middelen van voortbeweging op zee of op de binnenwateren te hebben gevaren.

Artikel 6

Elk lid van de bemanning kan, wanneer de veiligheid van het schip of de lading dit vereist, worden belast met andere werkzaamheden dan die welke de uitoefening van zijn eigen functie met zich brengt, mits hij aan de hiervoor noodzakelijke psychische en fysieke voorwaarden voldoet.

Artikel 7

1. Voor de samenstelling van de bemanning voor de verschillende scheepsklassen gelden de minimumvoorschriften, als vastgelegd in de bijlage die van deze verordening deel uitmaakt.

2. Gedurende een periode die op een door de Raad op voorstel van de Commissie vast te stellen tijdstip eindigt, kan de Commissie de Lid-Staten op hun verzoek toestemming verlenen om op alle vervoer of een gedeelte van het vervoer over de binnenwateren van hun grondgebied regelingen toe te passen die van de in lid 1 neergelegde bepalingen afwijken, voor zover deze afwijkingen door de bijzondere verkeersomstandigheden op de waterwegen gerechtvaardigd zijn en de regelingen aan de volgende voorwaarden voldoen:

- a) met de bepalingen van deze verordening moet rekening worden gehouden; met name moeten de voorschriften van de delen IV en V kunnen worden nageleefd;
- b) de regelingen moeten worden afgestemd op de vereisten van de verkeersveiligheid op de betrokken waterwegen en op het peil van de technische uitrusting der betrokken vaartuigen;
- c) men mag niet beneden het bereikte peil van de sociale voorzieningen in de betrokken Lid-Staten blijven.

Op de Rijnvaart kunnen geen afwijkende regelingen worden toegepast. Als Rijnvaart wordt beschouwd de scheepvaart op de Rijn vanaf de Mittelbrücke te Bazel tot aan de open zee, met inbegrip van het Rijnkanaal, het Pannerdenskanaal, de Nederrijn, de Lek, de Waal, de Merwede, de Noord en de Nieuwe Maas.

3. De Commissie treft de krachtens lid 2 vereiste besluiten, zulks na overleg met het op grond van het besluit van de Commissie van 28 november 1967 ⁽¹⁾ ingestelde paritaire raadgevende comité voor de sociale vraagstukken in de binnenvaart, met de rekwesterende Lid-Staat alsmede eventueel met de bij de onderhavige regelingen betrokken Lid-Staten.

⁽¹⁾ PB nr. 297 van 7. 12. 1967, gewijzigd door het besluit van de Commissie van 19 juni 1970, PB nr. L 140 van 27. 6. 1970.

De Commissie deelt haar besluiten binnen een termijn van vier maanden na ontvangst van het voorstel aan de rekwesterende Lid-Staat mede, in geval van overleg met andere Lid-Staten wordt deze termijn tot 6 maanden verlengd.

4. De Lid-Staten kunnen in afzonderlijke gevallen tot vermindering van de bemanning besluiten, wanneer een vaartuig is uitgerust met modernere technische middelen dan die welke vereist zijn, waardoor bepaalde taken van de bemanning kunnen worden overgenomen. De Lid-Staten stellen de Commissie op de hoogte van de overeenkomstig dit voorschrift getroffen maatregelen.

Artikel 8

1. Vrouwen mogen geen deel uitmaken van de bemanning wanneer

- de uitrusting van het schip moeilijk te bedienen is;
- het schip bij volle lading niet zonder bijzondere krachtsinspanning door één persoon kan worden bestuurd;
- de bemanning aan boord van het schip werkzaamheden moet verrichten waarbij met beide armen lasten of uitrustingsvoorwerpen van meer dan 15 kg worden verplaatst of overgebracht dan wel waarbij lasten of uitrustingsstukken van meer dan 35 kg met een andere persoon moeten worden vervoerd; als werkzaamheden van dien aard worden in elk geval het inhalen en vieren van zware sleeptrossen beschouwd;
- indien op het vaartuig voor de vrouwelijke en mannelijke bemanningsleden geen gescheiden verblijven, wasgelegenheden en toiletten aanwezig zijn. Deze bepaling is niet van toepassing indien alle leden van de bemanning tot één gezin behoren.

2. De door iedere Lid-Staat overeenkomstig artikel 22 aan te wijzen bevoegde instanties bepalen of het vaartuig geschikt is voor arbeid door vrouwen en vermelden dit in het certificaat van onderzoek.

3. De persoon die belast is met het toezicht op en de verzorging van kinderen beneden de leeftijd van 6 jaar en die zich derhalve voortdurend aan boord bevindt, mag geen deel uitmaken van de bemanning.

4. Vrouwen mogen na de 6e maand van hun zwangerschap tot aan de 3e maand na hun bevalling niet in loondienst werkzaam zijn.

Artikel 9

1. De voorgeschreven bemanning moet gedurende de vaart voortdurend aan boord zijn. Een vaart mag

niet worden begonnen voordat de voorgeschreven bemanning aan boord is.

2. Schepen waarop wegens buitengewone en onvoorziene omstandigheden, zoals ziekte, ongeval of op voorschrift van een overheidsinstantie, ten hoogste één lid van de voorgeschreven bemanning tijdens de vaart uitvalt, kunnen evenwel in afwijking van lid 1 hun vaart voortzetten tot de eerstvolgende plaats, waar zij op een veilige plaats kunnen meren.

DEEL IV

Diensttijd

Arbeid aan het roer en observatie van het radarscherm

Artikel 10

1. Bij de normale vaart bedraagt de maximumduur van de diensttijd:

- 14 uur gedurende de periode van maart tot en met oktober;
- 12 uur gedurende de periode van november tot en met februari.

De over 12 opeenvolgende weken berekende gemiddelde diensttijd mag de 12 uur niet overschrijden. Bij de berekening van deze gemiddelde diensttijd moeten alleen de vaardagen en de vaarligdagen in aanmerking worden genomen.

2. Bij de semi-continuvaart mag de diensttijd ten hoogste 12 uur belopen.

3. Bij de continuvaart mag de diensttijd ten hoogste 8 uur belopen.

Artikel 11

De duur van de onderbroken arbeid die aan het roer wordt verricht mag ten hoogste 4 uur bedragen. Daarop moet een rustpauze volgen.

Artikel 12

De tijd die aan de observatie van het radarscherm wordt besteed, bedraagt:

- bij de normale vaart en semi-continuvaart ten hoogste 7 uur per diensttijd,
- bij de continuvaart ten hoogste 7 uur binnen een tijdsbestek van 24 uur.

De tijd die ononderbroken aan de observatie van het radarscherm wordt besteed, mag ten hoogste 2 uur bedragen; de observatie mag pas na een onderbreking van ten minste 30 minuten worden hervat.

Artikel 13

Van de in de artikelen 10, 11, 12, 14 en 15 neergelegde bepalingen mag slechts in de volgende gevallen worden afgeweken:

- a) wanneer een lid van de bemanning wegens ziekte of ongeval uitvalt en zijn arbeid door een ander lid van de bemanning moet worden overgenomen; in dat geval is afwijking van de bepalingen alleen geoorloofd tot aan de eerstvolgende geschikte aanlegsteiger, waar het betrokken bemanningslid eventueel het schip moet verlaten en door een ander moet worden vervangen;
- b) wanneer de veiligheid van het vaartuig of de lading in gevaar wordt gebracht.

DEEL V

Rusttijden en rustpauzes — vakanties en vrije dagen

Artikel 14

1. Bij de normale vaart bedraagt de minimumduur van de dagelijkse rust:

- 10 achtereenvolgende uren gedurende het tijdvak van maart tot en met oktober;
- 12 achtereenvolgende uren gedurende het tijdvak van november tot en met februari.

De over 12 achtereenvolgende weken berekende gemiddelde dagelijkse rusttijd moet ten minste 12 uur bedragen. Bij de berekening van de gemiddelde dagelijkse rusttijd worden periodieke rusttijden, vrije dagen en vakantiedagen niet meegerekend.

2. Bij de semi-continuvaart moet de dagelijkse rusttijd ten minste 8 achtereenvolgende uren bedragen.

3. Bij de normale en semi-continuvaart moet de dagelijkse rusttijd overeenkomen met een nachtelijke rustperiode die bij de normale vaart tussen 18.00 en 8.00 uur en bij de semi-continuvaart tussen 19.00 en 7.00 uur ligt.

4. Bij de continuvaart moet de dagelijkse rusttijd ten minste 6 achtereenvolgende uren bedragen. De totale minimumduur van de dagelijkse rusttijd bedraagt:

- 12 uur bij een tijdsbestek van 24 uur en

- 24 uur bij een tijdsbestek van 48 uur.

5. Gedurende de dagelijkse rusttijd kan het bemanningslid vrij over zijn tijd beschikken, voor zover zijn aanwezigheid aan boord niet door een veiligheidsbepaling van de politie is voorgeschreven.

Artikel 15

Bij de normale en semi-continuvaart hebben de bemanningsleden recht op rustpauzes; de minimumduur daarvan bedraagt in totaal:

- 30 minuten bij een dienstdag van ten minste 5 uur tot ten hoogste 8 uur;
- 1 uur bij een dienstdag van ten minste 8 uur tot ten hoogste 12 uur;
- 1 uur 30 minuten bij een dienstdag van ten minste 12 uur en meer.

Deze voorschriften worden bij de continuvaart niet toegepast.

Artikel 16

1. Elk lid van de bemanning dat bij de normale vaart werkzaam is, heeft ter vervanging van de wekelijkse rust recht op jaarlijks ten minste 78 rustdagen; hiervan moet hij ten minste 39 dagen in zijn woonplaats kunnen doorbrengen en hieronder moeten ten minste 10 zondagen vallen.

2. Elk lid van de bemanning dat bij de semi-continu- of continuvaart werkzaam is, heeft per twee werkdagen recht op één rustdag. De rustdagen moeten binnen een tijdvak van ten hoogste zes weken worden opgenomen; zij worden samengevoegd en moeten in de woonplaats van het bemanningslid kunnen worden doorgebracht.

3. Bij de normale en semi-continuvaart moet iedere periodieke rusttijd uiterlijk te 20.00 uur aanvangen. Zij belooft ten minste 36 opeenvolgende uren. Tussen twee periodieke rusttijden mogen ten hoogste 30 werkdagen liggen.

Artikel 17

1. Elk bemanningslid heeft recht op jaarlijks ten minste 30 vakantie- en vrije dagen.

Deze 30 dagen mogen geen rusttijden omvatten.

2. Elk lid van de bemanning heeft recht op een ononderbroken jaarlijkse vakantie van ten minste twee weken.

DEEL VI

Havenarbeid

Artikel 18

Op werkzaamheden van de bemanningsleden in een haven of in een andere aanlegplaats zijn de vigerende plaatselijke voorschriften inzake diensttijd en rusttijd van toepassing, voor zover zij in vergelijking met de in de delen IV en V neergelegde bepalingen voor de bemanningsleden gunstiger minimumrespectievelijk maximumnormen bevatten.

DEEL VII

Zelfstandige binnenschippers

Artikel 19

1. De bepalingen van artikel 16 en artikel 17 zijn niet van toepassing op zelfstandige binnenschippers.
2. De zelfstandige binnenschippers moeten jaarlijks 78 rustdagen nemen.

DEEL VIII

Toepassing van gunstiger voorschriften

Artikel 20

1. De in de Lid-Staten vigerende voorschriften die in vergelijking tot de onderhavige verordening hogere minimumnormen met betrekking tot minimumleeftijd, samenstelling van de bemanning, beroepsbekwaamheid, rusttijd en rustpauzes, dan wel lagere minimumnormen met betrekking tot diensttijd, arbeidstijd aan het roer of met betrekking tot de waarneming van het radarscherm bevatten, blijven toepasbaar.

De Lid-Staten kunnen hogere minimumnormen voor leeftijd, samenstelling van de bemanning, beroepsbekwaamheid, rusttijd en rustpauzes dan wel lagere maximumnormen voor diensttijd, arbeidstijd aan het roer of met betrekking tot de waarneming van het radarscherm voorschrijven dan die welke in de onderhavige verordening zijn vastgelegd.

2. In afwijking van bovenstaande alinea worden genoemde voorschriften van deze verordening voorts toegepast op bemanningsleden van schepen die in een andere Lid-Staat zijn toegelaten en bij het grensoverschrijdend vervoer vervoerdiensten verlenen.

3. De Commissie legt de Raad na inwerkingtreding van deze verordening elke twee jaar een verslag voor over de ontwikkeling van de toestand op het in dit artikel bedoelde gebied.

DEEL IX

Toepassing en controle

Artikel 21

De Commissie zal bij verordening uiterlijk op (18 maanden na de vaststelling van de verordening) overgaan tot vaststelling van:

- a) het model van een vaartijdenboek,
 - b) het model van een persoonlijk controleboekje,
- alsmede de voor het gebruik daarvan noodzakelijke voorschriften.

Artikel 22

Elke Lid-Staat bepaalt welke instanties belast worden met het toezicht op de toepassing van de in de bijlage bij deze verordening neergelegde voorschriften inzake de samenstelling van de bemanning.

Artikel 23

1. De Commissie legt de Raad en het Europese Parlement om de twee en een half jaar een algemeen verslag over de toepassing van deze verordening door de Lid-Staten voor.

2. De Lid-Staten verstrekken de Commissie om de twee jaar de voor het in lid 1 genoemde verslag benodigde gegevens volgens een model dat de Commissie na overleg met de Lid-Staten uitwerkt.

DEEL X

Slotbepalingen

Artikel 24

1. De Lid-Staten stellen uiterlijk op (18 maanden na vaststelling van de verordening) na overleg met de Commissie de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast die voor de tenuitvoerlegging van deze verordening noodzakelijk zijn.

Deze bepalingen moeten onder meer betrekking hebben op de organisatie, de procedure en de controle-middelen alsmede op de sancties in geval van overtredingen.

2. De Lid-Staten verlenen elkaar wederzijdse steun bij de toepassing van de verordening, de controle daarop en bij sancties in geval van overtredingen.

3. Wanneer de bevoegde instanties van een Lid-Staat in kennis worden gesteld van een overtreding van een aan de jurisdictie van een andere Lid-Staat onderworpen bemanningslid wat betreft de bepalingen van deze verordening, kunnen zij de overheid van deze staat hiervan op de hoogte stellen. De bevoegde instanties verstrekken elkaar alle hen ter beschikking staande gegevens over de sancties op deze overtredingen.

Artikel 25

Artikel 2, leden 3 en 5 sub a) en c), artikel 7, leden 2 en 3 en de artikelen 21 en 24, lid 1, worden onmiddellijk na de inwerkingtreding van deze verordening van kracht. De overige bepalingen van deze verordening zijn vanaf (18 maanden na vaststelling van de verordening toepasbaar).

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in alle Lid-Staten.

BIJLAGE

SAMENSTELLING VAN DE BEMANNINGEN

A. ALGEMENE BEPALINGEN

De samenstelling van de bemanning aan boord van vaartuigen die voor het vervoer van goederen worden gebruikt, wordt voor de drie onderstaande exploitatievormen als volgt vastgesteld:

- normale vaart (14 uur) zie kolom A;
- semi-continuvaart (18 uur) zie kolom B;
- continuvaart (24 uur) zie kolom C.

B. SAMENSTELLING VAN DE BEMANNING VAN SLEEPSCHEPEN, MOTORSCHEPEN EN SLEEPBOTEN

I. Sleepschepen

1. Indien een vaartuig dat niet is voorzien van mechanische voortstuwingsmiddelen en dat bestemd is om te worden gesleept, aan de volgende voorwaarden voldoet:
 - a) de stuurinrichting kan zelfs bij de maximum toegelaten diepgang zonder bijzondere krachtsinspanning door één persoon worden bediend;
 - b) op vaartuigen met een laadvermogen van meer dan 350 ton zijn de stuurhut en de brug door een wisselspreekinrichting met elkaar verbonden;
 - c) vaartuigen met een laadvermogen van meer dan 350 ton zijn voorzien van mechanische lens- en spoelpompen;
 - d) de lier van de boegankers op vaartuigen met een laadvermogen van meer dan 350 ton en de lier van het hekanker op vaartuigen met een laadvermogen van meer dan 750 ton worden door een motor aangedreven;
 - e) vaartuigen met een laadvermogen van meer dan 1 000 ton zijn voorzien van schaarstokken die in zijwaartse richting kunnen worden geschoven of gedraaid, tenzij gelijkwaardige installaties, zoals b.v. schuifluiken aan boord zijn;

dan moet de bemanning als volgt zijn samengesteld:

Categorie	Laadvermogen	Bemanning	A	B	C
1	van 150 t/m 750 t	Schippers	1	2	2
		Matrozen	1	1	2
		Scheepsjongens	—	—	—
2	van 751 t/m 1 400 t	Schippers	1	2	2
		Matrozen	1	1	2
		Scheepsjongens	1	1	1
3	van 1 401 t/m 2 500 t	Schippers	1	2	2
		Matrozen	2	2	3
		Scheepsjongens	—	—	—
4	meer dan 2 500 t	Schippers	1	2	2
		Matrozen	2	2	3
		Scheepsjongens	1	1	1

2. Indien aan een of meer van de in lid 1 bedoelde voorwaarden niet wordt voldaan, wordt de in dat lid voorgeschreven bemanning voor alle exploitatiewijzen aangevuld met een scheepsjongen voor de categorieën 1 en 2 en met een matroos voor de categorieën 3 en 4.

3. Indien aan alle in lid 1 genoemde voorwaarden wordt voldaan en het schip met luiken is uitgerust die mechanisch geopend en gesloten worden, of indien het schip een open laadruim bezit, dan kan in de categorieën 1, 2, 3 en 4 de bemanning met een scheepsjongen worden verminderd of — wanneer er zich geen scheepsjongen onder de bemanning bevindt — een matroos door een scheepsjongen worden vervangen.

II. Motorschepen

1. Voldoet een vaartuig voorzien van mechanische voortstuwingsmiddelen, aan de volgende voorwaarden:

- de stuurinrichting kan door één persoon zelfs bij de maximum toegelaten diepgang zonder bijzondere krachtinspanning worden bediend;
- de geluids- en lichtseinen van varende schepen kunnen van de brug af worden gegeven;
- op schepen met een laadvermogen van meer dan 250 ton zijn de stuurhut en de brug door een wisselsprekinrichting met elkaar verbonden;
- de voortstuwingsmotoren kunnen van de brug af worden bediend;
- met het oog op de controle van de voortstuwingsmotoren is in de stuurhut een installatie aanwezig die waarschuwingssignalen uitzendt wanneer het kritische peil wordt bereikt door:
 - de temperatuur van het koelwater en de druk van de smeerolie van de hoofdmotoren en de transmissie;
 - de olie- of luchtdruk in de delen van de installatie die onder olie- of luchtdruk functioneren;
- de sub e) bedoelde waarschuwingssignalen zijn geluidssignalen of lichtsignalen; de constructie van de installatie is van dien aard dat de signalen in werking kunnen treden wanneer de motoren draaien, en dat zij onder alle omstandigheden de aandacht van de schipper trekken;
- de mechanische installaties zijn zodanig gebouwd dat de lopende onderhoudswerkzaamheden tijdens de vaart op ieder moment kunnen worden onderbroken;
- de vaartuigen met een laadvermogen van meer dan 350 t zijn voorzien van mechanische lens- en spoelpompen;

- i) de lier van de boegankers op vaartuigen met een laadvermogen van meer dan 350 ton en de lier van het hekanker op vaartuigen met een lengte van meer dan 86 m worden door een motor aangedreven;
- j) op motorschepen van de categorieën 2, 3 en 4 kunnen de lieren van de sleeptrossen door één persoon worden bediend;
- k) vaartuigen met een laadvermogen van meer dan 1 000 ton zijn voorzien van schaarstokken, die in zijwaartse richting kunnen worden geschoven of gedraaid, tenzij gelijkwaardige installaties, zoals schuifluiken aan boord zijn;

dan moet de bemanning als volgt zijn samengesteld:

Categorie	Laadvermogen	Bemanning	A	B	C
1	van 150 t/m 500 t	Schippers	1	2	2
		Stuurlieden	—	—	—
		Matrozen	1	1	2
		Scheepsjongens	—	—	—
2	van 501 t/m 1 000 t	Schippers	1	2	2
		Stuurlieden	—	—	—
		Matrozen	1	1	3
		Scheepsjongens	1	1	—
3	van 1 001 t/m 1 600 t	Schippers	1	2	2
		Stuurlieden	1	1	1
		Matrozen	2	2	3
		Scheepsjongens	—	—	1
4	meer dan 1 600 t	Schippers	1	2	2
		Stuurlieden	1	1	1
		Matrozen	2	2	4
		Scheepsjongens	1	1	—

2. Op vaartuigen met een motorvermogen van meer dan 800 pk moet de matroos worden vervangen door een matroos-motordrijver, tenzij de machines verzegeld en onderhoudsvrij zijn.

3. Op vaartuigen met een motorvermogen tot 800 pk moet één lid van de bemanning voldoende van de bediening van de motor op de hoogte zijn om deze aan of af te kunnen zetten.

4. Indien aan een of meer van de in lid 1 genoemde voorwaarden niet wordt voldaan, wordt de in dat lid voorgeschreven bemanning bij alle exploitatievormen met een scheepsjongen voor de categorieën 1 en 2 en met een matroos voor de categorieën 3 en 4 versterkt.

5. Vaartuigen waarvan de motor slechts wordt gebruikt om hen in de havens en naar de los- en laadplaatsen over kleine afstanden te verhalen of om de bestuurbaarheid ervan tijdens het slepen te vergroten, worden wat de samenstelling van de bemanning betreft als sleepschepen aangemerkt. De beperkingen van het gebruik van de motor worden in het onderzoekcertificaat vermeld.

6. Indien een motorschip meer dan één vaartuig sleept wordt de bemanning van het schip voor alle categorieën en voor alle exploitatievormen versterkt met:

— een scheepsjongen voor twee of drie gesleepte vaartuigen;

— een matroos voor vier of meer gesleepte vaartuigen.

Indien evenwel een motorschip niet meer dan twee lege sleepscheper, die zij aan zij zijn gekoppeld stroomafwaarts sleept, wordt de bemanning van het motorschip niet versterkt.

Indien een motorschip dienst doet als sleepboot onder gebruikmaking van één enkele sleeptros, wordt de voorgeschreven bemanning niet versterkt.

III. Sleepboten

1. Indien een motorschip dat voorzien is van mechanische voortstuwingsmiddelen en bestemd is voor het slepen van schepen, aan de volgende voorwaarden voldoet:

- a) de voortstuwingsmotoren kunnen van de brug af worden bediend;
- b) met het oog op de controle van de voortstuwingsmotoren is in de stuurhut een installatie aanwezig die waarschuwingssignalen uitzendt wanneer het kritische peil wordt bereikt door:
 - de temperatuur van het koelwater en de druk van de smeerolie van de hoofdmotoren en transmissie, alsmede
 - de olie- en luchtdruk in de delen van de installatie die onder olie- of luchtdruk functioneren;
- c) de sub b) bedoelde waarschuwingssignalen zijn geluids- of lichtseinen; de constructie van de installatie is van dien aard dat de signalen in werking kunnen treden wanneer de motoren draaien, en dat zij onder alle omstandigheden de aandacht van de schipper trekken;
- d) de lieren voor het bedienen van ankers en sleeprossen zijn van mechanische middelen voorzien;
- e) de lieren voor de sleeprossen kunnen door één enkele persoon worden bediend;

dan moet de bemanning als volgt zijn samengesteld:

Categorie	Motorvermogen	Bemanning	A	B	C
1	t/m 250 pk	Schippers	1	2	2
		Stuurlieden	—	—	—
		Matrozen	—	—	1
		Scheepsjongens	—	—	—
		Machinisten	—	—	—
		Matrozen-motordrijvers	1	1	1
2	van 251 t/m 500 pk	Schippers	1	2	2
		Stuurlieden	—	—	—
		Matrozen	—	—	1
		Scheepsjongens	1	1	1
		Machinisten	—	—	—
		Matrozen-motordrijvers	1	1	1
3	van 501 t/m 750 pk	Schippers	1	2	2
		Stuurlieden	—	—	—
		Matrozen	1	1	1
		Scheepsjongens	—	1	1
		Machinisten	—	—	—
		Matrozen-motordrijvers	1	1	2

Categorie	Motorvermogen	Bemanning	A	B	C
4	van 751 t/m 1 000 pk	Schippers	1	2	2
		Stuurlieden	—	—	—
		Matrozen	1	1	2
		Scheepsjongens	1	—	1
		Machinisten	1	1	1
		Matrozen-motordrijvers	—	1	1
5	van 1 001 t/m 2 000 pk	Schippers	1	2	2
		Stuurlieden	1	1	1
		Matrozen	1	1	2
		Scheepsjongens	1	—	1
		Machinisten	1	1	1
		Matrozen-motordrijvers	—	1	1
6	meer dan 2 000 pk	Schippers	1	2	2
		Stuurlieden	1	1	1
		Matrozen	2	2	4
		Scheepsjongens	1	—	—
		Machinisten	1	1	1
		Matrozen-motordrijvers	—	1	1

2. Indien bij categorie 2 slechts één sleeptros wordt gebruikt of slechts een lengte wordt gesleept, is de scheepsjongen niet verplicht.

3. Indien aan een of meer van de in lid 1 genoemde voorwaarden niet wordt voldaan, wordt de bemanning uitgebreid met een matroos-motordrijver.

IV. Afwijkingen en aanvullende voorschriften inzake de sub I, II en III genoemde regelingen

1. Wanneer het aantal stuurlieden, matrozen en matrozen-motordrijvers van de onder I, II en III genoemde bemanning twee of meer personen bedraagt, kan één matroos door twee scheepsjongens worden vervangen. Dit geldt echter niet voor de continu- en semi-continuvaart.

De bemanning mag ten hoogste drie scheepsjongens omvatten. Twee scheepsjongens kunnen door één matroos worden vervangen, wanneer de verdere bemanning uit een matroos, een matroos-motordrijver of een stuurman bestaat.

2. Indien de voorgeschreven bemanning meer dan zes leden telt, mag ongeacht de exploitatievorm geen enkel lid van de bemanning met algemene keukenwerkzaamheden worden belast.

3. Indien een vaartuig naar afmetingen, bouw, inrichting of bestemming niet overeenkomt met de onder I, II en III genoemde vaartuigen, moeten de bevoegde instanties van de

Lid-Statens waarin het bedrijf dat eigenaar van het schip is, is gevestigd, een sterkere bemanning dan die welke in bovengenoemde bepalingen is vastgesteld, voorschrijven, indien moet worden aangenomen dat de bemanning overeenkomstig de onder deel I, II en III neergelegde bepalingen niet voldoende is voor de verkeersveiligheid van het vaartuig.

De bevoegde instanties van de Lid-Statens stellen voorts voor elk vaartuig voor zover dit niet door artikel 4 van het toepassingsgebied van de verordening uitgesloten is, alsmede voor stoomsleepboten, rekening houdend met hun afmetingen, bouw, inrichting en bestemming, de bemanning vast die zich tijdens de vaart aan boord moet bevinden.

4. Aan boord van vaartuigen waarvan de bemanning uit meer personen bestaat dan één schipper en één matroos mag de bemanning met één scheepsjongen worden verminderd indien deze een schippersschool bezoekt en een verklaring waaruit zulks blijkt, zich aan boord bevindt. Deze vermindering is toegestaan voor een ononderbroken periode van ten hoogste drie maanden per kalenderjaar.

5. De bevoegde instanties van de Lid-Statens kunnen voor vaartuigen die eigendom zijn van op hun grondgebied gevestigde ondernemingen en waarvan de bemanning bestaat uit een schipper en uit twee andere leden die ten minste de bekwaamheid van matroos hebben, schriftelijk toestemming verlenen voor de duur van drie maanden een matroos te vervangen door een persoon die ten minste 18 jaar oud is en die niet de vaarpraktijk als vereist in artikel 5, sub c), van de verordening bezit. Deze toestemming kan evenwel slechts worden verleend wanneer de schipper van het vaartuig heeft aangetoond dat hij er ondanks daartoe in het werk gestelde pogingen, niet in is geslaagd de matroos te vinden die nog ontbreekt om de bemanning compleet te maken.

C. SAMENSTELLING VAN DE BEMANNING VAN DUWEENHEDEN

I. Duweenheden met standaardduwboden

1. De bemanning van duweenheden met standaardduwboden is als volgt samengesteld:

Categorie	Motorvermogen	Aantal bakken	Bemanning	A	B	C
1	van 1 t/m 500 pk	0 of 1 of 2	Schippers	1	2	2
			Stuurlieden	—	—	—
			Matrozen	1	1	2
			Scheepsjongens	—	—	—
			Machinisten	—	—	—
			Matrozen-motordrijvers	1	1	2
		3 of meer	Schippers	1	2	2
			Stuurlieden	—	—	—
			Matrozen	2	2	3
			Scheepsjongens	—	—	—
			Machinisten	—	—	—
			Matrozen-motordrijvers	1	1	2

Categorie	Motor- vermogen	Aantal bakken	Bemanning	A	B	C
2	van 501 t/m 750 pk	0 of 1 of 2	Schippers	1	2	2
			Stuurlieden	1	1	1
			Matrozen	1	1	2
			Scheepjongens	—	—	—
			Machinisten	—	—	—
			Matrozen- motordrijvers	1	1	2
		3 of meer	Schippers	1	2	2
			Stuurlieden	1	1	1
			Matrozen	2	2	3
			Scheepjongens	—	—	—
			Machinisten	—	—	—
			Matrozen- motordrijvers	1	1	2
3	van 751 t/m 1000 pk	0 of 1 of 2	Schippers	1	2	2
			Stuurlieden	1	1	1
			Matrozen	2	1	2
			Scheepjongens	—	—	—
			Machinisten	1	1	1
			Matrozen- motordrijvers	—	1	1
		3 of meer	Schippers	1	2	2
			Stuurlieden	1	1	1
			Matrozen	3	2	3
			Scheepjongens	—	—	—
			Machinisten	1	1	1
			Matrozen- motordrijvers	—	1	1
4	meer dan 1 000 pk	0 of 1 of 2	Schippers	1	2	2
			Stuurlieden	1	1	1
			Matrozen	2	1	2
			Scheepjongens	—	—	—
			Machinisten	1	1	1
			Matrozen- motordrijvers	—	1	1

Categorie	Motor- vermogen	Aantal bakken	Bemanning	A	B	C
4	meer dan 1 000 pk	3 of meer	Schippers	1	2	2
			Stuurlieden	1	1	1
			Matrozen	3	2	3
			Scheepjongens	—	—	—
			Machinisten	1	1	1
			Matrozen- motordrijvers	—	1	1

II. Duweenheden met duwend motorschip

1. Bij duweenheden met duwend motorschip

- waarvan het duwend motorschip voldoet aan alle onder B II, punt 1 genoemde voorwaarden;
 - waarvan het duwend motorschip is voorzien van een duwboeg, en
 - die één enkele duwbak en in ieder geval geen tot duwbak omgebouwd sleepschip omvatten;
- is de bemanning als volgt samengesteld:

Categorie	Laadvermogen van het duwend motorschip	Bemanning	A	B	C
1	van 50 t/m 500 t	Schippers	1	2	2
		Stuurlieden	—	—	—
		Matrozen	2	2	3
		Scheepjongens	—	—	—
2	van 501 t/m 1 000 t	Schippers	1	2	2
		Stuurlieden	—	—	—
		Matrozen	2	2	4
		Scheepjongens	1	1	—
3	van 1 001 t/m 1 600 t	Schippers	1	2	2
		Stuurlieden	1	1	1
		Matrozen	2	2	3
		Scheepjongens	—	—	1
4	meer dan 1 600 t	Schippers	1	2	2
		Stuurlieden	1	1	1
		Matrozen	2	3	4
		Scheepjongens	1	1	—

2. Aan boord van duwende motorschepen met een vermogen van meer dan 800 pk moet één matroos worden vervangen door een matroos-motordrijver.

Aan boord van duwende motorschepen met een motorvermogen t/m 800 pk moet één lid van de bemanning vertrouwd zijn met de bediening van het toezicht op de motoren en moet een ander lid van de bemanning voldoende van de bediening van de motor op de hoogte zijn om deze aan of af te kunnen zetten.

3. Indien aan een of meer van de onder B II, punt 1, bedoelde voorwaarden niet is voldaan, wordt voor alle exploitatievormen de voorgeschreven bemanning bij de categorieën 1 en 2 met één scheepsjongen en bij de categorieën 3 en 4 met één matroos uitgebreid.

4. Indien het duwend motorschip niet is voorzien van een duwboeg moeten de bevoegde instanties van de Lid-Statens zich bij elke duweenheid laten demonstreren op welke wijze de vaartuigen aan elkaar worden gekoppeld.

Indien zij daarbij vaststellen dat de voorgeschreven dekbemanning niet voldoende is om het aankoppelen, ook onder ongunstige omstandigheden (regen, vorst, enz.) naar behoren te kunnen uitvoeren, moeten zij deze bemanning naar behoefte versterken.

III. Duweenheden met omgebouwde sleepboten

1. Bij duweenheden die worden voortbewogen door een tot duwboot omgebouwde sleepboot die niet alle voorzieningen van een standaard-duwboot heeft en waarvan voorts

— de tot duwboot omgebouwde sleepboot voldoet aan de onder B III, punt 1, sub a), b) en c) genoemde voorwaarden en die met mechanische ankerlieren zijn uitgerust en,

— die niet meer dan 2 duwbakken bevatten,

is de bemanning als volgt samengesteld:

Categorie	Motorvermogen	Aantal bakken	Bemanning	A	B	C
1	van 1 t/m 500 pk	1 of 2	Schippers	1	2	2
			Stuurlieden	—	—	—
			Matrozen	2	2	3
			Scheepsjongens	—	—	—
			Machinisten	—	—	—
			Matrozen-motordrijvers	1	1	2
2	van 501 t/m 750 pk	1 of 2	Schippers	1	2	2
			Stuurlieden	1	1	1
			Matrozen	2	2	3
			Scheepsjongens	—	—	—
			Machinisten	—	—	—
			Matrozen-motordrijvers	1	1	2
3	van 751 t/m 1 000 pk	1 of 2	Schippers	1	2	2
			Stuurlieden	1	1	1
			Matrozen	3	2	4
			Scheepsjongens	—	—	—
			Machinisten	1	1	1
			Matrozen-motordrijvers	—	1	1

Categorie	Motor- vermogen	Aantal bakken	Bemanning	A	B	C
4	meer dan 1 000 pk	1 of 2	Schippers	1	2	2
			Stuurlieden	1	1	1
			Matrozen	3	2	4
			Scheepjongens	—	—	—
			Machinisten	1	1	1
			Matrozen- motordrijvers	—	1	1

2. De bevoegde instanties van de Lid-Statens moeten zich laten demonstreren op welke wijze de afzonderlijke vaartuigen van de duweheid aan elkaar worden gekoppeld. Indien zij daarbij vaststellen dat de in tabel sub 1 voorgeschreven bemanning niet voldoende is om het ook onder ongunstige omstandigheden (regen, vorst, enz.) naar behoren te kunnen uitvoeren moeten zij deze bemanning naar behoefte versterken.