

7. pour les réponses (e), (f), (g), (h) visée au chapitre 2 de cet appendice, une reproduction graphique, en fonction de la hauteur significative de vague ne pouvant être dépassée, des valeurs indiquant les risques de dépassement suivants : le risque conditionnel de dépassement d'une fois par voyage et le risque moyen cumulatif de dépassement d'une fois par an et d'une fois par durée de vie.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 8 mars 2007 relatif aux bateaux de navigation intérieure qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

Annexe 2

Méthode pour décider de l'appareillage visé à l'article 7 de l'arrêté

La méthode d'évaluation doit comporter les éléments suivants :

a) la manière selon laquelle et de qui des informations fiables sur la hauteur significative de vague, existante et à venir, sont obtenues;

b) la procédure à suivre en cas d'interruption de ces services d'information;

c) la description des critères de décision sur base desquels il pourra être décidé si le bateau peut commencer son trajet en mer;

d) la façon selon laquelle l'information ci-dessus et les décisions sont notées dans le journal de navigation de manière uniforme.

Le fournisseur d'informations mentionné ci-dessus répond aux conditions suivantes :

a) disposer des résultats des mesures actuelles de l'état de mer dans la zone de navigation relevante;

b) pouvoir faire des prévisions des heures à venir;

c) pouvoir faire des prévisions ininterrompues destinées aux bateaux.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 8 mars 2007 relatif aux bateaux de navigation intérieure qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

7. voor responsies bedoeld in hoofdstuk 2, (e), (f), (g), (h) van dit aanhangsel, een grafische weergave, in functie van de maximaal toelaatbare significante golfhoogte, van de waarden die de volgende kans op overschrijding vertonen : een conditionele kans op overschrijding van eens per reis, een cumulatief gemiddelde kans op overschrijding van eens per jaar en eens per levensduur.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet internationale zeezeizen worden gebruikt.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

Bijlage 2

Procedure om te beoordelen of al dan niet uitgevaren mag worden zoals bedoeld in artikel 7 van het besluit

De beoordelingsprocedure moet de volgende elementen bevatten :

a) de wijze waarop en van wie betrouwbare informatie over de heersende en de te verwachten significante golfhoogte zal worden bekomen;

b) de procedure die zal worden gevolgd indien bovenstaande informatiebronnen falen;

c) de beschrijving van de beslissingscriteria, op basis waarvan zal worden beslist of het binnenschip al dan niet zijn traject op zee zal aanvatten;

d) de wijze waarop bovenstaande informatie en beslissingen in een daartoe bestemd logboek op een éénduidige manier zullen worden bijgehouden.

De bovenvermelde informatieverstrekker voldoet aan de volgende voorwaarden :

a) beschikken over de actuele meetresultaten inzake de zeegang in het betreffende vaargebied;

b) voorspellingen kunnen opmaken voor de komende uren;

c) voorspellingen ononderbroken ter beschikking stellen van schippers.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet internationale zeezeizen worden gebruikt.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2007 — 1188

[C — 2007/14082]

9 MARS 2007. — Arrêté royal portant les prescriptions d'équipage sur les voies navigables du Royaume

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation notamment l'article 17^{ter}, inséré par la loi du 22 janvier 2007;

Vu l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant règlement général des voies navigables du Royaume, notamment l'article 5, modifié par l'arrêté du Régent du 6 juillet 1948 et par les arrêtés royaux des 25 mars 1964, 15 septembre 1978, 3 octobre 1986, 19 décembre 1986, 28 mars 1988 et 8 novembre 1998;

Vu l'association des gouvernements de région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'urgence motivée par la circonstance que les prescriptions d'équipage qui s'appliquent aux voies navigables belges comportent des dispositions qui sont contradictoires au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin;

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2007 — 1188

[C — 2007/14082]

9 MAART 2007. — Koninklijk besluit houdende de bemanningsvoorschriften op de scheepvaartwegen van het Koninkrijk

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groot.

Gelet op de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van vaartuigen, inzonderheid op artikel 17^{ter}, ingevoegd bij de wet van 22 januari 2007;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk, inzonderheid op artikel 5, zoals gewijzigd bij het besluit van de Regent van 6 juli 1948 en bij de koninklijke besluiten van 25 maart 1964, 15 september 1978, 3 oktober 1986, 19 december 1986, 28 maart 1988 en 8 november 1998;

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen bij het ontwerpen van dit besluit zijn betrokken;

Gelet op het verzoek om spoedbehandeling gemotiveerd door de omstandigheid dat de bemanningsvoorschriften die toepasselijk zijn op de Belgische scheepvaartwegen bepalingen bevatten die strijdig zijn met het Reglement betreffende het Onderzoek van Rijnschepen;

Considérant qu'il est essentiel pour la sécurité de la navigation d'adopter sans tarder les mêmes règles que celles applicables dans les pays voisins et sur le Rhin;

Considérant qu'il n'existe pas de règles pour la navigation avec une seule personne à bord dans les prescriptions d'équipage actuelles, que ceci constitue un handicap sérieux pour le développement de la navigation intérieure et que ce désavantage concurrentiel doit être supprimé d'urgence;

Considérant que la position concurrentielle des entreprises de remorquage qui sont à la disposition des navires de mer pour l'assistance, le remorquage, le sauvetage et le renflouage doit aussi rester garantie vis-à-vis des concurrents étrangers; qu'un des moyens pour y arriver est de réduire de l'équipage à bord des remorqueurs;

Vu l'avis 40.629/4 du Conseil d'Etat, donné le 12 juin 2006, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE I^{er}. — *Dispositions générales*

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, il faut entendre par :

a) Convention révisée pour la Navigation du Rhin : la Convention révisée pour la Navigation du Rhin, signée à Mannheim le 17 octobre 1868, dans la version qui est en vigueur;

b) Règlement de Visite : le Règlement de Visite des Bateaux du Rhin de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin, dans la version qui est en vigueur;

c) Commission de Visite : la Commission de Visite des Bateaux du Rhin créée en application des dispositions du Règlement de Visite;

d) membre d'équipage : quiconque se trouve à bord d'un bateau comme conducteur, timonier, mécanicien, maître-matelot, matelot garde-moteur, matelot, matelot léger ou homme de pont;

e) voies navigables du Royaume : les voies de navigation intérieure situées en Belgique, y compris les ports maritimes;

f) bâtiment : un bateau ou un engin flottant;

g) bateau : un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer;

h) bateau de navigation intérieure : un bateau destiné exclusivement ou essentiellement à naviguer sur les voies de navigation intérieure;

i) navire de mer : un bateau admis et destiné essentiellement à la navigation maritime ou côtière;

j) automoteur : un bateau destiné au transport de choses et construit pour naviguer de façon autonome par ses propres moyens mécaniques de propulsion;

k) remorqueur : un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage;

l) chaland : un bateau qui est destiné au transport de choses construit pour être remorqué et qui

— n'est pas muni de moyens mécaniques de propulsion propres, ou

— est muni de moyens mécaniques de propulsion propres, mais qui permettent seulement d'effectuer de petits déplacements;

m) remorqueur de port : un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion propres, construit ou équipé pour remorquer, pousser ou assister des navires de mer;

n) pousseur : un bateau qui est construit pour pousser et non destiné à transporter des choses de façon autonome;

o) barge : un bateau qui est destiné au transport de choses, construit pour être poussé ou spécialement aménagé pour être poussé et qui :

— n'est pas muni de moyens mécaniques de propulsion propres, ou

— est muni de moyens mécaniques de propulsion propres, mais qui permettent seulement d'effectuer de petits déplacements lorsqu'il ne fait pas partie d'un convoi poussé;

Overwegende dat het voor de veiligheid van de scheepvaart essentieel is dat onverwijld dezelfde regels worden ingevoerd als diegene die gelden in de buurlanden en op de Rijn;

Overwegende dat regels voor alleenvaart in de huidige bemanningsvoorschriften ontbreken, dat dit een ernstige handicap betekent voor de economische ontwikkeling van de binnenvaart en dat dit concurrentienadeel dringend moet worden opgeheven;

Overwegende dat ook de concurrentiepositie van de sleepvaartbedrijven die ter beschikking zijn van zeeschepen voor het assisteren, slepen, redding en berging, tegenover buitenlandse concurrenten dient gewaarborgd te blijven; dat één der middelen daartoe het verminderen is van het aantal bemanningsleden aan boord van de sleepboten;

Gelet op het advies 40.629/4 van de Raad van State, gegeven op 12 juni 2006, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK I. — *Algemene bepalingen*

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

a) Herziene Rijnvaartakte : de op 17 oktober 1868 te Mannheim ondertekend Herziene Rijnvaartakte, in de versie die van kracht is;

b) Reglement van Onderzoek : het Reglement betreffende het Onderzoek van Rijnschepen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, in de versie die van kracht is;

c) Commissie voor Onderzoek : de Commissie voor Onderzoek van Rijnschepen opgericht bij toepassing van de bepalingen van het Reglement van Onderzoek;

d) bemanningslid : eenieder die zich als schipper, stuurman, machinist, volmatroos, matroos-motordrijver, matroos, lichtmatroos of deksman aan boord van een schip bevindt;

e) scheepvaartwegen van het Koninkrijk : de binnenwateren die in België zijn gelegen, inclusief de zeehavens;

f) vaarttuig : een schip of een drijvend werktuig;

g) schip : een binnenschip of een zeeschip;

h) binnenschip : een schip dat uitsluitend of overwegend bestemd is voor de vaart op de binnenwateren;

i) zeeschip : een schip dat is toegelaten voor de zee- of kustvaart en overwegend daartoe is bestemd;

j) motorschip : een schip dat is bestemd voor het vervoer van zaken en gebouwd om door middel van eigen mechanische voortstuwingsmiddelen zelfstandig te varen;

k) sleepboot : een schip dat speciaal is gebouwd om te slepen;

l) sleepschip : een schip dat is bestemd voor het vervoer van zaken, gebouwd om te worden gesleept en dat :

— niet is voorzien van eigen mechanische voortstuwingsmiddelen, ofwel

— wel is voorzien van eigen mechanische voortstuwingsmiddelen, die slechts voor verplaatsing van het schip over kleine afstanden geschikt zijn;

m) havensleepboot : een schip voorzien van eigen mechanische voortstuwingsmiddelen dat voor het slepen, het duwen of het assisteren van zeeschepen is gebouwd of uitgerust;

n) duwboot : een schip dat is gebouwd om te duwen en niet is bestemd voor zelfstandig vervoer van zaken;

o) duwbak : een schip dat is bestemd voor het vervoer van zaken, gebouwd of geschikt gemaakt om te worden geduwd en dat,

— niet is voorzien van eigen mechanische voortstuwingsmiddelen, ofwel

— wel is voorzien van eigen mechanische voortstuwingsmiddelen, die slechts voor verplaatsing van het schip over kleine afstanden geschikt zijn, wanneer het geen deel uitmaakt van een duwstel;

p) assemblage rigide : un convoi poussé ou une formation à couple;

q) convoi poussé : un assemblage rigide de bâtiments dont un au moins est placé devant le ou les deux bâtiments motorisés qui assurent la propulsion du convoi et qui sont appelés "pousseurs". Est également considéré comme convoi poussé un convoi composé d'un bâtiment pousseur et d'un bâtiment poussé accouplés de manière à permettre une articulation guidée;

r) formation à couple : un assemblage de bâtiments accouplés latéralement de manière rigide, dont aucun ne se trouve devant celui qui assure la propulsion de l'assemblage;

s) bateau avitailleur : un bateau qui se place latéralement auprès d'autres bateaux dans les ports ou pendant la navigation dans le but de ravitailler ces bateaux;

t) repos : période de temps pendant laquelle un membre d'équipage n'effectue aucune tâche et n'y est pas non plus tenu. La garde et la surveillance d'un bateau en stationnement ne sont pas considérées comme tâche au sens de cette définition.

u) longueur : la longueur maximale de la coque en m, gouvernail et beaupré non compris;

v) largeur : la largeur maximale de la coque en m, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelets de défense, etc. non compris);

w) Administration : la Direction générale Transport terrestre;

x) Ministre : le Ministre qui a la Navigation intérieure dans ses compétences.

Art. 2. Les dispositions du présent arrêté ne sont pas applicables aux :

- radeaux;
- bateaux destinés au sauvetage des noyés;
- navires de guerre, navires auxiliaires de marine ou autres bateaux appartenant à l'Etat ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
- bateaux destinés ou utilisés pour le transport professionnel de choses, avec une portée en lourd inférieure à 15 tonnes;
- bateaux non destinés ou utilisés pour le transport professionnel de choses, avec un déplacement inférieur à 15 m³;
- bateaux qui sont utilisés exclusivement pour la navigation non professionnelle;
- bateaux de pêche maritime;
- navires de mer, n'étant pas des remorqueurs de port.

Art. 3. L'équipage qui doit se trouver à bord des bateaux qui naviguent sur les voies navigables du Royaume, doit répondre aux prescriptions du présent arrêté pour tous les modes d'exploitation.

L'équipage prescrit pour le mode d'exploitation et le temps de navigation correspondants doit se trouver en permanence à bord pendant le voyage. Le bateau n'est pas autorisé à appareiller sans l'équipage prescrit. Tout bateau dont l'équipage ne répond pas aux dispositions du présent arrêté peut être retenu jusqu'à ce que la composition de l'équipage soit conforme à ces dispositions.

Lorsque par suite de circonstances imprévues au cours du voyage, un membre au plus de l'équipage prescrit n'est plus en mesure d'accomplir sa tâche, les bateaux peuvent néanmoins poursuivre leur voyage jusqu'au premier lieu de stationnement approprié situé dans le sens de la navigation, s'il se trouve à bord une personne titulaire d'un des documents visés à l'article 8, 7°, ainsi qu'un autre membre de l'équipage prescrit.

La personne chargée de surveiller et de soigner des enfants de moins de six ans se trouvant à bord ne peut pas être membre de l'équipage minimum, à moins que des mesures soient prises pour assurer la sécurité des enfants même sans surveillance permanente.

Art. 4. Les prescriptions relatives à la protection du travail sont applicables.

Sans préjudice des dispositions de l'article 39 de la loi du 16 mars 1971 sur le travail, les femmes enceintes et les accouchées ne peuvent pas faire partie de l'équipage pendant 14 semaines au moins, dont au minimum 6 semaines avant la date probable de l'accouchement et 7 semaines après la date de l'accouchement.

p) hecht samenstel : een duwstel of een gekoppeld samenstel;

q) duwstel : een hecht samenstel van vaartuigen, waarvan er ten minste één is geplaatst vóór het vaartuig met motoraandrijving dat dient voor het voortbewegen van het samenstel, dan wel voor de beide vaartuigen met motoraandrijving die dienen voor het voortbewegen van het samenstel en die worden aangeduid als "duwboot" of "duwboden". Hieronder wordt ook verstaan een duwstel dat is samengesteld uit een duwend en een geduwd vaartuig waarvan de koppelingen een beheerst knikken mogelijk maken;

r) gekoppeld samenstel : een samenstel van langs zijde van elkaar vastgemaakte vaartuigen, waarvan er geen is geplaatst vóór het vaartuig met motoraandrijving dat dient voor het voortbewegen van het samenstel;

s) bunkerschip : een schip dat langs zij andere schepen gaat in havens of gedurende de vaart, met als doel deze schepen te bevoorraden.

t) rusttijd : de tijd waarin een bemanningslid geen taak verricht, noch daartoe verplicht is. De bewaking en het toezicht op een stilliggend schip worden niet beschouwd als taak in de zin van deze definitie;

u) lengte : de grootste lengte van de scheepsromp in m, het roer en de boegspriet niet inbegrepen;

v) breedte : de grootste breedte van de scheepsromp in m, gemeten op de buitenkant van de huidbeplating (schoepraderen, schuurlijsten en dergelijke niet inbegrepen);

w) Bestuur : het Directoraat-generaal Vervoer te Land

x) Minister : de Minister die de Binnenvaart binnen zijn bevoegdheid heeft.

Art. 2. De bepalingen van dit besluit zijn niet van toepassing op :

- vlotten;
- schepen bestemd tot het redden van drenkelingen;
- oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst bij de Overheid en die worden gebruikt voor een niet-commerciële openbare dienst;
- schepen bestemd of gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van zaken, met een laadvermogen van minder dan 15 ton;
- schepen niet bestemd of gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van zaken, met een waterverplaatsing van minder dan 15 m³;
- schepen waarmee uitsluitend niet bedrijfsmatig wordt gevaren;
- zeevissersschepen;
- zeeschepen, niet zijnde havensleepboten.

Art. 3. De bemanning die zich aan boord moet bevinden van schepen die de scheepvaartwegen van het Koninkrijk bevaren, dient voor alle exploitatiewijzen in overeenstemming te zijn met de voorschriften van dit besluit.

De voor de desbetreffende exploitatiewijze en vaartijd voorgeschreven bemanning moet zich tijdens de vaart voortdurend aan boord bevinden. Het is niet toegestaan zonder de voorgeschreven bemanning te vertrekken. Elk schip waarvan de bemanning niet aan de bepalingen van dit besluit voldoet, kan worden opgehouden tot de samenstelling van de bemanning met die bepalingen overeenstemt.

Wanneer door onvoorziene omstandigheden tijdens de vaart ten hoogste één lid van de voorgeschreven bemanning uitvalt, mogen de schepen niettemin hun reis voortzetten tot de eerstvolgende geschikte aanlegplaats in de richting waarin gevaren wordt, indien zich aan boord een persoon bevindt die houder is van één van de documenten als bedoeld in artikel 8, 7°, alsmede nog een lid van de voorgeschreven bemanning.

De persoon die belast is met het toezicht op en de verzorging van zich aan boord bevindende kinderen jonger dan zes jaar mag geen lid van de minimum bemanning zijn, tenzij er maatregelen zijn getroffen om de veiligheid van de kinderen ook zonder voortdurend toezicht te waarborgen.

Art. 4. De voorschriften betreffende de arbeidsbescherming zijn van toepassing.

Onverminderd het bepaalde in artikel 39 van de arbeidswet van 16 maart 1971, mogen zwangere vrouwen en kraamvrouwen geen deel uitmaken van de bemanning gedurende ten minste 14 weken, waarvan ten minste 6 weken voor de vermoedelijke datum van de bevalling en 7 weken na de datum van de bevalling.

Art. 5. Pour l'application des articles 11, 12 et 13, il convient de tenir compte des temps de navigation et de repos accomplis en dehors du Royaume.

Art. 6. Comptent pour un an de temps de navigation 180 jours de navigation effective en navigation intérieure. Dans un délai de 365 jours consécutifs, on peut prendre en considération au maximum 180 jours de navigation effective. 250 jours de navigation dans la navigation maritime, la navigation côtière ou la navigation de pêche comptent pour un an de temps de navigation.

CHAPITRE II. — Membres de l'équipage

Art. 7. Les membres de l'équipage peuvent être : homme de pont, matelot léger (mousse), matelot, matelot garde-moteur, maître-matelot, timonier, conducteur, mécanicien.

Art. 8. Les qualifications pour les membres de l'équipage sont les suivantes :

1° pour l'homme de pont : être âgé de 16 ans au moins;

2° pour le matelot léger (mousse) : être âgé de 15 ans au moins et être en possession d'un contrat d'apprentissage qui prévoit la fréquentation d'une école professionnelle de bateliers ou la participation à un cours par correspondance agréé par le Ministre ou par une autorité compétente à l'étranger et préparant à un diplôme équivalent;

3° pour le matelot :

a) être âgé de 17 ans au moins et

— avoir achevé avec succès la formation mentionnée en 2°, ou

— avoir présenté avec succès l'examen final d'une école professionnelle de bateliers, ou

— avoir présenté avec succès un examen de matelot agréé par le Ministre ou par une autorité compétente à l'étranger, ou

b) être âgé de 19 ans au moins et avoir effectué un temps de navigation comme membre d'un équipage de pont pendant trois ans au moins, dont un an au moins dans la navigation intérieure et deux ans, soit dans la navigation intérieure, soit dans la navigation maritime, la navigation côtière ou la navigation de pêche;

4° pour le matelot garde-moteur :

a) avoir la qualification de matelot et avoir présenté avec succès un examen de matelot garde-moteur agréé par le Ministre ou par une autorité compétente à l'étranger, ou

b) avoir effectué un temps de navigation d'un an au moins comme matelot sur un bateau de navigation intérieure muni de moyens mécaniques de propulsion propres et posséder des connaissances de base en matière de moteurs;

5° pour le maître-matelot :

a) avoir la qualification de matelot sur la base du point 3°, a), et avoir effectué un temps de navigation d'un an au moins dans cette fonction dans la navigation intérieure, ou

b) avoir la qualification de matelot sur la base du point 3°, b), et avoir effectué un temps de navigation de deux ans au moins dans cette fonction dans la navigation intérieure;

6° pour le timonier : avoir effectué un temps de navigation d'un an au moins comme maître-matelot dans la navigation intérieure ou de trois ans au moins comme matelot;

7° pour le conducteur :

a) être titulaire d'un certificat de conduite délivré en application de l'arrêté royal du 23 décembre 1998 relatif à l'obtention de certificats de conduite de bateaux de navigation intérieure destinés au transport de marchandises et de personnes, ou

b) être titulaire d'un certificat de conduite délivré en application de la directive du Conseil de l'Union européenne n° 96/50/CE du 23 juillet 1996 concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté, ou

c) être titulaire d'une grande patente délivrée en application du Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin conformément aux dispositions de la Convention révisée pour la Navigation du Rhin;

Art. 5. Voor de toepassing van de artikelen 11, 12 en 13 dient rekening te worden gehouden met vaar- en rusttijden vervuld buiten het Koninkrijk.

Art. 6. Als één jaar vaartijd gelden 180 effectieve vaardagen in de binnenvaart. Binnen een periode van 365 opeenvolgende dagen kunnen maximaal 180 dagen als effectieve vaardagen worden meegerekend. 250 vaardagen in de zee- of kustvaart dan wel de visserij gelden als één jaar vaartijd.

HOOFDSTUK II. — Leden van de bemanning

Art. 7. De leden van de bemanning kunnen zijn : deksman, lichtmatroos (scheepsjongen), matroos, matroos-motordrijver, volmatroos, stuurman, schipper, machinist.

Art. 8. De bekwaamheidseisen voor de leden van de bemanning zijn :

1° voor de deksman : ten minste 16 jaar zijn;

2° voor de lichtmatroos (scheepsjongen) : ten minste 15 jaar zijn en in het bezit zijn van een leerovereenkomst die voorziet in het bezoeken van een vakschool voor schippers of het volgen van een schriftelijke cursus die door de Minister of door een bevoegde autoriteit in het buitenland is erkend en opleidt voor een gelijkwaardig diploma;

3° voor de matroos :

a) ten minste 17 jaar zijn en

— met goed gevolg de in 2° genoemde opleiding hebben afgesloten, of

— met goed gevolg een eindexamen aan een vakschool voor schippers hebben afgelegd, of

— met goed gevolg een door de Minister of door een bevoegde autoriteit in het buitenland erkend examen matroos hebben afgelegd, of

b) ten minste 19 jaar zijn en een vaartijd als lid van een dekbemanning van ten minste drie jaren hebben, waarvan ten minste één jaar in de binnenvaart en twee jaren in de binnenvaart, dan wel in de zeevaart, kustvaart, of visserij vervuld zijn;

4° voor de matroos-motordrijver :

a) de bekwaamheid als matroos hebben en met goed gevolg een door de Minister of door een bevoegde autoriteit in het buitenland erkend examen matroos-motordrijver hebben afgelegd, of

b) een vaartijd hebben van ten minste één jaar als matroos op een binnenschip met eigen mechanische voortstuwingsmiddelen en elementaire kennis op het gebied van motoren bezitten;

5° voor de volmatroos :

a) de bekwaamheid als matroos op grond van 3°, a), hebben en een vaartijd van ten minste één jaar in deze functie in de binnenvaart hebben, of

b) de bekwaamheid als matroos op grond van 3°, b), hebben en een vaartijd van ten minste twee jaren in deze functie in de binnenvaart hebben;

6° voor de stuurman : een vaartijd van ten minste één jaar als volmatroos in de binnenvaart hebben of van ten minste drie jaren als matroos;

7° voor de schipper :

a) houder zijn van een vaarbewijs afgegeven bij toepassing van het koninklijk besluit van 23 december 1998 betreffende het verkrijgen van vaarbewijzen voor het besturen van binnenvaartuigen bestemd voor het goederen- en personenvervoer, of

b) houder zijn van een vaarbewijs afgegeven bij toepassing van de richtlijn van de Raad van de Europese Unie nr. 96/50/EG van 23 juli 1996 betreffende de harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenvaartuigen welke bij het goederen- en personenvervoer in de Gemeenschap gebruikt worden, of

c) houder zijn van een groot patent afgegeven bij toepassing van het Reglement betreffende het verlenen van Rijnpatenten overeenkomstig de bepalingen van de Herzien Rijnvaartakte;

8° pour le mécanicien :

a) être âgé de 18 ans au moins et avoir présenté avec succès un examen final sanctionnant un cycle de formation sur les moteurs et la mécanique, ou

b) être âgé de 19 ans au moins et avoir effectué un temps de navigation de deux ans au moins comme matelot garde-moteur sur un bateau de navigation intérieure muni de moyens mécaniques de propulsion propres.

Art. 9. L'aptitude physique professionnelle doit ressortir d'un certificat médical délivré au moment où l'intéressé entre en service pour la première fois comme membre d'équipage selon les modalités :

1° de la section 2 du chapitre II de l'arrêté royal du 23 décembre 1998 relatif à l'obtention de certificats de conduite de bateaux de navigation intérieure destinés au transport de marchandises et de personnes; ou,

2° du Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin, conformément aux dispositions de la Convention révisée pour la navigation du Rhin.

Le certificat médical ne peut pas dater de plus de trois mois.

Les exigences minimales relatives à la vue et à l'ouïe visées dans l'arrêté royal du 23 décembre 1998 relatif à l'obtention de certificats de conduite de bateaux de navigation intérieure destinés au transport de marchandises et de personnes et dans le Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin, conformément aux dispositions de la Convention révisée pour la Navigation du Rhin ne sont pas applicables à la fonction de mécanicien.

Le certificat médical doit être renouvelé dans les 3 mois après que l'intéressé ait atteint l'âge de 65 ans et ensuite chaque année.

Si une autorité compétente a des doutes sur l'aptitude physique d'un membre d'équipage, elle peut demander un examen médical. Le membre d'équipage n'assume les frais en découlant que s'il s'avère que les doutes étaient fondés.

Art. 10. § 1^{er}. Tout membre d'équipage doit avoir un livret de service personnel conforme au modèle de l'annexe I^e ou un autre livret de service reconnu comme équivalent. La personne au nom de laquelle le livret de service a été établi est considérée comme le titulaire du livret de service.

Le livret de service comporte, d'une part, des données de caractère général telles les certificats médicaux et la qualification du titulaire au sens de l'article 8 et, d'autre part, les données spécifiques relatives aux voyages effectués. L'Administration ou une autre autorité compétente à l'étranger est responsable de la mention des données de caractère général ainsi que de l'apposition des visas de contrôle. A cet effet, elle peut réclamer la présentation des livres de bord ou d'extraits de ceux-ci ou d'autres justificatifs appropriés. Elle ne peut apposer le visa de contrôle que pour des voyages datant de moins de 15 mois.

§ 2. Le titulaire doit remettre le livret de service au conducteur à sa première prise de service à bord et le présenter et le faire estampiller au moins une fois tous les 12 mois à compter de la date à laquelle il a été établi par l'Administration ou une autre autorité compétente à l'étranger.

§ 3. Le conducteur est responsable de :

1° porter dans le livret de service régulièrement toutes les inscriptions, conformément aux indications et aux instructions de tenue mentionnées dans celui-ci;

2° conserver le livret de service en lieu sûr dans la timonerie jusqu'à la fin du service ou jusqu'au terme du contrat de travail ou de tout autre arrangement;

3° remettre le livret de service sans délai à tout moment à la demande du titulaire.

§ 4. La preuve de la qualification pour l'exercice d'une fonction à bord doit pouvoir être fournie à tout moment :

1° par le conducteur, à l'aide d'un des documents visés à l'article 8, 7°;

2° par les autres membres de l'équipage, à l'aide du livret de service ou d'un des documents visés à l'article 8, 7°;

8° voor de machinist :

a) ten minste 18 jaar zijn en met goed gevolg een eindexamen hebben afgelegd voor een opleiding op het gebied van motoren en werktuigkunde, of

b) ten minste 19 jaar zijn en een vaartijd hebben van ten minste twee jaren als matroos-motordrijver op een binnenschip met eigen mechanische voortstuwingsmiddelen.

Art. 9. De lichamelijke geschiktheid voor het beroep dient te blijken uit een medische verklaring afgegeven op het tijdstip waarop de betrokkene voor het eerst als bemanningslid in dienst treedt volgens de modaliteiten :

1° van afdeling 2, hoofdstuk II van het koninklijk besluit van 23 december 1998 betreffende het verkrijgen van vaarbewijzen voor het besturen van binnenvaartuigen bestemd voor het goederen- en personenvervoer, of

2° van het Reglement betreffende het verlenen van Rijnpatenten overeenkomstig de bepalingen van de Herziene Rijnvaartakte.

De medische verklaring mag niet ouder zijn dan drie maanden.

De minimumnormen voor gezichtsvermogen en gehoor bedoeld in het koninklijk besluit van 23 december 1998 betreffende het verkrijgen van vaarbewijzen voor het besturen van binnenvaartuigen bestemd voor het goederen- en personenvervoer en in het Reglement betreffende het verlenen van Rijnpatenten overeenkomstig de bepalingen van de Herziene Rijnvaartakte, zijn niet van toepassing voor de functie van machinist.

De medische verklaring dient binnen 3 maanden na het bereiken van de leeftijd van 65 jaar en daarna jaarlijks te worden vernieuwd.

Indien een bevoegde autoriteit twijfels heeft omtrent de lichamelijke geschiktheid van een bemanningslid, kan zij om een medische keuring verzoeken. Het bemanningslid draagt slechts de daaruit voortvloeiende kosten wanneer de twijfels gegrond zijn gebleken.

Art. 10. § 1. Elk lid van de bemanning moet in het bezit zijn van een persoonlijk dienstboekje overeenkomstig het model van bijlage I dan wel van een ander als gelijkwaardig erkend dienstboekje. De persoon op wiens naam het dienstboekje werd opgesteld wordt als houder van het dienstboekje beschouwd.

Het dienstboekje bevat enerzijds gegevens van algemene aard, zoals de medische verklaringen en de bekwaamheid van de houder als bedoeld in artikel 8, en anderzijds de specifieke gegevens betreffende de afgelegde reizen. Het Bestuur of een ander bevoegde autoriteit in het buitenland is verantwoordelijk voor het invullen van de gegevens van algemene aard alsmede voor de afstempeling ter controle. Zij kan daartoe het overleggen van vaartijdenboeken dan wel uittreksels daarvan of van andere relevante bescheiden verlangen. Zij mag slechts die reizen van een afstempeling voorzien die niet ouder zijn dan 15 maanden.

§ 2. De houder moet het dienstboekje bij de eerste indiensttreding aan boord overhandigen aan de schipper en telkens binnen een periode van 12 maanden te rekenen vanaf de datum van afgifte, ten minste eenmaal overleggen en laten afstempen door het Bestuur of een ander bevoegde autoriteit in het buitenland.

§ 3. De schipper is verantwoordelijk voor :

1° het regelmatig invullen in het dienstboekje van alle gegevens overeenkomstig de er in vermelde aanwijzingen en instructies voor het bijhouden;

2° het veilig in het stuurhuis bewaren van het dienstboekje tot aan het eind van het dienstverband, arbeidscontract dan wel andere regeling;

3° het te allen tijde op verzoek van de houder onverwijld teruggeven van het dienstboekje.

§ 4. Het bewijs van de bekwaamheid voor een functie aan boord moet te allen tijde kunnen worden aangetoond :

1° door de schipper door middel van één van de documenten als bedoeld in artikel 8, 7°;

2° door de overige leden van de bemanning door middel van het dienstboekje of één van de documenten als bedoeld in artikel 8, 7°.

CHAPITRE III. — *Modes d'exploitation*

Art. 11. On distingue les modes d'exploitation suivants, chaque fois par période de 24 heures :

- A1 : la navigation de 14 heures au plus;
- A2 : la navigation de 18 heures au plus;
- B : la navigation de 24 heures au plus.

En mode d'exploitation A1, la navigation peut être prolongée une fois par semaine jusqu'à 16 heures au plus, si le temps de navigation est attesté par les enregistrements d'un tachygraphe en bon état de fonctionnement d'un type qui est agréé par une autorité compétente et si, en plus du conducteur, l'équipage compte un autre membre ayant la qualification de timonier.

Un bateau naviguant en mode d'exploitation A1, respectivement A2, doit interrompre sa navigation durant 8, respectivement 6 heures continues, à savoir :

- a) en mode d'exploitation A1, entre 22 h 00 et 06 h 00 :
- b) en mode d'exploitation A2, entre 23 h 00 et 05 h 00.

Il peut être dérogé à ces horaires si le bateau est équipé d'un tachygraphe en bon état de fonctionnement d'un type qui est agréé par une autorité compétente. Le tachygraphe doit être en service au moins depuis le début de la dernière période de repos ininterrompu de 8 respectivement 6 heures et doit être accessible à tout moment aux services de contrôle.

Art. 12. § 1^{er}. En mode d'exploitation A1, tout membre de l'équipage a droit à une période de repos ininterrompue de 8 heures en dehors du temps de navigation pour chaque période de 24 heures, comptée à partir de la fin de toute période de repos de 8 heures.

§ 2. En mode d'exploitation A2, tout membre de l'équipage a droit à une période de repos de 8 heures, dont 6 heures sans interruption en dehors du temps de navigation pour chaque période de 24 heures, comptée à partir de la fin de toute période de repos de 6 heures. Pour les membres de l'équipage de moins de 18 ans, il faut respecter une période de repos ininterrompue de 8 heures, dont 6 heures en dehors du temps de navigation.

§ 3. En mode d'exploitation B, tout membre de l'équipage a droit à une période de repos de 24 heures par période de 48 heures, dont au moins 2 fois 6 heures ininterrompues.

Art. 13. Durant sa période de repos obligatoire, un membre de l'équipage ne peut être tenu d'effectuer la moindre tâche, y compris de surveillance ou de disponibilité. La garde et la surveillance visées dans les prescriptions de police relatives aux bâtiments en stationnement ne sont pas considérées comme une tâche au sens du présent alinéa.

Les dispositions de la réglementation du travail ou des conventions collectives de travail qui prévoient une durée plus longue des périodes de repos restent intégralement applicables.

Art. 14. § 1^{er}. Par dérogation à l'article 11, alinéa 1^{er}, un changement ou une répétition du mode d'exploitation peut avoir lieu à condition d'observer les dispositions suivantes :

1° on ne peut passer du mode d'exploitation A1 au mode d'exploitation A2 que si :

- a) l'équipage a été remplacé dans son ensemble, ou
- b) les membres d'équipage prévus pour le mode d'exploitation A2 ont respecté directement avant le changement une période de repos de 8 heures dont 6 heures en dehors du temps de navigation et en ont apporté la preuve, et que le renfort prescrit pour le mode d'exploitation A2 se trouve à bord;

2° on ne peut passer du mode d'exploitation A2 au mode d'exploitation A1 que si :

- a) l'équipage a été remplacé dans son ensemble, ou
- b) les membres d'équipage prévus pour le mode d'exploitation A1 ont respecté directement avant le changement une période de repos ininterrompue de 8 heures en dehors du temps de navigation et en ont apporté la preuve;

3° on ne peut passer du mode d'exploitation B au mode d'exploitation A1 ou A2 que si :

- a) l'équipage a été remplacé dans son ensemble, ou
- b) les membres d'équipage prévus pour le mode d'exploitation A1 respectivement A2 ont respecté directement avant le changement une période de repos ininterrompue de 8 respectivement 6 heures en dehors du temps de navigation et en ont apporté la preuve;

HOOFDSTUK III. — *Exploitatiewijzen*

Art. 11. Men onderscheidt de volgende exploitatiewijzen, telkens binnen een tijdvak van 24 uren :

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

Bij exploitatiewijze A1 mag de vaart eenmaal per week tot ten hoogste 16 uren worden verlengd indien de vaartijd kan worden aangetoond met de registraties van een goed functionerende tachograaf van een type dat goedgekeurd is door een bevoegde autoriteit en wanneer er behalve de schipper nog een bemanningslid in de bemanning is opgenomen met de bevoegdheid van stuurman.

Een schip dat op de onder A1, respectievelijk A2, bedoelde wijze wordt geëxploiteerd moet de vaart gedurende 8 respectievelijk 6 aaneengesloten uren onderbreken, te weten :

- a) in de exploitatiewijze A1 tussen 22.00 en 06.00 uur;
- b) in de exploitatiewijze A2 tussen 23.00 en 05.00 uur.

Er mag van deze tijden worden afgeweken indien het schip is uitgerust met een goed functionerende tachograaf van een type dat goedgekeurd is door een bevoegde autoriteit. De tachograaf moet tenminste in het bedrijf zijn vanaf het begin van de laatste ononderbroken rusttijd van 8 respectievelijk 6 uur en voor de controlerende diensten te allen tijde bereikbaar zijn.

Art. 12. § 1. Bij exploitatiewijze A1 heeft elk bemanningslid recht op een ononderbroken rusttijd van 8 uren buiten de vaartijd per tijdvak van 24 uren, gerekend vanaf het eind van elke rusttijd van 8 uren.

§ 2. Bij exploitatiewijze A2 heeft elk bemanningslid recht op een rusttijd van 8 uren, waarvan 6 uren ononderbroken buiten de vaartijd per tijdvak van 24 uren, gerekend vanaf het einde van elke rusttijd van 6 uren. Voor bemanningsleden onder de 18 jaar moet een ononderbroken rusttijd van 8 uren worden aangehouden waarvan 6 uren buiten de vaartijd moeten liggen.

§ 3. Bij exploitatiewijze B heeft elk bemanningslid recht op een rusttijd van 24 uren per tijdvak van 48 uren, waarvan er ten minste 2 maal 6 uren ononderbroken moeten zijn.

Art. 13. Gedurende zijn verplichte rusttijd mag een bemanningslid niet worden verplicht tot enige taak, met inbegrip van toezicht houden of zich beschikbaar houden. De wacht en het toezicht zoals bedoeld in de politievoorschriften voor stilliggende vaartuigen worden niet beschouwd als taak in de zin van dit lid.

Bepalingen in de arbeidsvoorschriften of collectieve arbeidsovereenkomsten die voorzien in een langere duur van de rusttijden blijven onverminderd van kracht.

Art. 14. § 1. In afwijking van artikel 11, eerste lid, is een wisseling of herhaling van exploitatiewijze slechts mogelijk met inachtneming van volgende bepalingen :

1° van exploitatiewijze A1 mag slechts dan naar exploitatiewijze A2 worden gewisseld indien :

- a) de bemanning in zijn geheel is afgelost, of
- b) de voor exploitatiewijze A2 bestemde bemanningsleden direct vóór de wisseling een rusttijd van 8 uren waarvan 6 uren buiten de vaartijd in acht genomen en aangetoond hebben en de voor exploitatiewijze A2 voorgeschreven versterking zich aan boord bevindt;

2° van exploitatiewijze A2 mag slechts dan naar exploitatiewijze A1 worden gewisseld indien :

- a) de bemanning in zijn geheel is afgelost, of
- b) de voor exploitatiewijze A1 bestemde bemanningsleden direct vóór de wisseling een ononderbroken rusttijd van 8 uren buiten de vaartijd in acht genomen en aangetoond hebben;

3° van exploitatiewijze B mag slechts dan naar exploitatiewijze A1 of A2 worden gewisseld indien :

- a) de bemanning in zijn geheel is afgelost, of
- b) de voor exploitatiewijze A1 respectievelijk A2 bestemde bemanningsleden direct vóór de wisseling een ononderbroken rusttijd van 8 respectievelijk 6 uren in acht genomen en aangetoond hebben;

4° on ne peut passer du mode d'exploitation A1 ou A2 au mode d'exploitation B que si :

a) l'équipage a été remplacé dans son ensemble, ou

b) les membres d'équipage prévus pour le mode d'exploitation B ont respecté directement avant le changement une période de repos ininterrompue de 8 respectivement 6 heures en dehors du temps de navigation et en ont apporté la preuve, et que le renfort prescrit pour le mode d'exploitation B se trouve à bord.

§ 2. Un bateau peut être mis en service immédiatement après un voyage en mode d'exploitation A1 ou A2 pour un nouveau voyage en mode d'exploitation A1 ou A2 si un changement de l'ensemble de l'équipage a eu lieu et si les nouveaux membres d'équipage ont, immédiatement avant le début du nouveau voyage en mode d'exploitation A1 ou A2, respecté une période de repos ininterrompue de 8 respectivement 6 heures en dehors du temps de navigation et qu'ils en ont apporté la preuve.

§ 3. La preuve d'une période de repos de 8 respectivement 6 heures est apportée par une attestation visée à l'annexe K du Règlement de Visite ou une copie de la page du livre de bord comportant les indications relatives au temps de navigation et de repos, du bateau à bord duquel le membre d'équipage a effectué le dernier voyage.

Art. 15. § 1^{er}. A bord de chaque bateau, à l'exception des remorqueurs de port, des remorqueurs et des pousseurs qui circulent uniquement dans les ports, des barges sans équipage, des bateaux de l'Etat et des bateaux de plaisance, un livre de bord conforme au modèle de l'annexe II doit se trouver dans la timonerie. Ce livre de bord doit être tenu conformément aux instructions mentionnées dans celui-ci.

§ 2. Le conducteur est responsable de la présence du livre de bord et des inscriptions qui doivent y être portées. Le premier livre de bord, qui doit porter le numéro 1, le nom du bateau et son numéro officiel doit être délivré par l'Administration ou l'autorité qui a délivré le certificat de visite ou le certificat communautaire du bateau.

§ 3. Lors de la délivrance du premier livre de bord, l'Administration ou l'autorité certifie cette délivrance au moyen d'une attestation sur laquelle figurent le nom du bateau, le numéro officiel du bateau, le numéro du livre de bord et la date de délivrance. Cette attestation doit être conservée à bord et présentée sur demande. La délivrance de livres de bord ultérieurs par une autorité compétente doit être mentionnée par elle sur l'attestation.

Tous les livres de bord ultérieurs peuvent être délivrés par l'Administration ou une autre autorité compétente à l'étranger qui y appose un numéro d'ordre; ils ne peuvent toutefois être délivrés que sur présentation du livre de bord précédent. Le livre de bord précédent doit être revêtu de la mention inaltérable «annulé» et être restitué ensuite au conducteur.

La remise du nouveau livre de bord peut avoir lieu sur présentation de l'attestation susmentionnée. Dans ce cas, l'exploitant doit veiller à ce que le livre de bord précédent soit revêtu de la mention inaltérable "annulé" dans les 30 jours après la date de délivrance du nouveau livre de bord par la même autorité qui a inscrit le nouveau livre de bord dans l'attestation. L'exploitant doit veiller en outre à ce que le livre de bord soit ensuite ramené à bord.

Le livre de bord annulé doit être conservé à bord pendant six mois après la dernière mention.

§ 4. La possibilité visée au point 2 des instructions pour la tenue du livre de bord, selon laquelle un seul schéma par voyage peut être suffisant pour mentionner les périodes de repos, n'est applicable que pour les membres d'équipage dans le mode d'exploitation B. Dans le mode d'exploitation A1 et dans le mode d'exploitation A2, le début et la fin de la période de repos de chaque membre d'équipage doivent être mentionnés chaque jour durant le voyage.

Les inscriptions nécessaires après un changement de mode d'exploitation doivent être portées sur une nouvelle page du livre de bord.

4° van exploitatiewijze A1 of A2 mag slechts dan naar exploitatiewijze B worden gewisseld indien :

a) de bemanning in zijn geheel is afgelost, of

b) de voor exploitatiewijze B bestemde bemanningsleden direct vóór de wisseling een ononderbroken rusttijd van 8 respectievelijk 6 uren buiten de vaartijd in acht genomen en aangetoond hebben en de voor exploitatiewijze B voorgeschreven versterking zich aan boord bevindt.

§ 2. Een schip kan onmiddellijk in aansluiting op de exploitatiewijze A1 of A2 voor een verdere A1 of A2 worden ingezet, indien een voltallige uitwisseling van de bemanning heeft plaatsgevonden en de nieuwe bemanningsleden onmiddellijk voorafgaand aan de verdere exploitatiewijze A1 en A2 een ononderbroken rusttijd van 8 respectievelijk 6 uren buiten de vaartijd in acht genomen en aangetoond hebben.

§ 3. Het bewijs van een rusttijd van 8 respectievelijk 6 uren wordt aangetoond met een verklaring bedoeld in bijlage K van het Reglement van Onderzoek of door een kopie van de pagina met de aantekeningen van de vaar- respectievelijk rusttijden uit het vaartijdenboek van het schip, waarop de laatste reis van het bemanningslid heeft plaatsgevonden.

Art. 15. § 1. Aan boord van elk schip, met uitzondering van havensleepboten, sleep- en duwbotten die slechts in havens verkeren, onbemande duwbakken, overheidschepen en pleziervaartuigen, moet zich in de stuurhut een vaartijdenboek bevinden overeenkomstig het model van bijlage II. Dit vaartijdenboek dient te worden bijgehouden overeenkomstig de daarin vervatte aanwijzingen.

§ 2. De schipper is verantwoordelijk voor de aanwezigheid van het vaartijdenboek en de aantekeningen die daarin moeten worden gemaakt. Het eerste vaartijdenboek waarop het nummer 1, de naam van het schip en het officiële scheepsnummer dient te staan moet worden afgegeven door het Bestuur of de autoriteit die het certificaat van onderzoek of het communautair certificaat aan het schip heeft uitgereikt.

§ 3. Bij de afgifte van het eerste vaartijdenboek bevestigt het Bestuur of de autoriteit deze afgifte door middel van een verklaring, waarop de naam van het schip, het officiële scheepsnummer, het nummer van het vaartijdenboek en de datum van afgifte zijn vermeld. Deze verklaring dient aan boord te worden bewaard en op verzoek te worden getoond. De afgifte door een bevoegde autoriteit van latere vaartijdenboeken moet door haar op de verklaring worden aangetekend.

Alle latere vaartijdenboeken mogen worden afgegeven door het Bestuur of een andere bevoegde autoriteit in het buitenland die het van een volgnummer voorziet; zij kunnen evenwel slechts worden afgegeven tegen overlegging van het voorgaande vaartijdenboek. Het voorgaande vaartijdenboek moet worden voorzien van de onuitwisbare aantekening "ongeldig" en dient aan de schipper te worden teruggegeven.

Het overhandigen van het nieuwe vaartijdenboek kan geschieden op vertoon van de hogergenoemde verklaring. In voorkomend geval, moet de exploitant er voor zorg dragen dat het voorafgaande vaartijdenboek binnen 30 dagen na de afgifte datum van het nieuwe vaartijdenboek, dat op de verklaring door de autoriteit geregistreerd is, door dezelfde autoriteit onuitwisbaar ongeldig verklaard wordt. De exploitant moet er bovendien voor zorgen, dat daarna het vaartijdenboek weer aan boord wordt gebracht.

Het ongeldig verklaarde vaartijdenboek moet gedurende zes maanden na de laatste aantekening aan boord worden bewaard.

§ 4. De mogelijkheid bedoeld in onderdeel 2 van de aanwijzingen voor het bijhouden van het vaartijdenboek, volgens welk per reis kan worden volstaan met één schema voor het aantekenen van de rusttijden, geldt slechts voor bemanningsleden in de exploitatiewijze B. In de exploitatiewijze A1 en in de exploitatiewijze A2 moeten het begin en het einde van de rusttijd van elk bemanningslid iedere dag gedurende de reis worden aangetekend.

De na een wisseling van de exploitatiewijze noodzakelijke aantekeningen moeten op een nieuwe bladzijde van het vaartijdenboek worden aangebracht.

§ 5. Si deux ou plusieurs voyages sont effectués un jour déterminé et que la composition de l'équipage reste inchangée, il peut être suffisant de mentionner l'heure de début du premier voyage, au lieu de l'heure de début de chaque voyage de cette journée et il peut être suffisant d'indiquer l'heure de la fin du dernier voyage au lieu de l'heure de la fin de chaque voyage de cette journée.

§ 6. Les enregistrements des tachygraphes doivent être conservés à bord dans l'ordre chronologique, pendant six mois après le dernier enregistrement.

§ 7. En cas de remplacement ou de renfort de l'équipage visés à l'article 14, il doit exister pour chaque nouveau membre de l'équipage une attestation visée à l'annexe K du Règlement de Visite ou une copie de la page du livre de bord comportant les indications relatives aux temps de navigation et de repos observés sur le bateau à bord duquel le membre d'équipage a effectué son dernier voyage.

CHAPITRE IV. — Equipements des bateaux

Art. 16. § 1^{er}. Sans préjudice de l'obligation de disposer d'un certificat de visite ou d'un certificat communautaire, les automoteurs, les pousseurs et les convois poussés qui sont exploités avec un équipage minimum doivent répondre aux prescriptions suivantes :

1° Standard S1

a) Les installations de propulsion doivent être aménagées de façon à permettre la modification de la vitesse et l'inversion du sens de la propulsion depuis le poste de gouverne;

Les machines auxiliaires nécessaires à la marche du bateau doivent pouvoir être mises en marche et arrêtées depuis le poste de gouverne, à moins qu'elles ne fonctionnent automatiquement ou que ces machines fonctionnent sans interruption au cours de chaque voyage.

b) Les niveaux critiques :

- de la température de l'eau de refroidissement des moteurs principaux;
- de la pression de l'huile de graissage des moteurs principaux et des organes de transmission;
- de la pression d'huile et de la pression d'air des dispositifs d'inversion des moteurs principaux, des organes de transmission réversible ou des hélices;
- du niveau de remplissage du fond de cale de la salle des machines principales doivent être signalés par des dispositifs qui déclenchent dans la timonerie des signaux d'alarme sonores et optiques. Les signaux d'alarme acoustiques peuvent être réunis dans un seul appareil sonore. Ils peuvent s'arrêter dès que la panne est constatée. Les signaux d'alarme optique ne peuvent être éteints qu'après qu'il ait été remédié aux dérangements correspondants.

c) L'alimentation en carburant et le refroidissement des moteurs principaux doivent être automatiques;

d) La manœuvre du gouvernail doit pouvoir être opérée par une seule personne sans effort particulier, même à l'enfoncement maximal autorisé;

e) L'émission des signaux optiques et sonores prescrits par le règlement de police local en vigueur pour les bateaux faisant route, doit pouvoir se faire depuis le poste de gouverne;

f) S'il n'est pas possible d'établir de contact direct entre le poste de gouverne et l'avant du bateau, l'arrière du bateau, les logements et la salle des machines, une liaison phonique doit être aménagée. Pour permettre le contact avec la salle des machines, la liaison phonique peut être remplacée par des signaux optiques et acoustiques;

g) Le canot prescrit doit pouvoir être mis à l'eau par un membre d'équipage seul dans un délai raisonnable;

h) Un projecteur pouvant être manœuvré à partir du poste de gouverne doit être installé à bord;

i) L'effort nécessaire pour manœuvrer des manivelles et des dispositifs pivotants analogues, d'engins de levage ne peut dépasser 160 N;

j) Les treuils de remorque mentionnés dans le certificat de visite ou le certificat communautaire doivent être motorisés;

§ 5. Indien op een dag twee of meer reizen worden gemaakt en de samenstelling van de bemanning onveranderd blijft, kan worden volstaan met de vermelding van het tijdstip van aanvang van de eerste reis in plaats van het tijdstip van aanvang van elke reis op die dag en kan worden volstaan met het invullen van het tijdstip van het einde van de laatste reis in plaats van het tijdstip van einde van elke reis op die dag.

§ 6. De registraties van de tachografen moeten gedurende zes maanden na de laatste registratie in chronologische volgorde aan boord worden bewaard.

§ 7. Bij een aflossing of versterking van de bemanning bedoeld in artikel 14 moet voor ieder nieuw bemanningslid een verklaring bedoeld in bijlage K van het Reglement van Onderzoek of een kopie van de pagina met de aantekeningen van de vaar- respectievelijk rusttijden uit het vaartijdenboek van het schip, waarop de laatste reis van het bemanningslid heeft plaatsgevonden, voorhanden zijn.

HOOFDSTUK IV. — Uitrusting van schepen

Art. 16. § 1. Onverminderd de verplichting te beschikken over een certificaat van onderzoek of een communautair certificaat, moeten motorschepen, duwboten en duwstellers, die met een minimum bemanning worden geëxploiteerd, aan de volgende voorschriften voldoen :

1° Standaard S1 :

a) De voortstuwingsinstallaties moeten zo zijn ingericht, dat de verandering van de vaarsnelheid en de omkering van de richting van de stuwkracht van de schroef vanaf de stuurstelling kunnen geschieden;

De hulpmotoren die nodig zijn bij het varen met het schip moeten vanaf de stuurstelling kunnen worden aan- en afgezet, tenzij dit automatisch geschiedt, dan wel deze motoren gedurende elke reis ononderbroken in bedrijf zijn.

b) Het kritieke peil :

- van de temperatuur van het koelwater van de hoofdmotoren;
- van de druk van de smeerolie van de hoofdmotoren en de transmissie;
- van de oliedruk en de luchtdruk van de omkeerinrichting van de hoofdmotoren, de keerkoppeling of de schroeven;
- van het bilgewater in de hoofdmachinekamer, moet worden aangegeven door installaties die in het stuurhuis akoestische en optische alarmsignalen in werking stellen. De akoestische alarmsignalen mogen in één akoestisch apparaat verenigd zijn. Zij mogen worden uitgeschakeld zodra de storing is vastgesteld. De optische alarmsignalen mogen pas worden uitgeschakeld nadat de desbetreffende storingen zijn verholpen.

c) De brandstoftoevoer en de koeling van de hoofdmotoren dient automatisch te geschieden;

d) De bediening van de stuurinrichting moet zelfs bij de grootste toegelaten inzinking door één persoon zonder bijzondere krachtsinspanning kunnen worden verricht;

e) De door het ter plaatse geldende politiereglement voorgeschreven optische tekens en geluidssignalen van varende schepen dienen vanaf de stuurstelling te kunnen worden gegeven;

f) Indien geen rechtstreeks contact mogelijk is tussen de stuurstelling en het voorschip, het achterschip, de verblijven en de machinekamer, dient een spreekverbinding te zijn aangebracht. Voor contact met de machinekamer mogen in plaats van een spreekverbinding optische en akoestische signalen worden gebruikt;

g) De voorgeschreven bijboot moet door één bemanningslid binnen een redelijke tijd te water kunnen worden gelaten;

h) Er dient een vanaf de stuurstelling te bedienen schijnwerper aan boord te zijn;

i) De kracht die nodig is om zwenfels en soortgelijke draaibare voorzieningen van hefwerkhuizen te bedienen mag niet meer dan 160 N bedragen;

j) De in het certificaat van onderzoek of in het communautair certificaat vermelde sleeplieren dienen door een motor te worden aangedreven;

k) Les pompes d'assèchement et les pompes de lavage du pont doivent être motorisées;

l) Les principaux appareils de commande et instruments de contrôle doivent être aménagés de façon ergonomique;

m) Les équipements nécessaires à la gouverne du bateau doivent pouvoir être commandés depuis le poste de gouverne. Si un bouter actif est prescrit pour la bonne manœuvrabilité ou pour l'essai d'arrêt, celui-ci doit également pouvoir être commandé depuis le poste de gouverne.

2° Standard S2 :

a) pour les automoteurs naviguant isolément :

Standard S1 et en outre un bouter actif pouvant être commandé depuis le poste de gouverne;

b) pour les automoteurs assurant la propulsion d'une formation à couple : Standard S1 et en outre un bouter actif pouvant être commandé depuis le poste de gouverne;

c) pour les automoteurs assurant la propulsion d'un convoi poussé composé de l'automoteur et d'un bâtiment en flèche :

Standard S1 et en outre un équipement treuils d'accouplement à fonctionnement hydraulique ou électrique. Cet équipement n'est toutefois pas exigé lorsque le bâtiment à l'avant du convoi poussé est équipé d'un bouter actif pouvant être commandé depuis le poste de gouverne de l'automoteur assurant la propulsion du convoi;

d) pour les pousseurs, assurant la propulsion d'un convoi poussé :

Standard S1 et en outre un équipement en treuils d'accouplement à fonctionnement hydraulique ou électrique. Cet équipement n'est toutefois pas exigé lorsqu'un bâtiment à l'avant du convoi poussé est équipé d'un bouter actif pouvant être commandé depuis le poste de gouverne du pousseur.

§ 2. La conformité ou la non-conformité du bateau aux prescriptions visées au § 1^{er} est certifiée par la Commission de Visite dans le certificat de visite sous le numéro 47 ou constatée dans une attestation conforme au modèle de l'annexe III.

CHAPITRE V

Equipage minimum des automoteurs et des pousseurs

Art. 17. L'équipage minimum des automoteurs et des pousseurs est défini au tableau de l'annexe IV.

Art. 18. Les matelots prescrits au tableau peuvent être remplacés par des matelots légers, qui ont atteint l'âge minimum de 17 ans, sont au moins dans leur troisième année de formation et peuvent justifier d'un temps de navigation d'un an dans la navigation intérieure.

Art. 19. L'équipage minimum prescrit au tableau, dans le groupe 2 mode d'exploitation A1, standard S2 et dans le groupe 3, mode d'exploitation A1, standard S1, peut être réduit d'un matelot léger durant une période ininterrompue de trois mois au maximum par année civile lorsque ce matelot léger suit une formation dans une école professionnelle de bateliers.

Des périodes consécutives avec un équipage réduit doivent être séparées d'une période d'un mois au minimum.

La formation dans une école professionnelle de bateliers doit être certifiée par une attestation de ladite école qui doit se trouver à bord et dans laquelle les périodes de présence à l'école sont indiquées.

Ces dispositions ne sont pas applicables au matelot léger visé à l'article 18.

CHAPITRE VI. — *Equipage minimum pour les automoteurs dont la longueur est inférieure à 55 m*

Art. 20. § 1^{er}. Pour les automoteurs dont la longueur est inférieure à 55 m, l'équipage minimum prescrit sur base de l'article 17 pour le mode d'exploitation A1 peut être remplacé par :

a) soit un conducteur à condition que les prescriptions suivantes soient respectées :

1° le temps de navigation maximal du bateau est de 12 heures par jour et de 50 heures par semaine;

2° la période de repos ininterrompue journalière minimale du conducteur est de 12 heures au moins pour chaque période de 24 heures, à compter de la fin de toute période de repos de 8 heures;

k) De lenspompen en de dekwaspompen dienen door een motor te worden aangedreven;

l) De voornaamste bedieningsinrichtingen en controle-instrumenten dienen ergonomisch te zijn aangebracht;

m) De inrichting nodig voor het sturen van het schip moet vanuit het stuurhuis worden bediend. Indien voor de goede bestuurbaarheid of het kop voor stilhouden een boegschroefinstallatie voorgeschreven is, moet deze eveneens vanuit het stuurhuis worden bediend.

2° Standaard S2 :

a) voor alleen varende motorschepen :

Standaard S1 en bovendien een uitrusting met een vanuit de stuurhut bedienbare boegschroefinstallatie;

b) voor motorschepen, die gekoppelde vaartuigen voortbewegen : Standaard S1 en bovendien een uitrusting met een vanuit de stuurhut bedienbare boegschroefinstallatie;

c) voor motorschepen, die een duwstel, bestaande uit het motorschip en een vaartuig ervoor, voortbewegen :

Standaard S1 en bovendien een uitrusting met hydraulisch of elektrisch aangedreven koppellieren. Deze uitrusting is echter niet vereist, als het vaartuig aan de kop van het duwstel met een boegschroefinstallatie is uitgerust, die vanuit de stuurhut van het duwende motorschip te bedienen is;

d) voor duwbotten, die een duwstel voortbewegen :

Standaard S1 en bovendien een uitrusting met hydraulisch of elektrisch aangedreven koppellieren. Deze uitrusting is echter niet vereist, als het vaartuig aan de kop van het duwstel met een boegschroefinstallatie is uitgerust, die vanuit de stuurhut van het duwende duwboot te bedienen is.

§ 2. Het voldoen of niet voldoen van het schip aan de voorschriften bedoeld in § 1 wordt door de Commissie voor Onderzoek in het certificaat van onderzoek onder nummer 47 gewaarmerkt of in een verklaring vastgelegd overeenkomstig het model van bijlage III.

HOOFDSTUK V

Minimumbemanning van motorschepen en duwbotten

Art. 17. De minimumbemanning van motorschepen en duwbotten is zoals bepaald in de tabel van bijlage IV.

Art. 18. De in de tabel voorgeschreven matrozen mogen door lichtmatrozen worden vervangen, die een minimum leeftijd van 17 jaar hebben bereikt, zich tenminste in het derde leerjaar bevinden en een jaar vaartijd in de binnenvaart kunnen aantonen.

Art. 19. De in de tabel voorgeschreven minimum bemanning in groep 2, exploitatiewijze A1, Standaard S2 en in groep 3, exploitatiewijze A1, Standaard S1 kan voor de ononderbroken duur van ten hoogste drie maanden in een kalenderjaar met een lichtmatroos, die een schippersschool bezoekt, worden verminderd.

Opeenvolgende periodes met een verminderde bemanning moeten met 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, waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangegeven.

Deze bepalingen zijn niet van toepassing op de lichtmatroos als bedoeld in het artikel 18.

CHAPITRE VI. — *Minimumbemanning van motorschepen met een lengte van minder dan 55 m*

Art. 20. § 1. Voor motorschepen met een lengte van minder dan 55 m geldt dat de minimumbemanning die is voorgeschreven op basis van artikel 17 voor exploitatiewijze A1 kan worden vervangen door :

a) hetzij één schipper mits voldaan wordt aan de volgende voorschriften :

1° de maximale vaartijd van het schip bedraagt 12 uur per dag en 50 uur per week;

2° de minimale dagelijkse ononderbroken rusttijd van de schipper bedraagt ten minste 12 uur per tijdvak van 24 uur, gerekend vanaf het eind van elke rusttijd van tenminste 8 uur;

3° le bateau interrompt la navigation durant une période de 12 heures englobant la période de 22 h 00 à 06 h 00;

4° il existe un feu de mât de réserve pouvant être manœuvré depuis le poste de gouverne;

5° le bateau est équipé d'un tachygraphe en bon état de fonctionnement, qui a été mis en service depuis la fin de l'interruption du voyage précédent pour une durée d'au moins 8 heures consécutives;

6° le transport de matières dangereuses pour lesquelles un certificat d'agrément est exigé en vertu de l'ADNR, n'est pas autorisé;

7° dans la mesure où la longueur de l'automoteur dépasse 33 mètres, il existe une commande active d'étrave manœuvrable depuis le poste de gouverne :

8° les prescriptions pour les bateaux naviguant au radar visées à l'article 6.32 de l'annexe à l'arrêté royal du 24 septembre 2006 portant fixation du règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures du Royaume, restent d'application;

9° cette exonération doit être mentionnée dans le certificat de visite ou dans l'attestation visée à l'annexe III.

b) soit un conducteur et un matelot léger ou un homme de pont, à condition que les prescriptions suivantes soient respectées :

1° si la navigation se déroule entre 22h00 et 06h00, le matelot léger ou l'homme de pont est âgé de 18 ans ou plus;

2° les prescriptions visées au point a), de 6° à 10° inclus, sont respectées.

§ 2. Les dispositions du § 1^{er} ne s'appliquent pas sur les voies navigables ou parties de voies navigables du Royaume déterminées par les autorités compétentes pour la gestion des voies d'eau.

CHAPITRE VII. — *Equipage minimum des bateaux avitailleurs dont la longueur est inférieure à 35 m*

Art. 21. § 1^{er}. Pour les bateaux avitailleurs dont la longueur est inférieure à 35 m, l'équipage minimum prescrit sur la base de l'article 17 pour le mode d'exploitation A 1 peut être remplacé par :

a) soit un conducteur à condition que les prescriptions suivantes soient respectées :

1° le temps de navigation maximal du bateau avec un seul et même conducteur est de 12 heures par jour et de 50 heures par semaine;

2° le bateau est équipé d'un tachygraphe en bon état de fonctionnement et continuellement en service;

3° le transport de matières dangereuses pour lesquelles une signalisation doit être portée sur base de l'article 3.14 de l'annexe à l'arrêté royal du 24 septembre 2006 portant fixation du règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures du Royaume, n'est pas autorisé;

4° les prescriptions pour les bateaux naviguant au radar visées à l'article 6.32 de l'annexe à l'arrêté royal du 24 septembre 2006 portant fixation du règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures du Royaume, restent d'application;

5° pendant l'avitaillement une installation technique, empêchant l'écoulement de combustible à bord doit être utilisée;

6° la distance jusqu'au lieu où l'avitaillement est effectué ne compte pas plus de 30 km, mesurée sur la voie navigable. Le lieu à partir duquel l'activité d'avitaillement est effectuée est mentionné sur le certificat de visite ou le certificat communautaire du bateau.

b) soit un conducteur et un matelot léger à condition que les prescriptions visées sous le point a), 3° soient respectées.

§ 2. Les dispositions du § 1^{er} ne s'appliquent pas sur les voies navigables ou parties de voies navigables du Royaume déterminées par les autorités compétentes pour la gestion des voies d'eau.

3° het schip onderbreekt de vaart gedurende een periode van 12 uur waarin de periode van 22.00 uur tot 06.00 is gelegen;

4° er is een vanuit het stuurhuis bedienbaar reserve-toplicht aanwezig;

5° het schip is uitgerust met een goed functionerende tachograaf die in werking is gesteld vanaf het einde van de voorgaande ten minste 8 aaneengesloten uren durende onderbreking van de vaart;

6° vervoer van gevaarlijke stoffen waarvoor op grond van het ADNR een certificaat van goedkeuring is vereist, is niet toegestaan;

7° voor zover het motorschip een lengte heeft van meer dan 33 meter, is actieve boegsturing bedienbaar vanuit het stuurhuis aanwezig;

8° voor schepen die onder radar varen blijven de bepalingen van artikel 6.32 van de bijlage bij het koninklijk besluit van 24 september 2006 houdende vaststelling van het algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren van het Koninkrijk, onverkort van kracht;

9° deze vrijstelling dient in het certificaat voor onderzoek of in de verklaring als bedoeld in bijlage III vermeld te staan.

b) hetzij één schipper en een lichtmatroos of deksman mits voldaan wordt aan de volgende voorschriften :

1° indien tussen 22.00 uur en 06.00 uur wordt gevaren, is de bedoelde lichtmatroos of deksman 18 jaar of ouder;

2° de voorschriften, bedoeld in onderdeel a), onder 6° tot en met 10°, worden in acht genomen.

§ 2. De bepalingen van § 1 zijn niet van toepassing op de scheepvaartwegen of gedeelten van de scheepvaartwegen van het Koninkrijk die bepaald worden door de voor het beheer van de waterwegen bevoegde autoriteiten.

HOOFDSTUK VII. — *Minimumbemanning van bunkerschepen met een lengte van minder dan 35 m*

Art. 21. § 1. Voor bunkerschepen, met een lengte van minder dan 35 m geldt dat de minimumbemanning die is voorgeschreven op basis van artikel 17 voor exploitatiewijze A 1, kan vervangen worden door :

a) hetzij één schipper mits voldaan wordt aan de volgende voorschriften :

1° de maximale vaartijd van het schip met één en dezelfde schipper bedraagt 12 uur per dag en 50 uur per week;

2° het schip uitgerust met een goed werkende tachograaf die voortdurend in werking is gesteld;

3° het vervoer van gevaarlijke stoffen, waarvoor op grond van artikel 3.14 van de bijlage bij het koninklijk besluit van 24 september 2006 houdende vaststelling van het algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren van het Koninkrijk een teken moet worden gevoerd, is niet toegestaan;

4° het voor schepen die onder radar varen bepaalde in artikel 6.32 van de bijlage bij het koninklijk besluit van 24 september 2006 houdende vaststelling van het algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren van het Koninkrijk, blijft onverkort van kracht;

5° tijdens het bunkeren moet een technische inrichting tegen het uitstromen van brandstof aan boord worden gebruikt;

6° de afstand tot de plaats van waaruit de bunkeractiviteit worden bedreven bedraagt niet meer dan 30 km, gemeten over de vaarweg. De plaats van waaruit de bunkeractiviteit wordt bedreven staat vermeld op het certificaat van onderzoek of het communautair certificaat van het schip.

b) hetzij een schipper en een lichtmatroos, mits de voorschriften, bedoeld in onderdeel a), onder 3°, in acht worden genomen.

§ 2. De bepalingen van § 1 zijn niet van toepassing op de scheepvaartwegen of gedeelte van de scheepvaartwegen van het Koninkrijk die bepaald worden door de voor het beheer van de waterwegen bevoegde autoriteiten.

CHAPITRE VIII. — *Equipage minimum des convois rigides et assemblages rigides*

Art. 22. L'équipage minimum des convois rigides et autres assemblages rigides est défini au tableau de l'annexe V.

Art. 23. Les matelots prescrits au tableau peuvent être remplacés par des matelots légers, qui ont atteint l'âge minimum de 17 ans, sont au moins dans leur troisième année de formation et peuvent justifier d'un temps de navigation d'un an dans la navigation intérieure.

Art. 24. L'équipage minimum prescrit au tableau, dans le groupe 2 mode d'exploitation A1, standard S2 et dans les groupes 3, 5 et 6 mode d'exploitation A1, standard S1, peut être réduit d'un matelot léger, durant une période ininterrompue de trois mois au maximum par année civile lorsque ce matelot léger suit une formation dans une école professionnelle de bateliers.

Des périodes consécutives avec un équipage réduit doivent être séparées d'une période d'un mois au minimum.

La formation dans une école professionnelle de bateliers doit être certifiée par une attestation de ladite école qui doit se trouver à bord et dans laquelle les périodes de présence à l'école sont indiquées.

Ces dispositions ne sont pas applicables au matelot léger visé à l'article 23.

CHAPITRE IX. — *Equipage minimum des remorqueurs*

Art. 25. Outre le conducteur, l'équipage minimum des remorqueurs est fixé comme suit :

— Remorqueurs :

Puissance du moteur mesurée au frein :

— de 40 CV et moins : néant;

— de plus de 40 CV à 125 CV inclus : 1 mécanicien (excepté pour les remorqueurs de 40 à 60 CV lorsque ceux-ci sont affectés à un service local - non compris les travaux de dragages - et que les conducteurs sont porteurs d'une autorisation délivrée par l'ingénieur en chef-directeur des ponts et chaussées du ressort);

— de plus de 125 CV à 400 CV : 1 matelot et 1 mécanicien;

— de plus de 400 CV à 700 CV : 2 matelots et 1 mécanicien;

— de plus de 700 CV : 2 matelots et 2 mécaniciens.

L'équipage minimum des bateaux de navigation intérieure mus par une chaloupe de propulsion dont la puissance mesurée au frein est égale ou inférieure à 40 CV est celui prescrit pour un tonnage équivalent. Dans ce cas, aucun équipage minimum n'est prescrit pour la chaloupe de propulsion.

— Remorqueurs de port qui sont à la disposition des navires de mer pour l'assistance, le remorquage, le sauvetage et le renflouage : 1 mécanicien ou 1 timonier ou 1 matelot.

CHAPITRE X. — *Dérogation à l'équipement minimum prescrit à l'article 16*

Art. 26. Lorsque l'équipement d'un automoteur, d'un pousseur, d'un convoi rigide ou d'un autre assemblage rigide ne répond pas au Standard S1 visé à l'article 16, l'équipage minimum visé aux chapitres V et VIII doit être augmenté :

a) d'un matelot en modes d'exploitation A1 et A2, et

b) de deux matelots en mode d'exploitation B. Toutefois lorsqu'il n'est pas satisfait aux seules exigences des points i) et l) ou de l'un des points i) ou l) du Standard S1 visé à la section VIII, l'équipage doit être augmenté d'un matelot au lieu de deux dans le mode d'exploitation B.

Art. 27. Lorsqu'il n'est pas satisfait à une ou à plusieurs exigences de l'article 16, § 1^{er}, 1^o, points a) à c), le matelot prescrit doit être remplacé par un matelot garde-moteur en modes d'exploitation A1 et A2 et les deux matelots prescrits doivent être remplacés par deux matelots garde-moteur en mode d'exploitation B.

HOOFDSTUK VIII. — *Minimumbemanning van hechte samenstellen en andere hechte samenstellingen*

Art. 22. De minimumbemanning van hechte samenstellen en andere hechte samenstellingen is zoals bepaald in de tabel van bijlage V.

Art. 23. De in de tabel voorgeschreven matrozen mogen door lichtmatrozen worden vervangen, die een minimum leeftijd van 17 jaar hebben bereikt, zich tenminste in het derde leerjaar bevinden en een jaar vaartijd in de binnenvaart kunnen aantonen.

Art. 24. De in de tabel voorgeschreven minimum bemanning in de groep 2, exploitatiewijze A1, Standaard S2 en in de groepen 3, 5 en 6 exploitatiewijze A1, Standaard S1 kan voor de ononderbroken duur van ten hoogste drie maanden in een kalenderjaar met een lichtmatroos, die een schippersschool bezoekt, worden verminderd.

Opeenvolgende periodes met een verminderde bemanning moeten met 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, waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangegeven.

Deze bepalingen zijn niet van toepassing op de lichtmatroos bedoeld in artikel 23.

HOOFDSTUK IX. — *Minimumbemanning van sleepboten*

Art. 25. Benevens de schipper is de minimumbemanning van sleepboten bepaald als volgt :

— Sleepboten :

Motorvermogen gemeten aan de rem :

— van 40 P.K. en minder : geen;

— van meer dan 40 pk tot en met 125 pk : 1 machinist (behalve voor de sleepboten van 40 tot 60 pk wanneer zij voor een plaatselijke dienst gebruikt worden - baggerwerken niet inbegrepen - en de schippers houder zijn van een machtiging afgeleverd door de hoofdingenieur-directeur van bruggen en wegen van het ressort);

— van meer dan 125 pk tot 400 pk : 1 matroos en 1 machinist;

— van meer dan 400 pk tot 700 pk : 2 matrozen en 1 machinist;

— van meer dan 700 pk : 2 matrozen en 2 machinisten.

De minimumbemanning van de door een opduwer voortbewogen binnenschepen waarvan het aan de rem gemeten vermogen gelijk is aan of minder dan 40 pk, is voorgeschreven voor een gelijkwaardige tonnaat. In dit geval is voor de opduwer geen minimumbemanning voorgeschreven.

— Havensleepboten die ter beschikking zijn van zeeschepen voor het assisteren, slepen, redding en berging : 1 werktuigkundige of 1 stuurman of 1 matroos.

HOOFDSTUK X. — *Afwijking van de in artikel 16 voorgeschreven minimum uitrusting*

Art. 26. Wanneer de uitrusting van een motorschip, een duwboot, een hecht samenstel of een andere hechte samenstelling niet voldoet aan de Standaard S1 bedoeld in artikel 16 dient de minimum bemanning als bedoeld in de hoofdstukken V en VIII :

a) in de exploitatiewijze A1 en A2 telkens met een matroos, en

b) in de exploitatiewijze B telkens met twee matrozen, te worden verhoogd. Wordt alleen niet voldaan aan de gestelde eisen in de onderdelen i) en l) respectievelijk de onderdelen i) of l) van de Standaard S1 bedoeld in afdeling VIII dan wordt de bemanning bij exploitatiewijze B met één matroos in plaats van twee verhoogd.

Art. 27. Wordt niet voldaan aan één of meer gestelde eisen van artikel 16, § 1, 1^o, onderdelen a) tot en met c) dan moeten in de exploitatiewijze A1 en A2 de matroos door een matroos-motordrijver en in de exploitatiewijze B de twee matrozen door twee matrozen-motordrijver worden vervangen.

CHAPITRE XI. — *Equipage minimum des autres bâtiments et dérogations*

Art. 28. Le Ministre peut, après avis de la Commission de Visite, définir pour les bâtiments qui ne sont pas visés par les chapitres V à IX inclus l'équipage qui doit se trouver à bord en cours de navigation, d'après leurs dimensions, mode de construction, leur aménagement et affectation.

Il peut également, exceptionnellement, après avis de la Commission de Visite, accorder certaines dérogations temporaires.

Il peut en outre, s'il le juge nécessaire en vue d'assurer la sécurité, définir un équipage minimum plus élevé, après avis de la Commission de Visite.

CHAPITRE XII. — *Dispositions transitoires et finales*

Art. 29. § 1^{er}. Jusqu'au 1^{er} juillet 2008, les membres d'équipage qui ne disposent pas d'un certificat médical visé à l'article 9 et d'un livret de service visé à l'article 10, peuvent être considérés comme faisant partie de l'équipage minimum pour l'application des chapitres V à IX inclus, s'ils répondent aux qualifications suivantes :

a) pour le matelot : être âgé de 17 ans au moins et avoir pratiqué pendant deux années calendrier au moins, la navigation intérieure comme membre d'un équipage de pont;

b) pour le matelot garde-moteur : être âgé de 18 ans au moins, avoir pratiqué pendant deux années calendrier au moins, la navigation intérieure comme membre d'un équipage de pont et posséder des connaissances de base en matière de moteurs;

c) pour le maître-matelot : être âgé de 19 ans au moins et avoir pratiqué pendant trois années calendrier au moins, la navigation intérieure comme membre d'un équipage de pont;

d) pour le timonier : être âgé de 21 ans au moins et avoir pratiqué pendant quatre années calendrier au moins la navigation intérieure comme membre d'un équipage de pont.

§ 2. La preuve de l'expérience comme membre d'un équipage de pont doit être apportée par une déclaration de l'employeur et une attestation d'inscription auprès du service de sécurité sociale pour la navigation intérieure portant sur la même période.

§ 3. Les membres d'équipage visé au § 1^{er} peuvent, jusqu'au 1^{er} juillet 2008, obtenir un livret de service mentionnant la qualification visée à l'article 8, sur présentation des pièces justificatives visées au § 2 et s'ils disposent d'un certificat médical comme mentionné à l'article 9.

Art. 30. Le chapitre X du présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} juillet 2008.

Art. 31. L'article 5 de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant règlement général des voies navigables du Royaume, modifié par l'arrêté du Régent du 6 juillet 1948 et par les arrêtés royaux des 25 mars 1964, 15 septembre 1978, 3 octobre 1986, 19 décembre 1986, 28 mars 1988 et 8 novembre 1998, est abrogé.

Art. 32. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} juillet 2007.

Art. 33. Notre Ministre qui a le Transport dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 9 mars 2007.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

HOOFDSTUK XI. — *Minimumbemanning van overige vaartuigen en afwijkingen*

Art. 28. De Minister kan, na advies van de Commissie voor Onderzoek, voor de vaartuigen waarop de hoofdstukken V tot en met IX niet van toepassing zijn, vaststellen welke bemanning zich tijdens de vaart aan boord moet bevinden, naargelang hun afmetingen, bouwwijze, inrichting en bestemming.

Hij kan eveneens bij uitzondering, na advies van de Commissie voor Onderzoek, zekere tijdelijke afwijkingen toestaan.

Daarenboven kan hij, indien hij dit nodig acht om de veiligheid te verzekeren, een hogere minimumbemanning vaststellen, na advies van de Commissie voor Onderzoek.

HOOFDSTUK XII. — *Overgangs- en slotbepalingen*

Art. 29. § 1. Tot 1 juli 2008 kunnen bemanningsleden die niet beschikken over een medische verklaring zoals bedoeld in artikel 9 en een dienstboekje zoals bedoeld in artikel 10, beschouwd worden als leden van de minimumbemanning voor toepassing van hoofdstukken V tot en met IX, mits zij voldoen aan volgende bekwaamheids-eisen :

a) voor de matroos : ten minste 17 jaar zijn en minstens twee kalenderjaren als lid van een dekbemanning de binnenvaart hebben beoefend;

b) voor de matroos-motordrijver : ten minste 18 jaar zijn, minstens twee kalenderjaren als lid van een dekbemanning de binnenvaart hebben beoefend en elementaire kennis op het gebied van motoren bezitten;

c) voor de volmatroos : ten minste 19 jaar zijn en minstens drie kalenderjaren als lid van een dekbemanning de binnenvaart hebben beoefend;

d) voor de stuurman : ten minste 21 jaar zijn en minstens vier kalenderjaren als lid van een dekbemanning de binnenvaart hebben beoefend.

§ 2. Het bewijs van de ervaring als lid van een dekbemanning dient te worden geleverd door middel van een verklaring van de werkgever en een op dezelfde periode betrekking hebbend attest van inschrijving bij de dienst maatschappelijke zekerheid voor de binnenvaart.

§ 3. De in § 1 bedoelde bemanningsleden kunnen tot 1 juli 2008 een dienstboekje bekomen met vermelding van de bekwaamheid bedoeld in artikel 8, mits voorlegging van de in § 2 bedoelde bewijsstukken en mits ze beschikken over een medische verklaring zoals bedoeld in artikel 9.

Art. 30. Hoofdstuk X van dit besluit treedt in werking op 1 juli 2008.

Art. 31. Artikel 5 van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk, zoals gewijzigd bij het besluit van de Regent van 6 juli 1948 en bij de koninklijke besluiten van 25 maart 1964, 15 september 1978, 3 oktober 1986, 19 december 1986, 28 maart 1988 en 8 november 1998, wordt opgeheven.

Art. 32. Dit besluit treedt in werking op 1 juli 2007.

Art. 33. Onze Minister bevoegd voor het Vervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 9 maart 2007.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

- 2 -

ANNEXE I

MODÈLE DE LIVRET DE SERVICE

BIJLAGE I

MODEL VAN DIENSTBOEKJE

Livret de service

Indications et directives relatives à la tenue du livret
de service : voir pages 59 à 61.

Hinweise und Anweisungen zur Führung des
Schifferdienstbuches auf den Seiten 62 bis 64.

Schifferdienstbuch

Aanwijzingen en instructies voor het bijhouden van
het dienstboekje: zie pagina's 65 tot en met 67.

Dienstboekje

A-00735

A-00735

- 3 -

Livret de service/Schifferdienstbuch/ Dienstboekje délivré par/ausgesteld durch/afgegeven door:

Titulaire/Inhaber (in ganzen Buch wird sowohl die weibliche und die männliche Form gemeint)/**Houder** (in het gehele dienstboekje wordt zowel de vrouwelijke als de mannelijke vorm bedoeld)

Nom/Name/Naam: _____
 Prénom(s)/Voorname(n)/Voornaam(en): _____
 Né le/Geboren am/Geboren op: _____
 Né à/Geboren in: _____
 Nationalité/Staatsangehörigkeit/Nationaliteit: _____

Le titulaire du présent livret de service a justifié son identité au moyen / Der Inhaber dieses Dienstbuches hat sich ausgewiesen / De houder van dit dienstboekje heeft zich gevestigd met:

- d'un passeport / durch einen Reisepaß / een paspoort
- d'une carte nationale d'identité / durch eine Identitätskarte, einen Personalausweis / een identiteitskaart/een legitimatiebewijs
- du document cité ci-dessous, avec sa traduction officielle / durch das nachfolgend genannte Dokument mit amtlicher Übersetzung / het hierna aangehaalde document met officiële vertaling:

Désignation du document
 Bezeichnung des Dokumentes: _____
 Aanduiding van het document
 N° du document
 Nummer des Dokumentes: _____
 Nummer van het document
 Document délivré par
 Dokument ausgestellt durch: _____
 Document afgegeven door: _____

Lieu, date, cachet et signature de l'autorité de délivrance du livret de service/ Ort, Datum, Stempel und Unterschrift der ausstellenden Behörde/ Plaats, datum, stempel en handtekening van de autoriteit die het afgeeft

A-00735

- 4 -

Livrets de service antérieurs et adresse du titulaire/Vorangehende Schifferdienstbücher und Anschrift des Inhabers/Reeds eerder afgegeven dienstboekjes en adressen van de houder:

Le premier Livret de service portant le/Das erste Schifferdienstbuch mit der/Het eerste dienstboekje met het
 N°/Nummer/nummer: _____
 a été délivré par/wurde ausgestellt durch/werd afgegeven door: _____

Adresse du titulaire du présent livret de service (Inscrire ici les changements d'adresse)/Anschrift des Inhabers dieses Dienstbuches (Adressänderungen sind hier einzutragen)/Adres van de houder van dit dienstboekje (Adreswijzigingen moeten hier worden ingevuld)

le (date)
 am(Datum)/op (datum): _____

Le précédent Livret de service portant le/Das unmittelbar voran-gehende Schifferdienstbuch mit der/Het hieraan voorafgaande dienstboekje met het

N°/Nummer/nummer: _____
 a été délivré par/wurde ausgestellt durch/werd afgegeven door: _____

Observations de l'autorité (par exemple indications relatives à un livret de remplacement)/Vermerk der Behörde (z.B. Hinweise auf ein Ersatzdienstbuch)/Ambts-halve aantekeningen (Bijv. Verwijzing naar een vervangend dienstboekje)

le (date)
 am(Datum)/op (datum): _____

A-00735

-5-

Qualification du titulaire conformément à l'article 23.02 du Règlement de visite des bateaux du Rhin/Befähigung des Inhabers nach § 23.02 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung/Bekwaamheid van de houder als bedoeld in artikel 23.02 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn

Qualification/als: _____
à compter du (date) _____
ab dem (Datum): _____
vanaf (datum) _____
Cachet, date et signature de l'autorité/Stempel, Datum und Unterschrift der Behörde/Stempel, datum en onder-tekening door de autoriteit:

Qualification/als: _____
à compter du (date) _____
ab dem (Datum): _____
vanaf (datum) _____
Cachet, date et signature de l'autorité/Stempel, Datum und Unterschrift der Behörde/Stempel, datum en onder-tekening door de autoriteit:

Qualification/als: _____
à compter du (date) _____
ab dem (Datum): _____
vanaf (datum) _____
Cachet, date et signature de l'autorité/Stempel, Datum und Unterschrift der Behörde/Stempel, datum en onder-tekening door de autoriteit:

-6-

Qualification du titulaire conformément aux dispositions en vigueur hors du Rhin/Befähigung des Inhabers nach Bestimmungen außerhalb des Rheins/Bekwaamheid van de houder als bedoeld in de voorschriften van kracht buiten de Rijn

Qualification/als: _____
Conformément aux dispositions du/Nach den Bestimmungen von/Over-eenkomstig de voorschriften van: _____
à compter du (date) _____
ab dem (Datum): _____
vanaf (datum) _____
Cachet, date et signature de l'autorité/Stempel, Datum und Unterschrift der Behörde/Stempel, datum en onder-tekening door de autoriteit:

Qualification/als: _____
à compter du (date) _____
ab dem (Datum): _____
vanaf (datum) _____
Cachet, date et signature de l'autorité/Stempel, Datum und Unterschrift der Behörde/Stempel, datum en onder-tekening door de autoriteit:

Qualification/als: _____
Conformément aux dispositions du/Nach den Bestimmungen von/Over-eenkomstig de voorschriften van: _____

Qualification/als: _____
à compter du (date) _____
ab dem (Datum): _____
vanaf (datum) _____
Cachet, date et signature de l'autorité/Stempel, Datum und Unterschrift der Behörde/Stempel, datum en onder-tekening door de autoriteit:

A-00735

A-00735

- 7 -

Attestation de l'aptitude conformément aux dispositions du Règlement des patentes du Rhin/Nachweis der Tauglichkeit nach den Bestimmungen der Rheinpatentverordnung/Bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid als bedoeld in het Reglement Rijnpatenten

Le titulaire du présent livret de service est qualifié sur la base du certificat médical visé à l'annexe B2 du Règlement des patentes du Rhin/Der Inhaber dieses Schifferdienstbuches ist aufgrund des ärztlichen Zeugnisses nach Anlage B2 der Rheinpatentverordnung/De houder van dit dienstboekje is op grond van de medische verklaring als bedoeld in de bijlage B2 van het Reglement Rijnpatenten

délivré par _____
 ausgestellt durch: _____
 afgegeven door _____
 délivré le _____
 ausgestellt am: _____
 afgegeven op _____

- apte/tauglich/geschikt
 aptitude restreinte/ingeschränkt tauglich/beperkt geschikt

assortie de la/des condition(s) suivantes/mit der/den folgenden Auflage(n)/
 onder de volgende voorwaarde(n): _____

Durée de validité/Befristung/Voor de termijn van: _____

Lieu, date, cachet et signature de l'autorité de délivrance
 Ort, Datum, Stempel und Unterschrift der ausstellenden Behörde
 Plaats, datum, stempel en handtekening van de autoriteit die het afgeeft

A-00735

- 8 -

Attestation de l'aptitude conformément aux dispositions du Règlement des patentes du Rhin/Nachweis der Tauglichkeit nach den Bestimmungen der Rheinpatentverordnung/Bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid als bedoeld in het Reglement Rijnpatenten

Le titulaire du présent livret de service est qualifié sur la base du certificat médical visé à l'annexe B2 du Règlement des patentes du Rhin/Der Inhaber dieses Schifferdienstbuches ist aufgrund des ärztlichen Zeugnisses nach Anlage B2 der Rheinpatentverordnung/De houder van dit dienstboekje is op grond van de medische verklaring als bedoeld in de bijlage B2 van het Reglement Rijnpatenten

délivré par _____
 ausgestellt durch: _____
 afgegeven door _____
 délivré le _____
 ausgestellt am: _____
 afgegeven op _____

- apte/tauglich/geschikt
 aptitude restreinte/ingeschränkt tauglich/beperkt geschikt

assortie de la/des condition(s) suivantes/mit der/den folgenden Auflage(n)/
 onder de volgende voorwaarde(n): _____

Durée de validité/Befristung/Voor de termijn van: _____

Lieu, date, cachet et signature de l'autorité de délivrance
 Ort, Datum, Stempel und Unterschrift der ausstellenden Behörde
 Plaats, datum, stempel en handtekening van de autoriteit die het afgeeft

A-00735

- 10 -

- 9 -

**Temps de navigation à bord, nom du bateau/Dienstzeit an Bord,
Schiffsname/Diensttijd aan boord, scheepsnaam:** UNTERWALDEN

n° officiel du bateau/Amtliche Schiffsnummer/Officieel scheepsnummer: 7000281

Type de bateau/Schiffsart/Scheepstype: TMS

Pavillon/Flagge/Vlag: CH

Longueur du bateau en/Schiffslänge in/Scheepslengte in **m**³, nombre de passagers/Anzahl
Fahrgäste/aantal passagiers³: 105 m

Propriétaire (nom, adresse)/Eigner (Name, Anschrift)/Naam en adres van de eigenaar: _____

TSAG, Hauptstrasse 55, CH-4127 Riehen, Basel-Stadt

Prise de fonction du titulaire en tant que/Dienstantritt des Inhabers als/Houder in dienst getreden als:
Steuermann

Prise de fonction le (date)/Dienstantritt am(Datum)/Aanvang diensttijd (datum): 22.10.1995

Jusqu'au (Date)/Dienstende am (Datum)/Einde diensttijd (datum): 22.11.1996

Conducteur (nom, adresse)/Schiffsführer (Name/Anschrift)/Schipper (Naam en adres): _____

K. Huber, Rheinstrasse 55, D-76497 Wintersdorf

Lieu, date et signature du conducteur/Ort, Datum und Unterschrift des Schiffsführers/Plaats, datum
en handtekening van de schipper: Rotterdam, 20.11.1996

K. Huber

Pages 10 à 26 comme page 9

Seiten 10 bis 26 wie Seite 9

Pagina's 10 tot en met 26 zoals pagina 9

**Temps de navigation à bord, nom du bateau/Dienstzeit an Bord,
Schiffsname/Diensttijd aan boord, scheepsnaam:** _____

n° officiel du bateau/Amtliche Schiffsnummer/Officieel scheepsnummer: _____

Type de bateau/Schiffsart/Scheepstype: _____

Pavillon/Flagge/Vlag: _____

Longueur du bateau en/Schiffslänge in/Scheepslengte in **m**³, nombre de passagers/Anzahl
Fahrgäste/aantal passagiers³: _____

Propriétaire (nom, adresse)/Eigner (Name, Anschrift)/Naam en adres van de eigenaar: _____

Prise de fonction du titulaire en tant que/Dienstantritt des Inhabers als/Houder in dienst getreden als: _____

Prise de fonction le (date)/Dienstantritt am(Datum)/Aanvang diensttijd (datum): _____

Jusqu'au (Date)/Dienstende am (Datum)/Einde diensttijd (datum): _____

Conducteur (nom, adresse)/Schiffsführer (Name/Anschrift)/Schipper (Naam en adres): _____

Lieu, date et signature du conducteur/Ort, Datum und Unterschrift des Schiffsführers/Plaats, datum en hand-
tekening van de schipper: _____

A-00735

A-00735

- 27 -

Temps de navigation et secteurs parcourus au cours de l'année

Fahrzeiten und Streckenfahrten im Jahr/Vaartijd en scheepsreizen in het jaar:

Les temps de navigation doivent coïncider avec les inscriptions portées dans le livre de bord / Die Anzahl der Fahrtage muß mit denjenigen im Bordbuch übereinstimmen! / Het aantal vaardagen moet overeenkomen met het aantal vaardagen in het vaartijdenboek!

Nom du bateau ou n° d'immatriculation du bateau	Voyage de (p.k.)	Via	à (p.k.)	Début du voyage (Date)	Journées d'inter-ruption	Fin du voyage (Date)	Nombre de jours de voyage sur le Rhin	Nombre de jours de voyage hors du Rhin	Total des jours de voyage	Signature du conducteur
Schiffsname oder amtliche Schiffsnummer	Reise von (km)	via	nach (km)	Reisebeginn (Datum)	Unterbrechungs-tage	Reisende (Datum)	Anzahl Fahrtage auf dem Rhein	Anzahl Fahrtage außerhalb des Rheins	Gesamtanzahl Fahrtage	Unterschrift des Schiffsführers
Scheepsnaam of officieel scheepsnummer	Reis van (kmr)	via	naar (kmr)	Begin van de reis (datum)	Dagen van onderbreking	Einde van de reis (datum)	Aantal vaardagen op de Rijn	Aantal vaardagen buiten de Rijn	Totaal aantal vaardagen	Handtekening van de schipper
A	B	C	D	E	F	G	H	I		
1										
2										
3										

Inscription de l'autorité : Total des jours de voyage pris en compte sur cette page
 Behördenantrag: Gesamtanzahl der anrechenbaren Anzahl Fahrtage auf dieser Seite
 In te vullen door de autoriteit: Totaal van de toe te rekenen vaardagen op deze bladzijde

Visa de contrôle de l'autorité/Kontrollvermerk der Behörde/Controle waarmark van de autoriteit

Présenté le (date)/Vorgelegt am (Datum)/Overgelegd op (datum)

document complet oui non douteux levés par la présentation (d'extraits) du Livre de bord Signature et cachet de l'autorité/
 vollständig ausgefüllt ja nein Zweifel ausgeräumt durch (auszugsweise) Vorlage des Bordbuchs Unterschrift und Stempel
 volledig ingevuld ja nein twijfel weggenomen door het overleggen van een (uitreksel) van het vaartijdenboek der Behörde/
 douteux à la/aux ligne(s) douteux levés par la présentation de tout autre justificatif approprié Ondertekening en stempel van de autoriteit
 Zweifel bei Zeile(n) Zweifel ausgeräumt durch anderen geeigneten Beleg
 twijfel bij de regels twijfel weggenomen door andere officiële oorkonden

Sur les pages suivantes de 28 à 58 les titres des colonnes A à I ne sont plus reproduits. Auf den folgenden Seiten 28 bis 58 sind die Titel der Spalten A bis I nicht mehr ausgedruckt.
 Op de volgende pagina's 28 t/m 58 zijn de opschriften van de kolommen A tot I niet afgedrukt.

A-00735

- 28 -

Temps de navigation et secteurs parcourus au cours de l'année

Fahrzeiten und Streckenfahrten im Jahr/Vaartijd en scheepstreken in het jaar: 1995/96.....

Les temps de navigation doivent coïncider avec les inscriptions portées dans le livre de bord / Die Anzahl der Fahrträge muß mit denjenigen im Bordbuch übereinstimmen / Het aantal vaardagen moet overeenkomen met het aantal vaardagen in het vaartijdenboek!

A	B	C	D	E	F	G	H	I
1 7000281	Rotterdam Mainz Wien	22.11.95	11	17.12.95	5	10	15	Unterschrift Huber
2 7000281	Wien Mainz Basel	20.12..95	4	04.01.96	2	10	12	Handtekening Huber
3 7000281	Basel Rotterdam	06.01.96	0	10.01.96	5	0	5	Signature Huber
4 7000281	Rotterdam Antwerpen Basel	13.01.96	1	23.01.96	9	1	10	Unterschrift Huber
5 7000281	Basel Antwerpen	25.01.96	0	29.01.96	5	0	5	Unterschrift Huber
6 7000281	Antwerpen Basel	01.02.96	0	07.02.96	6	1	7	Unterschrift Huber
7 7000281	Basel Mainz Bratislava	09.02.96	5	22.02.96	3	6	9	Unterschrift Huber
8 7000281	Bratislava Regensburg	27.02.96	0	02.03.96	0	5	5	Unterschrift Huber
9 7000281	Regensburg Mainz Rotterdam	03.03.96	0	09.03.96	3	4	7	Unterschrift Huber
10 7000281	Rotterdam Basel	12.03.96	0	17.03.96	6	0	6	Unterschrift Huber
Inscription de l'autorité : Total des jours de voyage pris en compte sur cette page/ Behördenantrag: Gesamtanzahl der anrechenbaren Anzahl Fahrträge auf dieser Seite/ In te vullen door de autoriteit: Totaal van de toe te rekenen vaardagen op deze bladzijde					44	37	81	

Visa de contrôle de l'autorité/Kontrollvermerk der Behörde/Controlé waarmede van de autoriteit

document complet oui non ja nein ja nein ja nein
 vollständig ausgefüllt ja nein ja nein ja nein
 volledig ingevuld ja nein ja nein ja nein
 doutes à la/aux ligne(s) doutes levés par la présentation de tout autre justificatif approprié
 Zweifel bei Zeile(n) Zweifel ausgeräumt durch anderen geeigneten Beleg Rheinschiffahrtsdirektion Basel
 Zweifel weggenommen durch andere offizielle oorkonden. Sig. fonctionnaire, Beamter, amtenaar
 Signature et cachet de l'autorité/
 Unterschrift und Stempel
 der Behörde/

A-00735

- 29 -

Temps de navigation et secteurs parcourus au cours de l'année
 Fahrzeiten und Streckenfahrten im Jahr/Vaartijd en scheepstreizen in het jaar.
 Les temps de navigation doivent coïncider avec les inscriptions portées dans le livre de bord! / Die Anzahl der Fahrtage muß mit denjenigen im Bordbuch übereinstimmen! / Het aantal vaardagen moet overeenkomen met het aantal vaardagen in het vaartijdenboek!

A	B	C	D	E	F	G	H	I
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								

Inscription de l'autorité : Total des jours de voyage pris en compte sur cette page/
 Behördenantrag: Gesamtanzahl der anrechenbaren Anzahl Fahrtage auf dieser Seite/
 In te vullen door de autoriteit: Totaal van de te rekenen vaardagen op deze bladzijde

Visa de contrôle de l'autorité/Kontrollvermerk der Behörde/Control waarmede van de autoriteit

Présenté le (date)/Vorgelegt am (Datum)/Overgelegd op (datum) _____
 document complet oui non doutes levés par la présentation (d'extraits) du Livre de bord Signature et cachet de l'autorité/
 vollständig ausgefüllt ja nein Zweifel ausgeräumt durch (auszugsweise) Vorlage des Bordbuches Unterschrift und Stempel
 volledig ingevuld ja neen Zweifel weggenomen door het overleggen van een (uitreksel) van het vaartijdenboek der Behörde/
 doutes à la/aux ligne(s) doutes levés par la présentation de tout autre justificatif approprié Ondertekening en stempel van de autoriteit
 Zweifel bei Zeile(n) Zweifel ausgeräumt durch andere geeigneten Beleg
 Zweifel bij de regels Zweifel weggenomen door andere officiële oorkonden

A-00735

Indications et directives relatives à la tenue du Livret de service

A) Indications

Suite au nouveau Règlement des patentes du Rhin du 01.01.1998, une mise à jour du Livret de service a été nécessaire. Le mode de calcul des temps de navigation pris en compte a été modifié. Ils sont inscrits sur les pages "temps de navigation et secteurs parcourus". Comme le précédent, le nouveau Livret de service comporte d'une part des indications d'ordre général, telles que les certificats médicaux et la qualification du titulaire conformément à l'article 23.02 du Règlement de visite des bateaux du Rhin ou à d'autres prescriptions et d'autre part des indications spécifiques relatives aux voyages effectués.

Le Livret de service est un document officiel au sens de l'article 1.10 du Règlement de police pour la navigation du Rhin. L'inscription d'indications erronées ou non conformes est passible de sanctions; en tout état de cause il s'agit d'infractions. L'autorité compétente est responsable des indications d'ordre général (pages 3 à 8). Le Livret de service est uniquement valable lorsqu'il porte les inscriptions officielles à la page 3. Le Livret de service n'est pas valable en l'absence de ces inscriptions officielles.

Pages 30 à 58 comme page 29

Seiten 30 bis 58 wie Seite 29

Pagina's 30 tot en met 58 zoals pagina 29

Qui a besoin d'un Livret de service?

Chaque membre de l'équipage doit être en mesure de justifier sa qualification et son aptitude à l'aide d'un Livret de service établi à son nom. Il est également nécessaire aux personnes souhaitant obtenir une patente afin qu'ils puissent justifier des temps de navigation et des secteurs parcourus sur le Rhin et sur d'autres voies d'eau. Les membres de l'équipage qui sont titulaires d'une patente du Rhin ne sont pas tenus de continuer à tenir un Livret de service. Le titulaire d'une patente ou d'un autre certificat d'aptitude nécessite un Livret de service uniquement pour y inscrire les secteurs parcourus lorsque sa patente ou son certificat d'aptitude n'est pas valable sur ces secteurs et qu'il souhaite obtenir le document correspondant.

Quelles sont les obligations du titulaire du Livret de service?

Le titulaire du Livret de service est la personne au nom de laquelle le Livret de service a été établi.

Le Livret de service doit être remis au conducteur lors de la première prise de service et doit être présenté à l'autorité compétente au moins une fois tous les 12 mois à compter de la date à laquelle il a été établi, afin qu'elle y inscrive le visa de contrôle. Il est dans l'intérêt du titulaire de veiller à ce que les indications portées dans le Livret de service par le conducteur soient exactes et complètes.

A-00735

A-00735

- 60 -

Il est également dans son intérêt de faciliter le contrôle du Livret de service par l'autorité compétente en présentant les documents appropriés. Si l'autorité compétente constate que pour certains voyages les indications portées dans le livret de service sont incomplètes ou qu'elles donnent lieu à des doutes qui persistent au terme de la vérification, les voyages concernés ne peuvent être pris en compte lors du calcul du temps de navigation ou pour la justification de secteurs parcourus.

Quelles sont les obligations du conducteur?

Il doit porter dans le Livret de service les inscriptions relatives à sa propre personne, il doit y inscrire régulièrement les temps de navigation et les secteurs parcourus et il doit conserver le Livret de service en lieu sûr jusqu'à la fin du service ou jusqu'au terme du contrat de travail ou de tout autre arrangement. A la demande du titulaire, le Livret de service doit être remis à ce dernier sans délai et à tout moment.

Des précisions relatives à la manière de tenir un Livret de service figurent dans les instructions ci-dessous.

Quelles sont les obligations de l'autorité compétente?

Elle est dans l'obligation, mais aussi en droit, de contrôler les Livrets de service présentés et d'y apposer le visa de contrôle correspondant à ses conclusions. A cet effet, elle est en droit de demander également la présentation de livres de bord, complets ou par extraits, ou d'autres justificatifs appropriés.

B) Instructions relatives à la tenue du Livret de service

1. Généralités

- 1.1 Le conducteur est tenu de porter régulièrement les inscriptions dans le Livret de service.
- 1.2 Les inscriptions relatives au voyage précédent doivent être portées dans le Livret de service avant le début du voyage suivant.
- 1.3 Les inscriptions figurant dans le Livret de service doivent coïncider avec celles portées dans le livre de bord.
- 1.4 180 jours de voyage effectif en navigation intérieure comptent pour un an de navigation. Sur une période de 365 jours consécutifs, 180 jours au maximum peuvent être pris en compte.

2. "Temps de navigation à bord" (p. 9 et suivantes)

- 2.1 Il convient de remplir une nouvelle rubrique "Temps de navigation à bord, nom du bateau" lorsque le titulaire du Livret de service
 - commence son service à bord
 - ou
 - change de fonction à bord du même bateau.

- 61 -

2.2 Le "Début de service" désigne le jour où le titulaire du Livret de service commence son activité à bord. La "Fin du service" désigne le jour où le titulaire du Livret de service cesse son activité à bord.

3. "Temps de navigation et secteurs parcourus au cours de l'année ..." (p. 27 et suivantes)

Ne pas utiliser la page 27. Commencer page 29.

3.1 Les différents voyages doivent être inscrits en vue de leur prise en compte pour le calcul des temps de navigation et pour la justification des secteurs parcourus. Sous B "Voyage de" doit être inscrit le lieu de départ et sous "à ..." le lieu de destination le plus à l'aval ou le plus à l'amont (destination finale). Il est possible d'indiquer le p.k. pour plus de précision. Une inscription sous "via" n'est nécessaire que si le bateau s'engage dans une autre voie d'eau ou revient d'une autre voie d'eau.

3.2 En dérogation aux points 1.3 et 3.1, une inscription mensuelle comprenant les secteurs parcourus, le nombre de voyages effectués (à partir du lieu de départ) et la durée totale de navigation est suffisante en cas de service régulier à bord d'un bâtiment sur une courte distance (par exemple dix voyages identiques effectués à la suite) ou s'il s'agit de navettes (par exemple des excursions journalières pour le transport de passagers par la navigation locale, trafic de chantier).

3.3 Sous

C = "Début du voyage" doit être inscrit le jour du départ du lieu de départ,

D = "Journées d'interruption" doit être mentionné le nombre de jours pendant lesquels le bateau n'a pas poursuivi son voyage. En cas de voyage effectué sans interruption, inscrire "0 (zéro)",

E = "Fin du voyage" doit être inscrit le jour d'arrivée sur le lieu de destination,

F = "Nombre de jours de voyage sur le Rhin" doit uniquement être inscrit le nombre de jours de voyage effectués sur le Rhin,

G = "Nombre de jours de voyage hors du Rhin" doit être inscrit le nombre de jours de voyage effectués hors du Rhin,

H = "Total des jours de voyage" doit être mentionné le nombre de jours écoulés du "Début du voyage" (C) à la "Fin du voyage" (E), après déduction des "Journées d'interruption" (D).

3.4 A chaque changement de bateau il convient de commencer une nouvelle ligne.

3.5 La correspondance avec les inscriptions portées dans le livre de bord (voir point 1.3) est avérée si les indications, pour l'intégralité du voyage du jour et lieu de départ au jour et lieu d'arrivée concordent et si la rubrique "Journées d'interruption" (D) est inscrit le total des jours d'interruption du voyage (par exemple chargement, déchargement, attente) figurant dans le livre de bord.

3.6 Sur la page "Temps de navigation et secteurs parcourus", la ligne "Inscription de l'autorité : total des jours de voyage pris en compte sur cette page" est complétée par l'autorité compétente.

3.7

A-00735

A-00735

- 62 -

Schifferdienstbuch - Hinweise und Anweisungen zur Führung

A) Hinweise

Durch die neue Rheinpatentverordnung vom 01.01.1998 ist eine Überarbeitung des Schifferdienstbuches erforderlich geworden. Das Verfahren für die Berechnung der anrechenbaren Zeiten wurde geändert. Sie werden auf den Seiten "Fahrzeiten und Streckenfahrten" eingetragen. Das Schifferdienstbuch enthält nach wie vor einerseits allgemeine Angaben, wie die ärztlichen Atteste und die Befähigung des Inhabers nach § 23.02 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung oder nach anderen Vorschriften, andererseits spezifische Angaben über die ausgeführten Reisen.

Das Schifferdienstbuch ist ein Dokument nach § 1.10 der Rheinschiffahrtspolizei-verordnung. Falsche oder nicht ordnungsgemäße Eintragungen können strafbar sein; zumindest handelt es sich um Ordnungswidrigkeiten. Verantwortlich für die Eintragungen der allgemeinen Angaben im Schifferdienstbuch (S. 3 bis 8) ist die zuständige Behörde. Das Schifferdienstbuch ist nur mit den amtlichen Eintragungen auf Seite 3 gültig. Ein Schifferdienstbuch ohne diese amtlichen Eintragungen ist ungültig.

Wer benötigt ein Schifferdienstbuch?

Jedes Besatzungsmitglied muß zum jederzeitigen Nachweis seiner Qualifikation und Tauglichkeit ein auf seine Person ausgestelltes Schifferdienstbuch haben. Es dient bei Personen, die ein Patent erwerben wollen, auch zum Nachweis der Fahrzeiten und Streckenfahrten auf dem Rhein und auf anderen Wasserstraßen. Mitglieder der Besatzung mit Rheinpatent brauchen das Schifferdienstbuch nicht zu führen. Der Inhaber eines Rheinpatentes oder eines anderen Befähigungszeugnisses benötigt ein Schifferdienstbuch nur zur Eintragung der Streckenfahrten, wenn sein Patent oder Befähigungszeugnis für diese Strecken nicht gilt und er es erwerben möchte.

Welche Pflichten hat der Inhaber eines Schifferdienstbuches?

Inhaber des Schifferdienstbuches ist die Person, auf welche das Schifferdienstbuch ausgestellt ist. Das Schifferdienstbuch ist bei erstmaligem Dienstantritt dem Schiffsführer auszuhändigen und ab Ausgabedatum jeweils mindestens einmal innerhalb von zwölf Monaten bei der zuständigen Behörde zur Eintragung des Kontrollvermerks vorzulegen.

- 63 -

Es liegt im Interesse des Inhabers, darauf zu achten, daß der Schiffsführer die Eintragungen richtig und vollständig vornimmt. Es liegt ebenfalls in seinem Interesse, die zuständige Behörde bei der Prüfung des Schifferdienstbuches durch Vorlage geeigneter Unterlagen zu unterstützen. Stellt die zuständige Behörde fest, daß das Schifferdienstbuch bei einzelnen Reisen unvollständig ausgefüllt ist oder sich dabei Zweifel ergeben, die auch nachträglich nicht ausgeräumt werden können, können diese Reisen für die Berechnung der Fahrzeit oder als nachgewiesene Streckenfahrten nicht berücksichtigt werden.

Welche Pflichten hat der Schiffsführer?

Er hat im Schifferdienstbuch die Eintragungen über seine eigene Person und regelmäßig Eintragungen über Fahrzeiten und Streckenfahrten vorzunehmen und es bis zur Beendigung des Dienst-, Arbeits- oder sonstigen Verhältnisses sicher aufzubewahren. Auf Wunsch des Inhabers ist diesem das Schifferdienstbuch jederzeit und unverzüglich auszuhandigen.

Einzelheiten über die Art und Weise der Führung des Schifferdienstbuches ergeben sich aus den nachfolgenden Anweisungen.

Welche Pflichten hat die zuständige Behörde?

Sie hat die Pflicht, aber auch das Recht, vorgelegte Dienstbücher zu prüfen und je nach Ergebnis mit dem entsprechenden Kontrollvermerk zu versehen. In diesem Zusammenhang darf sie auch die Vorlage von Bordbüchern vollständig oder auszugsweise oder von anderen geeigneten Belegen verlangen.

B) Anweisungen zur Führung des Schifferdienstbuches

1. Allgemeines

- 1.1 Der Schiffsführer muß die Eintragungen regelmäßig vornehmen.
- 1.2 Die Eintragungen der vergangenen Reise müssen vor Antritt der nächsten Reise ausgeführt sein.
- 1.3 Die Eintragungen müssen mit den Eintragungen im Bordbuch übereinstimmen.
- 1.4 180 effektive Fahrtage in der Binnenschifffahrt gelten als ein Jahr Fahrzeit. Innerhalb von 365 aufeinanderfolgenden Tagen können höchstens 180 Tage angerechnet werden.

2. "Dienstzeit an Bord" (S. 9 ff)

- 2.1 Ein jeweils neuer Abschnitt "Dienstzeit an Bord, Schiffsname" ist auszufüllen, wenn der Inhaber des Schifferdienstbuches
 - auf einem Schiff seinen Dienst antritt
 - oder
 - seine Funktion auf demselben Schiff wechselt.

A-00735

A-00735

- 64 -

2.2 Als "Dienstantritt" gilt der Tag, an dem der Inhaber des Schifferdienstbuches seine Tätigkeit an Bord aufnimmt. Als "Dienstende" gilt der Tag, an dem der Inhaber des Schifferdienstbuches seine Tätigkeit an Bord oder seine bisherige Funktion beendet.

3. "Fahrzeiten und Streckenfahrten im Jahr.....", (S. 27 ff)

Die Seite 27 ist nicht zu benutzen. Auf Seite 29 beginnen.

- 3.1 Einzutragen sind die einzelnen Reisen zur Berechnung der Fahrzeiten und für den Nachweis der Streckenfahrten. Dabei sind unter der Rubrik "Reise von..." der Abgangsort und unter "nach..." der am weitesten berg- oder talwärts gelegene Zielort (Endziel) einzutragen. Strom-km-Angaben sind zur Präzisierung möglich. Unter "via..." ist nur dann eine Eintragung erforderlich, wenn das Schiff in ein anderes Gewässer einfährt oder aus diesem zurückkehrt.
- 3.2 Abweichend von Nr. 1.3 und 3.1 genügen bei regelmäßigem Einsatz eines Fahrzeuges auf einer kurzen Strecke (z.B. zehn gleiche Reisen hintereinander) und im Pendelverkehr (z.B. Tagesausflugsfahrten der örtlichen Fahrgastschiffahrt, Baustellenverkehr) monatlich zusammengefaßte Angaben der befahrenen Strecke, der Anzahl der Fahrten (dem Abgangsort vorangestellt) und der Gesamtfahrzeit.
- 3.3 Es sind einzutragen unter

- C = "Reisebeginn" der Abfahrtstag vom Abgangsort,
 D = "Unterbrechungstage" die Anzahl der Tage, an denen das Schiff während der Reise nicht gefahren ist, wobei bei einer Reise ohne Unterbrechung "0 (null)" einzutragen ist,
 E = "Reiseende" der Ankunftsstag am Zielort,
 F = "Anzahl Fahrtage auf dem Rhein" die reinen Fahrtage auf dem Rhein,
 G = "Anzahl Fahrtage außerhalb des Rheins" die Anzahl der Fahrtage außerhalb des Rheins und
 H = "Gesamtanzahl Fahrtage" die Differenz aus "Reisebeginn" (C), "Reiseende" (E) und "Unterbrechungstage" (D). Dabei werden der erste Tag (Abfahrtstag) und der letzte Tag (Ankunftsstag) mitgezählt.

3.4 Bei jedem Wechsel des Schiffs ist eine neue Zeile zu beginnen.

3.5 Die Übereinstimmung mit dem Bordbuch (s. Nr. 1.3) ist gegeben, wenn für die gesamte Reise der Abgangsort mit Abfahrtsdatum, der Zielort mit Ankunftsdatum übereinstimmen und in der Spalte "Unterbrechungstage" (D) vom Bordbuch die in einer Summe zusammengefaßte Anzahl der Tage, in der die gesamte Reise unterbrochen worden ist, übertragen wird (z.B. für Laden, Löschen, Wartezeit).

3.6 Auf der Seite "Fahrzeiten und Streckenfahrten" wird die Zeile "Behördeneintrag: Gesamtanzahl der anrechenbaren Fahrtage auf dieser Seite" durch die zuständige Behörde ausgefüllt.

A-00735

- 65 -

Aanwijzingen en instructies voor het bijhouden

A) Aanwijzingen

De invoering van het nieuwe Reglement Rijmpatenten 1998 heeft een aanpassing van het dienstboekje noodzakelijk gemaakt. De wijze van berekening van de tijd die kan worden meegeteld is veranderd. Ze worden op de pagina's "Vaartijd en scheepsreizen" ingevuld. Het dienstboekje bevat evenals voorheen enerzijds algemene informatie, zoals de medische verklaringen en de bevoegdheid van de houder als bedoeld in artikel 23.02 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 dan wel als bedoeld in andere voorschriften en anderzijds specifieke gegevens met betrekking tot de gemaakte reizen.

Het dienstboekje is een document als bedoeld in artikel 1.10 van het Rijnvaartpolitiereglement 1995. Het maken van onjuiste aantekeningen of aantekeningen die niet aan de voorschriften voldoen kan strafbaar zijn; het gaat daarbij tenminste om overtredingen. Verantwoordelijk voor de algemene aantekeningen in het dienstboekje (pagina 3 tot en met 8) is de bevoegde autoriteit. Het dienstboekje is slechts geldig indien het is voorzien van de officiële aantekeningen op pagina 3. Een dienstboekje zonder de officiële aantekeningen is ongeldig.

Wie moet in het bezit zijn van een dienstboekje?

Ieder bemanningslid moet te allen tijde zijn kwalificatie en geschiktheid kunnen aantonen door middel van een op naam gesteld dienstboekje. Het dient voor personen die een patent of vaarbewijs willen verkrijgen ook voor het aantonen van vaartijd en scheepsreizen op de Rijn en op andere vaarwegen. Een lid van de bemanning dat in het bezit is van een Rijmpatent hoeft het dienstboekje niet bij te houden. De houder van een Rijmpatent of een ander bewijs van bekwaamheid heeft het dienstboekje slechts nodig voor het aantekenen van de scheepsreizen op die gedeelten waarvoor het Rijmpatent of het bewijs van bekwaamheid niet geldt en waarvoor hij het met dit gedeelte wil voorbereiden.

Welke plichten heeft de houder van een dienstboekje?

Houder van een dienstboekje is degene op wiens naam het dienstboekje is afgegeven.

Het dienstboekje moet bij de eerste indiensttreding aan de schipper worden overhandigd en vanaf de datum van afgifte telkens tenminste eenmaal binnen twaalf maanden bij de bevoegde autoriteit ter waarmaking worden overgelegd. Het is in het belang van de houder erop te letten dat de schipper de aantekeningen op de juiste wijze en volledig uitvoert.

Het is eveneens in zijn belang de bevoegde autoriteit bij de controle van het dienstboekje behulpzaam te zijn door de juiste bijlagen over te leggen. Stelt de bevoegde autoriteit vast dat het dienstboekje bij sommige reizen onvolledig is ingevuld of dat er twijfel bestaat, die ook achteraf niet kan worden weggenomen, dan kan met deze reizen voor de berekening van de vaartijd of als bewijs van de bevaren riviergedeelten geen rekening worden gehouden.

Welke plichten heeft de schipper?

Hij moet in het dienstboekje de aantekeningen met betrekking tot zichzelf en met regelmaat aantekeningen met betrekking tot de vaartijden en de bevaren riviergedeelten maken en het tot het einde van het dienstverband, arbeidscontract of andere verhoudingen veilig bewaren. Op verzoek van de houder moet het dienstboekje te allen tijde en onverwijld aan hem worden overhandigd.

Details met betrekking tot de wijze waarop het dienstboekje moet worden bijgehouden blijken uit de hierna volgende instructies.

Welke plichten heeft de bevoegde autoriteit?

Deze heeft de plicht, maar ook het recht, het overgelegde dienstboekje te controleren en afhankelijk van het resultaat te voorzien van een waarmerk ter controle. In samenhang hiermee kan hij ook het overleggen van vaartijdenboeken, volledig of een uittreksel daarvan, dan wel van andere bescheiden vorderen.

B) Instructies bijhouden dienstboekje

1. Algemeen

- 1.1 De schipper moet met regelmaat aantekening houden.
- 1.2 De aantekeningen van de voorgaande reis moeten voor aanvang van de volgende reis zijn gemaakt.
- 1.3 De aantekeningen moeten overeenstemmen met de aantekeningen in het vaartijdenboek.
- 1.4 180 effectieve vaardagen in de binnenvaart gelden als een jaar vaartijd. Binnen een periode van 365 opeenvolgende dagen kunnen maximaal 180 dagen als vaartijd worden meegerekend.

2. "Diensttijd aan boord" (p. 9 en volgende)

- 2.1 Er dient steeds een rubriek "Diensttijd aan boord, scheepsnaam" te worden ingevuld, wanneer de houder van het dienstboekje
 - op een schip zijn werkzaamheden begint
 - of
 - op hetzelfde schip een andere functie is gaan bekleeden.

2.2 Onder "Aanvang van de diensttijd" wordt verstaan: de dag waarop de houder van het dienstboekje zijn werkzaamheden aan boord aanvangt. Onder "Einde van de diensttijd" wordt verstaan: de dag waarop de houder van het dienstboekje zijn werkzaamheden aan boord of zijn huidige functie beëindigt.

3. "Vaartijden en scheepsreizen in het jaar ..." (p. 27 en volgende)

Pagina 27 niet invullen; beginnen met pagina 29.

- 3.1 Ingevuld moeten worden de afzonderlijke reizen voor de berekening van de vaartijd en voor het aantonen van de bevaren riviergedeelten. Daarbij dient onder de rubriek "Reis van ..." de plaats van vertrek en onder "naar ..." de het verst stroom op- of afwaarts gelegen plaats (eindbestemming) te worden ingevuld. Opgave van kilometerraaien is ter precisering mogelijk. Onder "via..." is slechts dan een aantekening noodzakelijk als het schip een andere vaarweg opvaart of daarvan terugkomt.

3.2 In afwijking van de punten 1.3 en 3.1 is het bij regelmatige inzet van een schip op een kort gedeelte van de rivier (bijv. 10 dezelfde reizen achter elkaar) en in een pendeldienst (bijv. dagtochten van plaatselijke passagiersschepen, werkverkeer) mogelijk maandelijks een samengevatte opgave van het bevaren riviergedeelte, het aantal scheepsreizen (de plaats van vertrek voorop) en de totale vaartijd te doen.

3.3 Onder:

- C = "Aanvang van de reis" moet de dag en de plaats van vertrek worden ingevuld,
 D = "Dagen van onderbreking" moet het aantal dagen dat het schip gedurende de reis niet heeft gevaren worden ingevuld, terwijl bij een reis zonder dagen van onderbreking "0 (nul)" moet worden ingevuld,
 E = "Einde van de reis" moet de dag van aankomst op de plaats van bestemming worden ingevuld,
 F = "Aantal vaardagen op de Rijn" moet uitsluitend het aantal vaardagen op de Rijn worden ingevuld,
 G = "Aantal vaardagen buiten de Rijn" moet het aantal vaardagen buiten de Rijn worden ingevuld,
 H = "Totaal aantal vaardagen" moet het aantal dagen vanaf "Aanvang van de reis" tot "Einde van de reis" met aftrek van de "Dagen van onderbreking" worden ingevuld. Daarbij worden de eerste dag (dag van vertrek) en de laatste dag (dag van aankomst) meegeteld.
 3.4 Bij elke verandering van schip moet op een nieuwe regel worden aangevangen.
 3.5 Van overeenstemming met de aantekeningen in het vaartijdenboek (zie punt 1.3) is sprake indien voor de gehele reis, de datum en plaats van vertrek en de datum en plaats van aankomst overeenstemmen, en indien in de kolom "Dagen van onderbreking" (D) de som van het aantal dagen dat de gehele reis onderbroken is geweest, is ingevuld (bijv. voor laden, lossen, wachttijd).
 3.6 Op de pagina "Vaartijden en scheepsreizen" wordt de regel "Totaal van het aantal toe te rekenen vaardagen op deze bladzijde" door de bevoegde autoriteit ingevuld.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 9 mars 2007 portant les prescriptions d'équipage sur les voies navigables du Royaume.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,

R. LANDUYT

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 9 maart 2007 houdende de bemanningsvoorschriften op de scheepvaartwegen van het Koninkrijk.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,

R. LANDUYT

ANNEXE II
MODELE DE LIVRE DE BORD

Livre de bord

N° d'ordre

Le présent livre de bord comprend 200 pages numérotées de 1 à 200. Les mentions dans le présent livre devront être portées à l'encre de manière lisible (par exemple en lettres d'imprimerie).

Nom du bateau : Numéro officiel :

Instructions relatives à la tenue du livre de bord

1. Numéro d'ordre

Le premier livre de bord de tout bateau doit être visé par la Commission de visite qui a délivré le certificat de visite au bateau. Les livres de bord subséquents peuvent être délivrés et numérotés par une autre Commission de visite ; ils ne peuvent toutefois être délivrés que sur production du livre de bord précédent. Le livre de bord précédent doit être revêtu d'une mention "annulé" indélébile et rendu au conducteur. Le livre de bord portant la mention "annulé" doit être conservé à bord pendant 6 mois encore après la dernière inscription.

2. Inscriptions dans le livre de bord

Les inscriptions que le conducteur doit porter dans le présent livre doivent répondre aux prescriptions du Règlement de visite. L'article 23.01, chiffre 3, est considéré comme rempli lorsque les inscriptions tiennent compte de la période de 48 heures précédant immédiatement l'entrée dans le champ d'application du Règlement de visite (Rhin).

Les fonctions des membres de l'équipage peuvent être désignées de la façon suivante :

Cd - Sch	=	Conducteur - Schiffsführer - Schipper
St - St	=	Timonier - Steuermann - Stuurman
Bm- mMt - vMt	=	Maître-matelot - Bootsmann - Volmatroos
Mm	=	Matelot garde-moteur - Matrosen-Motorwart - Matroos-motordrijver
Mt	=	Matelot - Matrose - Matroos
Hp - Dm	=	Homme de pont - Decksman - Deksmann
Ms - Sj	=	Mousse - Schiffsjunge - Scheepsjongen
Mc	=	Mécanicien - Maschinist - Machinist

Sur chaque page, le conducteur doit porter les inscriptions suivantes :

- le mode d'exploitation (les inscriptions nécessaires après un changement de mode d'exploitation doivent être portées sur une nouvelle page)
- dès que le bateau commence son voyage :
 - colonne 1 - la date (jour et mois)
 - colonne 2 - l'heure (en h et min)
 - colonne 3 - le lieu d'où le bateau part
 - colonne 4 - le p.k. de ce lieu

- dès que le bateau interrompt son voyage :
colonne 1 - la date (jour et mois) si elle est différente de celle où le bateau a commencé son voyage
colonne 5 - l'heure (en h et min)
colonne 6 - le lieu où le bateau stationne
colonne 7 - le p.k. de ce lieu
- dès que le bateau reprend sa route : mêmes inscriptions que dès que le bateau commence son voyage
- dès que le bateau termine son voyage : mêmes inscriptions que dès que le bateau interrompt son voyage
- la colonne 8 doit être remplie quand l'équipage monte à bord pour la première fois et chaque fois qu'il y a une modification du personnel appartenant à l'équipage
- dans les colonnes 9 à 11 doivent être inscrits, pour chaque membre de l'équipage, le début et la fin de ses temps de repos. Ces indications doivent être portées dans le livre de bord au plus tard le lendemain à 08.00 heures. Si les membres d'équipage prennent leur temps de repos suivant un tour de rôle régulier, un seul schéma par voyage est suffisant
- dans les colonnes 12 et 13 sont inscrites les heures d'embarquement ou de débarquement chaque fois qu'il y a une modification de l'équipage.

Sanctions

Les infractions aux dispositions du Règlement de visite des bateaux du Rhin relatives aux équipages sont punissables. Ceci s'applique également au cas où le livre de bord n'est pas tenu, ou n'est pas tenu réglementairement.

(Suivent les textes en vigueur du chapitre 23 du Règlement de visite des bateaux du Rhin dans les trois langues.)

BIJLAGE II
MODEL VAN VAARTIJDENBOEK

VAARTIJDENBOEK

Volgnummer

Dit vaartijdenboek omvat 200 bladzijden, genummerd van 1 tot en met 200. De aantekeningen in dit boek dienen met inkt en duidelijk leesbaar (bijv. in drukletters) te worden aangebracht.

Naam van het schip: Officieel scheepsnummer:

Aanwijzingen voor het bijhouden van het vaartijdenboek

1. Volgnummer

Het eerste vaartijdenboek van elk schip moet worden afgegeven door de Commissie van Deskundigen die het certificaat van onderzoek aan het schip heeft uitgereikt. Latere vaartijdenboeken mogen worden afgegeven en van een volgnummer worden voorzien door een andere Commissie van Deskundigen; zij mogen evenwel slechts tegen overlegging van het voorgaande vaartijdenboek worden afgegeven. Het voorgaande vaartijdenboek moet van de onuitwisbare aantekening "ongeldig" worden voorzien en dient aan de schipper te worden teruggegeven. Het ongeldig verklaarde vaartijdenboek moet gedurende zes maanden na de laatste aantekening aan boord worden bewaard.

2. Aantekeningen in het vaartijdenboek

De aantekeningen die de schipper in dit vaartijdenboek moet aanbrengen dienen te voldoen aan het Reglement onderzoek schepen op de Rijn.

Aan artikel 23.01, derde lid, wordt geacht te zijn voldaan, wanneer de aantekeningen het tijdvak van 48 uur bestrijken dat onmiddellijk voorafgaat aan het binnenvaren van het toepassingsgebied van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn.

De functies van de bemanningsleden kunnen als volgt worden aangeduid:

Cd-Sch	= Conducteur-Schiffsführer-Schipper
Ti-St	= Timonier-Steuermann-Stuurman
mMt-Bm-vMt	= Maître-matelot-Bootsmann-Volmatroos
Mm	= Matelot garde-moteur-Matrose-Motorwart-Matroos-motordrijver
Mt	= Matelot-Matrose-Matroos
Hp-Dm	= Homme de pont-Decksmann-Deksman
Ms-Sj	= Mousse-Schiffsjunge-Scheepsjongen
M	= Mecanicien-Maschinist-Machinist

Op iedere bladzijde dient het volgende te worden aangetekend:

- de exploitatiewijze (aantekeningen in verband met een wijziging van exploitatiewijze dienen steeds op een nieuwe bladzijde te worden aangebracht)

- zodra het schip de vaart begint:

- 1e kolom - de datum (dag en maand)
- 2e kolom - de tijd (uur en minuten)
- 3e kolom - de plaats waar de vaart begint
- 4e kolom - de kilometeraai van die plaats

- zodra het schip de vaart onderbreekt:

- 1e kolom - de datum (dag en maand) indien deze afwijkt van de begindatum
- 5e kolom - de tijd (uur en minuten)
- 6e kolom - de plaats waar het schip stilstaat
- 7e kolom - de kilometeraai 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 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 moet het begin en het einde van de rusttijd van elk bemanningslid worden aangekend. Deze aantekeningen dienen uiterlijk om 08 uur de volgende ochtend 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

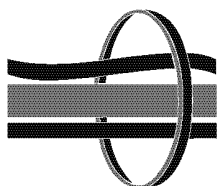
Sancties

Overtreding van de bemanningsvoorschriften van het Reglement onderzoek schepen 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 hoofdstuk 23 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn in de drie talen.)

ANNEXE III

Modèle d'attestation en matière d'équipage minimum



Service public fédéral Mobilité et Transport
Transport maritime

Attestation en matière d'équipage minimum
pour les bateaux de navigation intérieure sur les voies navigables du Royaume

1. Nom du bateau:
.....
2. Type du bateau:
.....
3. Nom et adresse du propriétaire:
.....
.....
4. Numéro officiel du bateau:
.....
5. Lieu et numéro d'enregistrement:
.....
6. Pays d'enregistrement et/ou port d'attache:
.....
7. Vu le certificat communautaire n°
du, valable jusqu'au
- Vu le certificat de classification n° de.....
du, valable jusqu'au
8. Vu le résultat de la visite de
.....
..... le
9. Équipement du bateau sur la base de la Section VIII
Le bateau répond / ne répond *) pas aux prescriptions de la section VIII, S1 / S2*)
L'équipage minimum est augmenté / n'est pas augmenté *) sur la base de la Section XIV

	Mode d'exploitation		
	A1	A2	B
Matelot			
Remplacement d'un matelot par un matelot garde-moteur			

Le bateau peut / ne peut pas *) naviguer sur la base des prescriptions de la Section X s'il répond aux conditions d'exploitation qui y sont décrites.

Le bateau peut / ne peut pas *) naviguer sur la base des prescriptions de la Section XI s'il répond aux conditions d'exploitation qui y sont décrites.

10. La validité de cette attestation expire le
11. Donné à, le
- 12.

La Commission de visite,

(cachet)

(signature)

*) Biffer la mention inutile

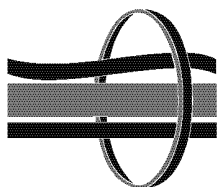
Vu pour être annexé à Notre arrêté du 9 mars 2007.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,

R. LANDUYT

BIJLAGE III**Model van verklaring inzake de minimumbemanning**

**Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Maritiem Vervoer**

Verklaring inzake de minimumbemanning
voor binnenschepen op de scheepvaartwegen van het Koninkrijk

1. Naam van het schip:
.....
2. Type van het schip:
.....
3. Naam en adres van de eigenaar:
.....
.....
4. Officieel scheepsnummer:
.....
5. Plaats en nummer van teboekstelling:
.....
6. Land van teboekstelling of thuishaven:
.....
7. Gelet op het communautair certificaat nr. :.....
d.d....., geldig tot
- Gelet op het klasseringsbewijs nr..... van.....
d.d., geldig tot
8. Gelet op het resultaat van het onderzoek van
.....
..... op
9. Uitrusting van het schip op grond van Afdeling VIII
Het schip voldoen / voldoet niet *) aan de voorschriften van Afdeling VIII, S1 / S2 *)
De minimumbemanning wordt op grond van Afdeling XIV als volgt verhoogd / niet verhoogd

	Exploitatiewijze		
	A1	A2	B
Matroos			
Vervanging van matroos door een matroos-motordrijver			

Het schip mag / mag niet *) varen op basis van de voorschriften van Afdeling X, indien het beantwoordt aan de exploitatievoorwaarden die daar zijn omschreven.
Het schip mag / mag niet *) varen op basis van de voorschriften van Afdeling XI, indien het beantwoordt aan de exploitatievoorwaarden die daar zijn omschreven.

10. De geldigheid van deze verklaring eindigt op.....
11. Afgegeven teop.....
12.

De Commissie voor Onderzoek,

(cachet)

(signature)

*) Biffer la mention inutile

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 9 maart 2007.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,

R. LANDUYT

ANNEXE IV

Équipage minimum des automoteurs et des pousseurs

Groupe	Membres d'équipage	Nombre de membres d'équipage dans le mode d'exploitation A1, A2 ou B et pour le standard d'équipement S1, S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1	L ≤ 70 m	conducteur.....	1		2		2	2
		timonier	-		-		-	-
		maître-matelot	-		-		-	-
		matelot	1		-		1	-
		matelot léger	-		-		1 ¹⁾	2 ^{1) 3)}
2	70 m < L ≤ 86 m	conducteur.....	1 of 1	1	2		2	2
		timonier	- -	-	-		-	-
		maître-matelot	1 -	-	-		-	-
		matelot	- 1	1	-		2	1
		matelot léger	- 1	1	1 ¹⁾		-	1
3	L > 86 m	conducteur.....	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2
		timonier	1 1	1	-	-	1 1 ²⁾	1
		maître-matelot	- -	-	-		- -	-
		matelot	1 -	-	1	-	2 1	1
		matelot léger	- 2	1	1 ¹⁾	2 ¹⁾	- -	1

1) Le matelot léger ou un des matelots légers peut être remplacé par un homme de pont.
2) Le timonier doit répondre aux exigences de qualification du conducteur.
3) Un des matelots légers doit être âgé de plus de 18 ans.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 9 mars 2007.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,

R. LANDUYT

BIJLAGE IV

Minimum bemanning van motorschepen en duwboten

Groep	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1, S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1	L ≤ 70 m	schipper	1		2		2	2
		stuurman	-		-		-	-
		volmatroos	-		-		-	-
		matroos	1		-		1	-
		lichtmatroos	-		-		1 ¹⁾	2 ^{1) 3)}
2	70 m < L ≤ 86 m	schipper	1 of 1	1	2		2	2
		stuurman	- -	-	-		-	-
		volmatroos	1 -	-	-		-	-
		matroos	- 1	1	-		2	1
		lichtmatroos	- 1	1	1 ¹⁾		-	1
3	L > 86 m	schipper	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2
		stuurman	1 1	1	-	-	1 1 ²⁾	1
		volmatroos	- -	-	-	-	- -	-
		matroos	1 -	-	1	-	2 1	1
		lichtmatroos	- 2	1	1 ¹⁾	2 ¹⁾	- -	1

¹⁾ De lichtmatroos of een van de lichtmatrozen mag worden vervangen door een deksman.
²⁾ De stuurman moet voldoen aan de bekwaamheidseisen van schipper.
³⁾ Een van de lichtmatrozen moet ouder zijn dan 18 jaar.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 9 maart 2007.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,

R. LANDUYT

ANNEXE V
Équipage minimum des convois rigides et autres
assemblages rigides

Groupe	Membres d'équipage	Nombre de membres d'équipage dans le mode d'exploitation A1, A2 ou B et pour le standard d'équipement S1, S2									
		A1		A2		B					
		S1	S2	S1	S2	S1	S2				
1	Dimensions de la formation longueur ≤ 37 m largeur ≤ 15 m	conducteur	1		2		2	2			
		timonier	-		-		-	-			
		maître-matelot	-		-		-	-			
		matelot	1		-		1	-			
		matelot léger.....	-		-		1 ¹⁾	2 ¹⁾³⁾			
		mécanicien ou matelot garde-moteur	-		-		-	-			
2	Dimensions de la formation 37 m < longueur ≤ 86m largeur ≤ 15 m	conducteur	1 of 1	1	2		2	2			
		timonier	-	-	-		-	-			
		maître-matelot	1	-	-		-	-			
		matelot	-	1	-		2	1			
		matelot léger.....	-	1	1 ¹⁾		-	1			
		mécanicien ou matelot garde-moteur	-	-	-		-	-			
3	pousseur + 1 barge poussée avec longueur > 86 m ou dimension de la formation 86 m < longueur ≤ 116,5 m largeur ≤ 15 m	conducteur	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2			
		timonier	1	1	-	-	1	1 ²⁾	1		
		maître-matelot	-	-	-	-	-	-	-		
		matelot	1	-	1	-	2	1	1		
		matelot léger.....	-	2	1 ¹⁾	2 ¹⁾	-	-	1		
		mécanicien ou matelot garde-moteur	-	-	-	-	-	-	-		
4	pousseur + 2 barges poussées ^{*)} bateau à moteur + 1 barge poussée ^{*)}	conducteur	1	1	2	2	2 of 2	2 of 2			
		timonier	1	1	-	-	1	1 ²⁾	1	1 ²⁾	
		maître-matelot	-	-	-	1	-	-	1	1	
		matelot	1	-	2	-	2	2	-	-	
		matelot léger.....	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾	2 ¹⁾	-	-	1	1	
		mécanicien ou matelot garde-moteur	-	-	-	-	1	-	1	-	
5	pousseur + 3 ou 4 barges poussées ^{*)} bateau à moteur + 2 ou 3 barges poussées ^{*)}	conducteur	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2 of 2			
		timonier	1	1	-	-	1	1 ²⁾	1	1 ²⁾	
		maître-matelot	-	-	-	1	-	-	1	1	
		matelot	2	1	1	2	-	2	2	-	-
		matelot léger.....	-	2	1	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾	-	2	1
		mécanicien ou matelot garde-moteur	1	1	1	1	1	1	1	1	1
6	pousseur + plus de 4 barges poussées ^{*)}	conducteur	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2 of 2			
		timonier	1	1	-	-	1	1 ²⁾	1	1 ²⁾	
		maître-matelot	-	-	1	-	-	-	1	1	
		matelot	3	2	1	3	1	3	3	1	1
		matelot léger.....	-	2	1	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾	-	2 ¹⁾	1
		mécanicien ou matelot garde-moteur	1	1	1	1	1	1	1	1	1

¹⁾ Le matelot léger ou un des matelots légers peut être remplacé par un homme de pont.
²⁾ Le timonier doit répondre aux exigences de qualification du conducteur.
³⁾ Un des matelots légers doit être âgé de plus de 18 ans.
^{*)} Dans cet article, le terme de barge englobe également les automoteurs ne faisant pas usage de leurs machines de propulsion et les chalands.. L'équivalence suivante est en outre applicable:
1 barge = plusieurs barges d'une longueur totale ne dépassant pas 76,50 mètres et une largeur totale ne dépassant pas 15 mètres.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 9 mars 2007.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

BIJLAGE V
Minimumbemanning van hechte samenstellen en andere hechte samenstellingen

Groep	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1, S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1	Afmeting van het samenstel L ≤ 37 m B ≤ 15 m	schipper	1		2		2	2
		stuurman	-		-		-	-
		volmatroos.....	-		-		-	-
		matroos	1		-		1	-
		lichtmatroos	-		-		1 ¹⁾	2 ¹⁾³⁾
		Machinist of matroos-motordrijver	-		-		-	-
2	Afmeting van het samenstel 37 m < L ≤ 86m B ≤ 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 of matroos-motordrijver	- -	-	-		-	-
3	duwboot + 1 duwbak met L > 86 m of afmeting van het samenstel 86 m < L ≤ 116,5 m B ≤ 15 m	schipper	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2
		stuurman	1 1	1	-	-	1 1 ²⁾	1
		volmatroos.....	- -	-	-	-	- -	-
		matroos	1 -	-	1	-	2 1	1
		lichtmatroos	- 2	1	1 ¹⁾	2 ¹⁾	- -	1
		Machinist of matroos-motordrijver	- -	-	-	-	- -	-
4	duwboot + 2 duwbakken ^{*)} motorschip + 1 duwbak ^{*)}	schipper	1	1	2	2	2 of 2	2 of 2
		stuurman	1	1	-	-	1 1 ²⁾	1 1 ²⁾
		volmatroos.....	-	-	-	1	- -	1 1
		matroos	1	-	2	-	2 2	- -
		lichtmatroos	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾	2 ¹⁾	- -	1 1
		Machinist of matroos-motordrijver	-	-	-	-	1 -	1 -
5	duwboot + 3 of 4 duwbakken ^{*)} motorschip + 2 of 3 duwbakken ^{*)}	schipper	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2 of 2
		stuurman	1 1	1	-	-	1 1 ²⁾	1 1 ²⁾
		volmatroos.....	- -	-	-	1	- -	1 1
		matroos	2 1	1	2	-	2 2	- -
		lichtmatroos	- 2	1	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾ -	2 1
		Machinist of matroos-motordrijver	1 1	1	1	1	1 1	1 1
6	duwboot + meer dan 4 duwbakken ^{*)}	schipper	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2 of 2
		stuurman	1 1	1	-	-	1 1 ²⁾	1 1 ²⁾
		volmatroos.....	- -	1	-	1	- -	1 1
		matroos	3 2	1	3	1	3 3	1 1
		lichtmatroos	- 2	1	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾ -	2 ¹⁾ 1
		Machinist of matroos-motordrijver	1 1	1	1	1	1 1	1 1

¹⁾ De lichtmatroos of een van de lichtmatrozen mag worden vervangen door een deksman.
²⁾ De stuurman moet voldoen aan de bekwaamheidseisen van schipper.
³⁾ Een 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 sleepschepen. Bovendien is de volgende gelijkwaardigheid van toepassing:
1 duwbak = meerdere duwbakken met een totale lengte tot en met 76,50 m en een totale breedte tot en met 15 m.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 9 maart 2007.

ALBERT

Van Koningswege :
De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT