

# Boek 8 titel 9 Bemanning van een binnenschip

Mede vanuit historisch en sociaal perspectief wordt beschreven wat de actuele stand van zaken van het Nederlandse binnenvaartrecht is. Bijzondere aandacht is er voor de positie van de vrouw in de binnenvaart. Gesignaleerd wordt dat men nationaal naar steeds meer regulering gaat. De grote invloed van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Europese Unie en de spanning tussen beide partijen worden benoemd. Afgesloten wordt met een pleidooi voor tuchtrecht in de binnenvaart.

## 1. Inleiding

Waar water is wordt gevaren. Dat geldt voor de zeewateren, maar evenzeer voor de binnenwateren die al sinds lang gebruikt worden voor handel en transport. Dit artikel gaat over het binnenschip, de mensen die daarop varen, de instanties die iets over de binnenwateren te zeggen hebben en de privaatrechtelijke bepalingen die op binnenvaart en binnenschepen van toepassing zijn. Vanuit een historisch, sociaal en juridisch perspectief wordt gekeken naar de ontwikkeling van de binnenvaart en het binnenvaartrecht de afgelopen 200 jaar. Deze brede benadering is gekozen omdat de tijdsgeschiedenis altijd zijn weerslag heeft op de regelgeving. Voor een goed begrip van de huidige nationale en internationale binnenvaartwetgeving is het nuttig om te weten wat zich in het verleden (in een notendop beschreven) in deze sector zoal heeft afgespeeld.

De binnenvaart is een tak van het goederenvervoer die altijd een sterke internationale component heeft gehad. Ook nationaal vervoer bleef belangrijk.

De binnenvaart was en is een schoolvoorbeeld van vervoer met een sterke internationale component. Immers het vervoer speelt zich af op waterwegen, en de rivieren stromen vaak ongeacht landsgrenzen door meerdere landen. Voor de bespreking van dit onderdeel ga ik om te beginnen terug naar de geschiedenis van de (inter)nationale binnenvaartregulering, te beginnen met de belangrijkste akte voor de binnenvaart: de Akte van Mannheim uit 1868<sup>1</sup> en haar hoeder: de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR).

Er wordt stilgestaan bij privaatrechtelijke (WvK en BW) en publiekrechtelijke binnenvaartregelingen. Op nationaal gebied wordt bijzondere aandacht besteed aan de positie van de vrouw aan boord als schipperse en bemanningslid op binnenschepen. Ook volgt een algemeen overzicht van de nationale eisen ten aanzien van bemanning dan wel het gebrek daaraan. Aan de hand van een stukje publiekrechtelijke wetgeving wordt de verdergaande professionalisering van de bemanning aan boord bekeken.

Na de binnenvaart op nationaal niveau te hebben besproken wordt aandacht besteed aan de vereiste beroepsmatige kwalificaties voor internationaal vervoer over de Rijn per binnenvaartschip, met ook hier bijzondere aandacht voor de positie van vrouwen die aan boord van binnenvaartschepen wel of geen deel uit mogen maken van de bemanning.

Een actueel maar lastig onderwerp is de verhouding tussen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Europese Commissie. Na een stukje geschiedenis worden de actuele vormen van samenwerking besproken en wordt stilgestaan bij bepaalde gevoelige kwesties.

Er wordt uitgebreid ingegaan op de bijzondere verhouding tussen de CCR en de EU en de wijze waarop zich die samenwerking in de praktijk uit.

Als een onmisbaar onderdeel van deze professionalisering wordt gepleit voor inkadering van het 'goede zeemanschap' zoals dat wordt gekend in de binnenvaart, binnen de kaders van een vorm van het tuchtrecht. Een beroepsgroep die zichzelf serieus neemt, dient op haar handelen te kunnen worden aangesproken. De Akte van Mannheim maakt dit echter niet makkelijk (zo niet onmogelijk).

Centraal thema in dit artikel is de grote mate van vrijheid en een gebrek aan regelgeving wat de binnenvaart lange tijd heeft gekenmerkt. De steeds verdergaande professionalisering van de binnenvaart gaat min of meer gelijk op met een steeds verdergaande regulering.

Ik sluit af met een conclusie.

## 2. Internationale aspecten

### 2.1. Hoe het begon...

Na de val van Napoleon Bonaparte was het voor de meeste landen in Europa duidelijk dat het bepaald onwenselijk zou zijn als er weer iemand op zou staan die Europa zou kunnen veroveren. Europa had behoefte aan een politieke machtsbalans, en naar die juiste balans werd gezocht op het Congres

\* Ynke Ooijkaas is advocaat bij Boonk Van Leeuwen advocaten.

1. [ccr-zkr.org/files/conventions/convrev\\_nl.pdf](http://ccr-zkr.org/files/conventions/convrev_nl.pdf).

van Wenen (1814-1815<sup>2</sup>). Het duurde even voor het Congres op gang kwam, maar vanaf 1815 volgden concrete besluiten.

Het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden was een nieuwe staatkundige eenheid die ontstond door het Congres. Deze eenheid zou bestaan tot 1830, toen de Zuidelijke Nederlanden zich tijdens de Belgische opstand afscheidden van de Noordelijke provincies en België ontstond.

Op 9 juni 1815 werd de Slotakte van het Congres opgemaakt. In de Slotakte werd in de artikelen 108 tot en met 117 expliciet aandacht geschonken aan de vrije scheepvaart op de Europese rivieren, meer in het bijzonder de Rijn, Maas en Schelde. Een specifiek aanhangsel 16B bij de Slotakte zag op bepalingen om te komen tot de instelling van een diplomatieke conferentie van Rijnsoeverstaten in de vorm van een commissie ‘teneinde toezicht op het gemeenschappelijk reglement te kunnen houden en te voorzien in een orgaan, waarin de oeverstaten kunnen beraadslagen over alle vragen de scheepvaart betreffend’.

Deze commissie kwam voor het eerst bijeen op 15 augustus 1816 te Mainz. Na de nodige discussie werd op 15 augustus 1816 de eerste Rijnvaartakte aangenomen: de Akte van Mainz. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart die het secretariaat van deze akte voerde en toezag op de naleving daarvan, is daarmee de oudste intergouvernementele organisatie ter wereld.

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart verhuisde in 1868 naar Mannheim. Daar werd op 17 oktober 1868 de Akte van Mannheim getekend. Dit is de Akte die ook nu nog van kracht is. In 1919 werd na de Eerste Wereldoorlog het Verdrag van Versailles gesloten, met nieuwe regels voor de Commissie.<sup>3</sup> De CCR verhuisde in 1920 naar Straatsburg en kreeg een permanent secretariaat. Na de Tweede Wereldoorlog werden in 1945 de werkzaamheden hervat. In 1963 werd de Akte van Mannheim geamendeerd door de Conventie van Straatsburg.<sup>4</sup>

## 2.2. *Uitgangspunten verdrag*

De belangrijkste uitgangspunten van de Akte zijn:

- vrijheid van scheepvaart,
- gelijke behandeling van alle schepen en schippers,
- vrijstelling van belastingen die met de scheepvaart samenhangen,
- vereenvoudiging van de douaneafhandeling,
- verplichting voor de staten de rivier te verbeteren en te onderhouden,
- uniforme voorschriften met betrekking tot de veiligheid van schip en scheepvaart,
- gemeenschappelijke rechtspraak voor scheepvaartzaken en Rijnvaartrechtters,

- bezwaarschriftprocedure bij de Centrale Commissie met betrekking tot het naleven van de Akte van Mannheim en de uitvoeringsbepalingen.

De Akte van Mannheim uit 1868 is een verdrag dat uitgaat van het beginsel van vrijheid van scheepvaart op de Rijn voor zover het gaat om handelsschepen. De Akte heeft de basis gelegd voor een vrije en gemeenschappelijke transportmarkt. Het belang van dit meer dan 150 jaar oude verdrag voor de binnenvaart is onverkort groot. In brede kring wordt de mening gedeeld dat deze Akte een grote bijdrage heeft geleverd aan de groei van de welvaart in West-Europa en dat zij een inspiratiebron is geweest voor de wet- en regelgeving van andere rivierencommissies zoals de Donaucommissie.

In de Akte van Mannheim van 17 oktober 1868 werd het beginsel vastgelegd dat er op de Rijn geen (stapel)rechten over de scheepvaart meer mochten worden geheven<sup>5</sup> en dat de in de Centrale Commissie vertegenwoordigde lidstaten ‘gezamenlijk’ voorschriften zouden kunnen aannemen (waarbij elk land echter het recht had zich tegen een besluit te kanten). De bevoegdheid van de Centrale Commissie om zich met alle aspecten bezig te houden die verband hielden met de ‘welvaart’ van de Rijnvaart, werd bevestigd. Er werden gedetailleerde reglementen uitgewerkt om de Rijnvaart in tal van opzichten te regelen.

Het internationaal secretariaat dat zich bezighoudt met alle zaken die de Akte betreffen, wordt nog altijd gevoerd door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te Straatsburg. Bij de CCR zijn thans aangesloten Duitsland, Frankrijk, België, Luxemburg, Zwitserland en Nederland. Besluiten binnen de CCR worden met unanimitieit genomen. In de loop der jaren heeft de CCR veel zaken geregeld zoals bijvoorbeeld bij aanvang voorschriften over patenten (protocol van 4 juni 1898), het vervoer van gevaarlijke goederen (1868), constructieve en bemanningseisen (Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn, ROSR), en vaarregels (in de vorm van het Rijnvaartpolitierglement) (1869), enz.<sup>6</sup>

De laatste jaren is de positie van de CCR veranderd door de opkomst van de Europese Commissie, maar hierover meer in paragraaf 5.

## 3. Nationaal

### 3.1. *Het Wetboek van Koophandel*

Na het ontstaan van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden in 1815, ontstond de wens eigen, Nederlandstalige wetgeving te ontwikkelen. Het Nederlandse Wetboek van Koophandel was van kracht vanaf 30 september 1838, in navolging van de reeds in 1811 ingevoerde Franse Code de commerce.<sup>7</sup>

2. [britannica.com/event/Congress-of-Vienna/Decisions-of-the-congress](http://britannica.com/event/Congress-of-Vienna/Decisions-of-the-congress); [historiek.net/congres-van-wenen-betekenis-gevolgen/83005/](http://historiek.net/congres-van-wenen-betekenis-gevolgen/83005/); [centruminternationaalrecht.nl/-/welke-internationaalrechtelijke-organisatie-bestaat-het-langst-](http://centruminternationaalrecht.nl/-/welke-internationaalrechtelijke-organisatie-bestaat-het-langst-)

3. Zie artikel 354 van het Verdrag van Versailles.

4. [binnenvaartkennis.nl/2021/03/akte-van-mannheim/](http://binnenvaartkennis.nl/2021/03/akte-van-mannheim/).

5. [ccr-zkr.org/11020100-nl.html#04](http://ccr-zkr.org/11020100-nl.html#04).

6. [ccr-zkr.org/11010100-nl.html](http://ccr-zkr.org/11010100-nl.html).

7. [ensie.nl/kwp/wetboek-van-koophandel](http://ensie.nl/kwp/wetboek-van-koophandel).

Het Wetboek van Koophandel kende drie boeken: het eerste boek betrof de kooplieden en daden van koophandel, de vennootschappen van koophandel, het wisselrecht en het recht van reclame. Het tweede boek omvatte het verzekeringsrecht en het zeerecht en een beperkt aantal bepalingen betreffende de binnenvaart.<sup>8</sup> Het derde boek had betrekking op het onvermogen van kooplieden. Dit boek is in 1893 verval- len; de stof is overgebracht naar de Faillissementswet.

Voor de binnenvaart zijn de algemene bepalingen van Boek 2 titel 13 relevant: 'Van de binnenvaart'. De destijds geldende bepalingen zijn beetje bij beetje door de tijd ingehaald en vervangen, waarbij interessant is dat bepalingen die in eerste instantie uit de wet waren verdwenen zoals de rederij,<sup>9</sup> bij de invoering van Boek 8 toch weer zijn opgenomen.

Aardig is ook dat slechts zes artikelen (artikel 782-787) in algemene bewoordingen iets zeggen over de schipper en de schepelingen. Voorschriften over de bemanningssamenstelling zijn er niet; het schip moet voldoende bemand zijn (artikel 782 lid 2 WvK), zonder daarbij aantallen te noemen of vakbekwaamheidseisen te stellen. Zo had de nationaal varende schipper de mogelijkheid om met vrouwen aan boord te varen. De vrijheid die de schipper met betrekking tot de bemanning voor de nationale vaart had, was er veel minder op de internationale Rijnvaart, zoals verderop in dit artikel zal blijken. Ook blijkt de vrijheid die nationaal varende schippers hadden om met vrouwen aan boord te varen, niet in te houden dat vrouwen in de binnenvaart altijd een warm welkom te wachten stond, maar ook hierover later meer.

### 3.2. Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek

Zoals gezegd kende het Wetboek van Koophandel maar een bescheiden interesse in de binnenvaart. Dit is in Boek 8 anders; er is een uitgebreide wettelijke regeling. Boek 8 kent vele bepalingen die uitnodigen tot een nadere bespreking. In dit kader beperk ik me tot het bespreken van een paar van de artikelen waar in de praktijk vragen over komen, zonder daarbij uit het oog te verliezen dat ook over de overige artikelen veel gezegd en geschreven kan worden. De keuze voor de gekozen artikelen is ingegeven door praktijkvragen die in de afgelopen periode voorbij zijn gekomen.

Boek 8 begint met de omschrijving van een schip en de beschrijving van bestanddelen en scheepstoebehoren. Onderdelen van het schip die duurzaam aan het schip verbonden zijn (aard- en nagelvast) worden bestanddeel van het schip. Dat geldt niet alleen voor de motoren, maar ook voor andere machinerieën zoals bijvoorbeeld laad/los-installaties die duurzaam aan het schip verbonden zijn. Het komt voor dat ten aanzien van dergelijke installaties huurovereenkomsten worden afgesloten, waarbij de bevrachter een som geld leent aan de schipper voor de inbouw van een dergelijke laad/los-installatie en de schipper dit bedrag in termijnen terugbetaalt (dan wel dat de termijnen worden verrekend met de vrachtpenningen). Voor de financier van de installatie is dit een risicovolle constructie; immers in geval van faillissement zal

de curator het gehele schip uit gaan winnen inclusief installatie en kan de geldlener zich slechts als concurrente schuldeiser melden.

Artikel 2 gaat verder met de mededeling dat zeeschepen, schepen zijn die als zeeschip te boek staan. Een schip dat als binnenschip te boek staat is een binnenschip. Maar een schip dat niet te boek staat; wat is dat?

Het hier van toepassing zijnde Nederlandse recht bepaalt wel – in de artikelen 8:2 en 8:3 BW – wat wordt verstaan onder 'zeeschepen' en 'binnenschepen'. Zeeschepen zijn schepen die als zeeschip te boek staan in de openbare registers en schepen die niet te boek staan en blijkens hun constructie uitsluitend of in hoofdzaak voor drijven op zee zijn bestemd; onder binnenschepen wordt verstaan de schepen die als binnenschip te boek staan in de openbare registers, en de schepen die niet te boek staan in die registers en blijkens hun constructie noch uitsluitend noch in hoofdzaak voor drijven op zee zijn bestemd. Deze omschrijving past bij een uitleg overeenkomstig artikel 31 e.v. van het Weens verdragenverdrag van het begrip 'binnenschip' in de CLNI, althans is daar niet mee in strijd.

De kwalificatie van een schip dat niet te boek is gesteld en zowel op zee als op binnenwateren wordt gebruikt, is onderwerp geweest van de procedure waarover het hof Den Haag zich in de uitspraak van 12 januari 2021 heeft gebogen. Het hof heeft bepaald dat de vraag of sprake is van een binnenschip moet worden beoordeeld aan de hand van de artikelen 8:2 en 8:3 BW. De vraag of bijvoorbeeld een motorboot die zowel op binnenwateren als op zee wordt gebruikt, wel of geen binnenschip is, wordt daarom aan de hand van deze artikelen beantwoord.<sup>10</sup> Het hof overweegt:

'15. Tussen partijen is niet in geschil dat de [de motorboot] geschikt is voor drijven in zee, anders gezegd bestand is tegen (normale) omstandigheden op zee. Partijen zijn het er ook over eens dat de [de motorboot] ook op de binnenwateren gebruikt kan worden. Waar het dan om gaat is de vraag of de [de motorboot] blijkens zijn constructie in hoofdzaak voor drijven in zee bestemd is. De grieven van [verzoekster 1] zijn alle gericht tegen de bevestigende beantwoording van deze vraag door de rechtbank en lenen zich voor gezamenlijke behandeling. Ook het hof beantwoordt deze vraag bevestigend. Daarbij is doorslaggevend (1) de CE-markering B-C en de bijbehorende technische eigenschappen van de [de motorboot] en (2) het overwegende gebruik van het type schip Axopar 37 SC.'

Een ander voorbeeld van de beoordeling of een niet-teboekgesteld schip (in casu een ponton) als zeeschip of binnenschip moest worden gekwalificeerd, is te vinden in het arrest van hof Den Haag van 15 mei 2018 in de zaak van de 'Sea Camel'.<sup>11</sup> In die zaak lag de focus op de volgens de constructie geldende bestemming, en (juist) niet op het gebruik (overwegend op de binnenwateren).

8. ensie.nl/katholieke-encyclopaedie/wetboek-van-koophandel, artikel 748-957.

9. Wet van 24 juni 1939 (*Sib.* 1939, 201), in werking getreden 1953.

10. ECLI:NL:GHDHA:2021:977.

11. S&S 2018/107.

Bij de invoering van Boek 8 BW is er discussie geweest over het invoeren van de rederij als rechtsvorm voor de exploitatie van het binnenschip. De binnenvaart kenmerkt zich behalve door grote bedrijven ook door de relatief grote hoeveelheid kleinschalige (familie)bedrijven waar een eenvoudige administratie gevoerd wordt. Extra ondersteuning van de wet op het gebied van een stukje extra regelgeving in artikel 8:770 BW is daarom welkom.

De wet geeft in artikel 8:800 BW de mogelijkheid tot huurkoop van een schip. Alhoewel de wet een goed systeem biedt, komt het voor dat tussen verkoper en huurkoper een huurkoopovereenkomst wordt gesloten zonder notariële tussenkomst en zonder inschrijving in het kadaster. De gevolgen van een dergelijke eenvoudige contractuele keuze zijn in geval van financiële problemen van verkoper en koper ingrijpend. In geval van een faillissement van de verkoper zal huurkoper zijn huurkooppenningen kwijt zijn, terwijl zijn aanspraak op het schip onduidelijk is.

Artikel 8:821 BW geeft een voorrecht op een binnenschip voor vorderingen van bemanningsleden voor hun gage (tot maximaal zes maanden). Ook in de binnenvaart wordt tegenwoordig veel gewerkt met uitzendbureaus en crewing agencies. De vorderingen van deze bureaus zijn niet bevoorrecht. Een punt van aandacht is de inhuur van buitenlands personeel. Het komt vaak voor dat via een bureau buitenlands (bijvoorbeeld Filipijns) personeel wordt ingehuurd. In dergelijke gevallen is het heel belangrijk om de samenstelling van de bemanning tijdig te melden aan de verzekering. Immers, de schipper is als materieel werkgever te beschouwen en indien het uitzendbureau in geval van een ongeluk ineens niet (meer) thuis geeft, zal de materiële werkgever worden aangesproken, met alle financiële gevolgen van dien. Indien de verzekeraar niet van dit extra risico met betrekking tot de personeelssamenstelling op de hoogte is, kan dekking onder polis worden geweigerd.

### 3.3. Nationaal – binnenvaart algemeen

Een schipper die op de Rijn wilde varen had een Rijnpatent nodig. Een schipper die alleen nationaal, of in Nederland, België en Frankrijk wilde varen, had geen vaarbekwaamheidsbewijs nodig. Er golden op deze wateren geen aantoonbare eisen van vakkennis.

Varen met een binnenschip, laden en lossen, is geen eenvoudige zaak. Deze kennis werd vroeger van vader op zoon en/of dochter overgedragen. Schipperskinderen zaten heel veel aan boord. Voor schipperskinderen gold tot 1969 ook geen leerplicht, zodat er geen directe noodzaak was om deze kundige goedkope krachten van boord te halen. Generaties hebben de relevante kennis op deze manier overgedragen gekregen onder het motto 'varen leer je aan boord'.<sup>12</sup>

Dat het ook anders kon bewijst de situatie in Engeland. Daar werden de binnenschepen over de kanalen gesleept. Het laatste schip in de sleep werd leeg gehouden; dit was het

klaslokaal alwaar de kinderen van de schippers die meevoeren in de sleep les kregen. Bij de Employment of Women, Young Persons and Children Act uit 1920<sup>13</sup> werd verplicht onderwijs voor kinderen ingevoerd. Een of meer onderwijzers waren met het oog op het geven van onderwijs tijdens de tocht aan boord. De City Mission in Londen opende een school aan boord in 1896 en de Church Army Mission opende een andere school in Londen aan boord van het schip de Elsdale in 1930.<sup>14</sup> Het was zeker geen ideale situatie, maar er werd wel serieus werk gemaakt van onderwijs aan varende kinderen.

Ook in Nederland zag men steeds meer de beperkingen van alleen praktijkonderwijs. In 1913 werd de Nederlandsche Vereniging van Gezagvoerders bij de binnenvaart opgericht. Deze stichting achtte een vakopleiding van groot belang. Onder haar leiding werd in 1921 een stichting opgericht met als doel het bevorderen van vakonderwijs in de binnenvaart. Die stichting is uitgegroeid tot het Koninklijk Onderwijs Fonds voor de Scheepvaart (hierna KOF<sup>15</sup>). Veel leerlingen hebben op deze binnenvaart-avondschole cursussen gevolgd en binnenvaartdiploma's behaald. Maar verplicht waren deze diploma's niet.

Deze opmerkelijke gang van zaken is wellicht mede te verklaren doordat voor schipperskinderen geen leerplicht gold. Als er geen leerplicht geldt, dan is het lastig om iemand te verplichten een vakopleiding te volgen. Pas bij de invoering van de Binnenschepenwet van 1981 werden er voor het eerst nationale eisen van vakbekwaamheid voor de binnenvaart in de wet opgenomen.

Het opleidingsniveau van mensen werkzaam in de binnenvaart is enorm gestegen. Voordeel hiervan is dat voor binnenvaartkinderen een carrière buiten de binnenvaart binnen bereik kwam. Onderzoek heeft aangetoond dat waar de instroom van nieuwe mensen in de binnenvaart voorheen 80-20 was (80% afkomstig uit de binnenvaart en 20% afkomstig van buiten), deze verhouding anno 2022 andersom is. Het grootste deel van de instroom is nu afkomstig van buiten de binnenvaart. Mensen afkomstig uit de binnenvaart blijven vaak wel in de omgeving van de binnenvaart hangen en werken bij verzekeraars, overheid of in de logistiek.

Enkele actuele cijfers: de binnenvaartvloot anno 2022 bestaat uit circa 4870 schepen met een band met Nederland. Het aantal binnenvaartschepen neemt af, met name door schaalvergroting. In 2011 bestond de vloot nog uit 5500 schepen. Na 2008 zijn zeker 630 kleinere schepen (met een laadvermogen tot 2000 ton) uit de vaart genomen en is het aantal grotere schepen (laadvermogen meer dan 2000 ton) toegenomen met ca. 330. Dit is zorgelijk, omdat kleine schepen hard nodig zijn om het transport over water tot in de haarvaten te blijven verzorgen.

Het totaal vervoerd volume bedroeg in 2021 369 miljoen ton (een stijging van 20 miljoen ton ten opzichte van 2020). Een derde van de vervoerde lading heeft betrekking op nationaal

12. [legislation.gov.uk/ukpga/Geo5/10-11/65](https://legislation.gov.uk/ukpga/Geo5/10-11/65).

13. [legislation.gov.uk/ukpga/Geo5/10-11/65](https://legislation.gov.uk/ukpga/Geo5/10-11/65).

14. Canal barge museum, Gloucester.

15. [actorenregister.nationaalarchief.nl/actor-organisatie/koninklijk-onderwijsfonds-voor-de-scheepvaart-kofs-te-amsterdam](https://actorenregister.nationaalarchief.nl/actor-organisatie/koninklijk-onderwijsfonds-voor-de-scheepvaart-kofs-te-amsterdam).

vervoer, twee derde werd aan-, af-, of doorgevoerd naar andere landen waarbij Duitsland een zeer belangrijke rol speelt.

De binnenvaart is een sector met veel mkb en familiebedrijven. Van de 4195 bedrijven die actief zijn in de binnenvaart, hebben er slechts 10 meer dan 100 werknemers. Ruim 1800 kennen slechts één werkzaam persoon. De sector kent – net als vele andere sectoren op dit moment – een groot personeelstekort. Er wordt gewerkt met zzp'ers en uitzendkrachten uit binnen- en buitenland (o.a. Oost-Europa, Filipijnen).<sup>16</sup>

### 3.4. Nationaal – vrouwen in de binnenvaart

Binnen Nederland bestond eind jaren '70 de wens om het varen in de binnenvaart op nationale wateren, niet zijnde Aktewateren, voor vrouwen mogelijk te maken. De zelfstandige deelname van vrouwen aan de binnenvaart in het algemeen diende bevorderd te worden. Deze schone gedachten stuitten in de praktijk echter op de nodige bezwaren.

Een groep vrouwen, vanaf begin jaren '80 onder leiding van Nelly Duijndam<sup>17</sup> verenigd in de stichting 'Vrouwen leren werken in de binnenvaart', ook wel bekend onder de naam 'Stichting Het schipsterskollektief',<sup>18</sup> had subsidie gevraagd en gekregen van de provincie Noord-Holland en het Europees Sociaal Fonds voor het in de vaart brengen van hun schip de 'Mooie Trui', een spits van 350 ton, vanwege de emancipatoire gedachte van het project.<sup>19</sup> Het ging om een bestaand schip dat was aangekocht in het kader van een project om meisjes en vrouwen een (beroeps)opleiding te kunnen geven nu er binnen Nederland weinig faciliteiten waren voor vrouwelijke binnenschippers. De cursus was opgezet als een 'opstap', als een oriënterende opleiding ter voorbereiding voor het zoeken naar werk in de binnenvaart en als voorbereiding op de officiële opleidingen, zoals die van het Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart (KOFs). Men kon aan boord dus geen officieel diploma behalen.

Binnen een markt met op dat moment veel overcapaciteit was er geen sprake van uitbreiding van tonnage. Deze subsidieverlening zorgde desalniettemin voor veel onrust onder binnenschippers. Gesteld werd dat door deze subsidieverlening er sprake was van oneerlijke concurrentie in de binnenvaart. Ondanks alle commotie kreeg de 'Mooie Trui' de gevraagde vervoersvergunning en de vrouwelijke schippers moesten toegelaten worden op de beurs.

De emoties liepen zo hoog op dat een groep Amsterdamse schippers, gevolgd door de Onafhankelijke Nederlandse Schippersvakbond, heftig protesteerde tegen aanmelding van dit schip op de Amsterdamse beurs. De schippers van de 'Mooie Trui' zouden gaan opereren binnen het bestaande

toerbeurtsysteem op nationale wateren en niet op de Rijnvaart, maar dat bracht de gemoederen niet tot bedaren.<sup>20</sup> De betrokkenen bij de 'Mooie Trui' werden geïntimideerd en bedreigd. Op 5 december 1983 hebben de schippers van de 'Mooie Trui' op de schippersbeurs van Amsterdam een reis die aan hen was toebedeeld, terugggegeven nadat enkele schippers hadden bedreigd het laden van de 'Mooie Trui' onmogelijk te maken. De Rijksverkeersinspectie nam maatregelen om herhaling te voorkomen. In de Tweede Kamer werden vragen over de 'Mooie Trui' gesteld.<sup>21</sup>

Door interne strubbelingen, technische tegenslagen en een heel strenge winter zonder reizen werd een lonende exploitatie onmogelijk en moest uiteindelijk het schip weer worden verkocht. In december 1986 werd de stichting uitgeschreven uit het register bij de Kamer van Koophandel.

Wat de gang van zaken rond de vrouwen in de nationale binnenvaart wel liet zien, was dat de Nederlandse binnenvaart vanaf eind jaren '70, begin jaren '80 steeds verder gereguleerd ging worden.

### 3.5. Nationaal – binnenvaart algemeen II

#### 3.5.1. De Binnenschepenwet van 30 september 1981

Met het van kracht worden van de Binnenschepenwet in 1981 is het vaarbewijs geïntroduceerd, ondanks dat in de jaren ervoor de nodige discussie was gevoerd over het wel of niet noodzakelijk zijn van een vaarbewijsplicht.<sup>22</sup> Het ging om het groot vaarbewijs voor de beroepsvaart. Dit document was tot 1988 nog niet verplicht. De houder van een Rijnpatent was van het hebben van een vaarbewijs vrijgesteld.

Een beroepsschipper kon onder de Binnenschepenwet een groot vaarbewijs aanvragen en krijgen als hij kon aantonen dat hij drie jaar vaartijd had opgebouwd in de jaren 1979, 1980 en 1981 en dat hij de verantwoordelijkheid over het schip had gehad. Dit kon worden aangetoond door verklaringen van betrokkenen zoals bevrachters, sluismeesters, havenmeesters en brugwachters. Indien deze vrij eenvoudig te verkrijgen bewijsmiddelen werden voorgelegd, werd een groot vaarbewijs afgegeven. De zogenaamde 'Overgangsregeling' op basis waarvan een groot vaarbewijs werd afgegeven, duurde tot 1982. In 1992 is het groot vaarbewijs verplicht gesteld.

Op basis van artikel 16 van de Binnenschepenwet was een groot vaarbewijs verplicht voor bedrijfsmatig gebruik van schepen van 20 meter of langer dan wel voor schepen waar bedrijfsmatig meer dan twaalf personen buiten de bemanning gerekend, werden vervoerd. Het criterium bedrijfsmatig heeft in de praktijk voor de nodige discussie gezorgd en is in de huidige Binnenvaartwet vervangen door het criterium ge-

16. Bron: Maritieme, Arbeidsmarkt- en Havenmonitor 2022 van Nederland Maritiem Land, p. 30-33, alsmede CBS, cbs.nl/nl-nl/nieuws/2021/13/internationaal-goederenvervoer-binnenvaart-neemt-af.

17. amsterdam.sp.nl/onze-mensen/nelly-duijndam.

18. Stichting opgericht 3 september 1983, collectie.atria.nl/archives/item/440918-redirection.

19. nl.wikipedia.org/wiki/Mooie\_Trui\_(schip,\_1929).

20. *Aanhangsel Handelingen II* 1983/84, nr. 422, vragen gesteld door kamerlid Van Rossum (S.G.P.) en de daarop door de Regering gegeven antwoorden.

21. Brief van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan de Minister van Sociale Zaken d.d. 22 november 1984, kenmerk DGV/IG-3/V 28064.

22. Zie bijvoorbeeld de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 maart 1987, *Kamerstukken II* 1986/87, 17931, nr. 71, over het voornemen de verplichting tot het hebben van een vaarbewijs uit de Binnenschepenwet te verwijderen.

noemd in artikel 1 lid 1 sub 1: 'bedrijfsmatig vervoer: vervoer in de uitoefening van een bedrijf of beroep'.

### 3.5.2. De binnenvaartwet van 1 juli 2009

De regulering van de binnenvaart vond in het begin tamelijk ad hoc plaats. Hierdoor was de binnenvaartwetgeving versnipperd in verschillende wetten terug te vinden. Doel van de Binnenvaartwet 2009 was de integratie van drie wetten op het gebied van de binnenvaartwetgeving, namelijk de Wet vervoer binnenvaart (die ter gelegenheid van de liberalisering van de binnenvaart al grotendeels was ingetrokken), de Binnenschepenwet en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart.

Vanaf 1998 is het goederenvervoer per binnenschip geheel geliberaliseerd. Vervoerovereenkomsten worden sindsdien gesloten zonder tussenkomst van een systeem van vrachtverdeling (het toerbeurtstelsel). Bij de liberalisering is een groot gedeelte van de Wet vervoer binnenvaart ingetrokken.

De overige regelgeving voor de binnenvaart werd gevonden in de Binnenschepenwet en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Alle drie de wetten (Wet vervoer binnenvaart,<sup>23</sup> Binnenschepenwet<sup>24</sup> en Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart<sup>25</sup>) waren gericht op de gehele binnenvaart (anders dan bijvoorbeeld de wetgeving op het gebied van vervoer van gevaarlijke stoffen of de sloopregelingen).

Deze wetten kenden een sterke overlap en veel gedetailleerde uitwerking maar waren soms onvoldoende op elkaar afgestemd. Dat laatste gold vooral voor de Binnenschepenwet en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Het deel van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart dat ziet op de arbeidsomstandigheden is verplaatst naar de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijden Besluit Vervoer.<sup>26</sup> Daarmee waren de specifieke bepalingen verplaatst en restte eigenlijk alleen nog overlap tussen de Binnenschepenwet en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart.

Met de invoering van de Binnenvaartwet werd getracht de veiligheid van het scheepvaartverkeer op de Nederlandse binnenwateren te borgen. De eisen van de wet zien derhalve niet alleen op bedrijfsmatig vervoer maar ook op de recreatieve vaart. In de wet worden eisen gesteld aan bestuurders en de techniek en de inrichting van schepen in het algemeen die voor zowel de recreatieve vaart als de beroepsvaart gelden. Daarnaast worden er eisen gesteld aan de bemanningsleden en ondernemers die hun schepen bedrijfsmatig gebruiken. Op het moment dat de ondernemer en de schipper volledig voldoen aan de eisen die de Binnenvaartwet stelt, zijn zij volledig bevoegd om aan de nationale vaart deel te nemen. De internationale regelgeving zoals regelgeving van CCR en

EU wordt in beginsel via de Binnenvaartwet geïmplementeerd.

De Binnenvaartwet wijkt met betrekking tot grote schepen van 25 meter of meer op het gebied van de vaarbewijsplicht belangrijk af van de Binnenschepenwet. De Binnenschepenwet stelde voor het recreatief gebruik van deze schepen een klein vaarbewijs verplicht. Dit criterium is losgelaten. Bij schepen met een lengte van 25 meter of meer is een beperkt groot vaarbewijs verplicht. Er is een verdere diversificatie van vaarbewijzen ingevoerd.<sup>27</sup>

#### – Deskundigheid van de bemanning

De Binnenvaartwet bevat regels over de deskundigheid van de bemanning, samenstelling van de minimumbemanning en de rusttijden van de bemanning. De bekwaamheidseisen van de bemanning zijn nader uitgewerkt in paragraaf 2 van de Binnenvaartregeling. Voor de Rijn, Waal en Lek, zogenaamde Aktewateren, staan de regels over de deskundigheid van de bemanning in het Reglement Scheepvaartpersoneel op de Rijn (Rsp).

Een schipper kan zijn deskundigheid aantonen met zijn vaarbewijs of Rijnpatent. De overige bemanningsleden tonen hun deskundigheid aan door middel van een dienstboekje.

#### – Samenstelling van de minimumbemanning

De vereiste minimumbemanning is afhankelijk van het type schip. Daarnaast zijn de eisen nog verder ingevuld naar bijvoorbeeld de afmeting van het schip, het aantal passagiers, enz.

De eisen aangaande de minimumbemanning voor de Rijn, Waal en Lek zijn te vinden in paragraaf 3 van het Rsp.

In hoofdstuk 5 paragraaf 3 van de Binnenvaartregeling staan de voorschriften voor de minimale bemanningssterkte. Paragraaf 5 van dit hoofdstuk bevat vrijstellingen. Deze vrijstellingen zijn ook van toepassing op de Rijn, Waal en Lek wanneer de grens naar Duitsland niet wordt overschreden.

#### – Rusttijden

De rusttijdregels uit het Rsp zijn van toepassing op bemanningsleden die géén werknemer zijn en die via de Rijn, Waal en Lek een internationale reis maken. Anders zijn in Nederland de rusttijdvoorschriften uit de Arbeidstijdenwet van toepassing. Voor de binnenvaart is dit verder uitgewerkt in het Arbeidstijdenbesluit vervoer hoofdstuk 5.

Per 1 januari 2017 is het Arbeidstijdenbesluit vervoer (Atbv) uitgebreid met clausules uit de Richtlijn Arbeidstijden over arbeidstijden, rusttijden, seizoensarbeid in de passagiersvaart, pauzes, nachtarbeid, vakantie, medische keuring en bescher-

23. Vervallen per 1 juli 2009.

24. Vervallen per 1 juli 2009.

25. Vervallen per 1 juli 2009.

26. Geldig van 1 juli 2017 t/m 30 juni 2018.

27. Voor plezierschepen tot 25 meter: een klein vaarbewijs; voor plezierschepen tot 40 meter: een groot pleziervaarbewijs; voor de beroepsmatige vaart voor schepen tussen de 20 en 40 meter: een beperkt groot vaarbewijs; voor de beroepsmatige vaart boven de 40 meter: een groot vaarbewijs; voor 'snelle motorboten', zijnde een rubberboot, motorboot, waterscooter of jetski die sneller kan varen dan 20 kilometer per uur en niet langer is dan 25 meter: een klein vaarbewijs.

ming van minderjarigen. Deze aanvullende clausules gelden alleen voor werknemers.

#### 4. Internationaal

##### 4.1. Het Rijnpatent

Voor het varen als schipper op de Rijn was altijd al een Rijnpatent noodzakelijk.

De Rijnpatenten werden uitgegeven door daartoe aangewezen deskundigen; meestal mensen met een nauwe band met de binnenvaart. Een Rijnpatent kon worden uitgereikt aan kandidaten van ten minste 25 jaar die ten minste zeven jaar praktijkervaring op de Rijn hadden opgedaan. Verder moest een eindexamen zijn afgelegd aan een schippersschool.

Erg belangrijk bij de afgifte van een Rijnpatent was de ervaring; indien men uit een schippersfamilie kwam die als ervaren te boek stond of indien men zijn opleiding had genoten aan boord van een goed schip onder een bezielde schipper, dan werd het Rijnpatent zonder veel verdere vragen afgegeven. Een in de omgeving van Rotterdam bekende plaats van examinering en uitgifte van Rijnpatenten was jarenlang het café Spaan onder de Schippersbeurs.

De Akte uit 1869 heeft geen bepalingen die zien op omvang of kwalificatie van de bemanning. Het eerste protocol dat ziet op bevoegdheidsdocumenten is het protocol van 4 juni 1898.<sup>28</sup>

De eerste overeenkomst die betrekking heeft op de kwalificatie van de bemanning is van 14 december 1922, gesloten te Straatsburg.

De eerste eisen met betrekking tot de samenstelling van de bemanning stammen uit 1963: de Rijnvaartbemanningsregeling.

Met de opkomst van de Europese samenwerkingsverbanden (eerst de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal in 1951 en later het Verdrag van Rome uit 1963 voor de oprichting van de Europese Unie) kwam een nieuwe speler op het toneel van de Europese wetgevende bevoegdheden. Al snel werd een basis gelegd voor samenwerking tussen de CCR en de EU op het gebied van de internationale Rijnvaart. Daarnaast had de EU eigen eisen waaraan moest worden voldaan door de lidstaten.

Een van de eerste onderwerpen waarin de CCR geconfronteerd werd met Europese eisen was Richtlijn 76/207/EEG van de Raad van 9 februari 1976 betreffende de tenuitvoerlegging van het beginsel van gelijke behandeling van mannen en vrouwen ten aanzien van de toegang tot het arbeidsproces, de beroepsopleiding en de promotiekansen en ten aanzien van de arbeidsvoorwaarden.<sup>29</sup>

##### 4.2. Vrouwen in de Rijnvaart

Pas na de Tweede Wereldoorlog is men in Europa begonnen met het proces van gelijkberechtiging van man en vrouw. In het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) stonden discriminerende bepalingen met betrekking tot leeftijd, kleding, maximumaantal vrouwen aan boord en uit te oefenen functies.

Het ging met name om de in de bijlage integraal opgenomen artikelen: 14.02, 14.06, 14.07, 14.08 en 14.09.

De Raad van Ministers van de Europese Gemeenschappen heeft op 9 februari 1976 een richtlijn aangenomen die de lidstaten opdraagt de gelijke behandeling van man en vrouw te bewerkstelligen.<sup>30</sup>

De Duitse delegatie binnen de CCR heeft in 1977 het probleem aangekaart dat er in het ROSR discriminerende bepalingen voorkomen. Het gaat dan onder meer om de bepaling dat om redenen van veiligheid niet meer dan één vrouw deel mag uitmaken van de bemanning.

Binnen de CCR is vanaf 1977 getracht een oplossing te vinden voor de discriminerende bepalingen. Dat bleek echter niet eenvoudig, met name omdat de belangen zeer tegengesteld waren. Aan de ene kant bevonden zich – bien étonnés de se trouver ensemble – de reders en aan de andere kant de vakbonden.

Van de zijde van de reders zag het zwaartepunt van de bezwaren op concurrentievervalsing. Het werken van een vrouw aan boord van een particulier binnenschip werkt in deze visie concurrentievervalsend ten opzichte van ondernemers die met personeel varen dat volledig voor zijn varende taak wordt ingezet. Concurrentievervalsing is volgens vakbonden en rederijen tevens het artikel dat bepaalt dat er gescheiden verblijven voor mannen en vrouwen op rederijsschepen moeten zijn. Deze verplichting geldt niet voor particulieren die veelal met hun gezin varen.

Van de zijde van de bonden werd gesteld dat de beperkende bepalingen die ten aanzien van vrouwen zijn opgenomen, hun oorsprong vinden in het willen creëren van een veilige omgeving.

In 1976 is de Rijnvaartbemanningsregeling aangepast in verband met de discriminerende positie van de vrouw in de eerste regeling uit 1963. Dit leidde tot de Bemanningsregeling Rijnvaart van 1976.

In de voorjaarszitting van de CCR van 11 maart 1980 met betrekking tot het onderwerp discriminatie is geen overeenstemming bereikt; Nederland stond vrijwel alleen in zijn wens de discriminerende bepalingen te schrappen. De overige landen wensten in ruil voor het schrappen van deze bepalingen geschiktheidscontroles van alle bemanningsleden. Tijdens het najaarsoverleg van 15 oktober 1980 van de CCR

28. [ccr-zkr.org/11010100-nl.html](http://ccr-zkr.org/11010100-nl.html).

29. M.J.A.M. Coolen e.a., *Stap aan boord: informatie over het leven en werken in de binnenvaart*, Rotterdam: Federatie van Schippersbonden 1983, gefinancierd door de Rabobank.

30. Richtlijn 76/207/EEG van de Raad van 9 februari 1976 betreffende de tenuitvoerlegging van het beginsel van gelijke behandeling van mannen en vrouwen ten aanzien van de toegang tot het arbeidsproces, de beroepsopleiding en de promotiekansen en ten aanzien van de arbeidsvoorwaarden.

bleek de discussie over deze materie muurvast te zitten. Het schrappen van de discriminerende bepalingen zou aan de orde komen tijdens het bespreken van de gehele bemanningsregeling. Er is lang vergaderd over dit onderwerp, zonder echt veel verder te komen.

Bij brief van 9 februari 1983 meldt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de Emancipatieraad dat er inmiddels binnen de CCR een tekstvoorstel is ontworpen voor een geheel nieuw hoofdstuk 'bemanning'. Deze nieuwe tekst kent geen discriminerende bepalingen meer.

In 1986 wordt wederom beraadslaagd over de Bemanningsregeling Rijnvaart. De Bemanningsregeling is sindsdien verschillende malen aangepast terwijl er wordt gewerkt aan een grondige herziening.

Complicerende factor bij de totstandkoming van wet- en regelgeving is dat deze niet alleen meer binnen de CCR wordt opgesteld, maar dat wet- en regelgeving in toenemende mate dient te worden afgestemd met Brussel.

## 5. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Europese Unie

Sinds 1816 bewaakt de CCR de Akte van Mainz, de Akte van Mannheim en daarmee de vaart op de Rijn en zijn zijrivieren.

Na de Tweede Wereldoorlog groeide de wens tot verregaande samenwerking tussen de Europese landen, om op die manier te komen tot een systeem van 'checks and balances'. In 1958 resulteerde dit in de oprichting van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal. Deze is in de jaren daarna uitgegroeid tot de Europese Unie met thans 27 lidstaten. Van deze 27 lidstaten zijn er echter slechts enkele die (direct) belang hebben bij de binnenvaart.

De (Rijnsoever)staten die nu lid zijn van de CCR (Nederland, Duitsland, België, Luxemburg, Frankrijk en Zwitserland) hadden en hebben een groot belang bij een goed georganiseerde binnenvaart. De kennis op dit gebied wordt actief gedeeld. Zo zijn er elf landen die een waarnemersstatus hebben binnen de CCR en die op die manier betrokken zijn bij onder meer wetgevingsprojecten. Het gaat om de landen Oostenrijk, Bulgarije, het Groothertogdom Luxemburg, Hongarije, Slowakije, Tsjechië, Roemenië, het Verenigd Koninkrijk, Oekraïne, Polen en de Republiek Servië. Deze landen hebben een (in)direct belang bij de Rijnvaart, dan wel een direct belang bij de vaart op de Donau en andere relevante Europese rivieren zoals de Sava. Er is een nauwe samenwerking tussen de Donaucommissie, de Mozelcommissie en de Savacommissie.

Vanaf 1961, dus nog voor de totstandkoming van het Verdrag van Rome, zijn er al contacten gelegd tussen de CCR en de EU. Deze briefwisseling heeft geresulteerd in de Overeenkomst betreffende de samenwerking tussen de CCR en de Europese Commissie van 3 maart 2003.<sup>31</sup> In deze overeenkomst wordt in een systematische informatie-uitwisseling en regelmatige coördinatie van vergaderingen voorzien. De CCR heeft de status van waarnemer binnen de Europese

Commissie, terwijl de CCR de status van waarnemer in het Comité Binnenvaart ook aan de Europese Commissie heeft toegekend.

De Overeenkomst van 3 maart 2003 stelt dat bij de samenwerking tussen de CCR en de Europese Commissie rekening moet worden gehouden met de eisen van het gemeenschappelijk vervoersbeleid van de Europese Gemeenschap en de krachtens de Herziene Rijnvaartakte gewaarborgde specifieke belangen van de Rijnvaart.

Op 22 mei 2013 is de Administratieve Overeenkomst betreffende een samenwerkingskader tussen het secretariaat van de CCR en het Directoraat-Generaal Mobiliteit en Vervoer van de Europese Commissie gesloten. In deze Administratieve Overeenkomst spreken partijen af om de samenwerking te versterken, rekening houdend met de verplichtingen uit hoofde van het Gemeenschappelijk Vervoersbeleid van de EU en de Herziene Rijnvaartakte.

Met betrekking tot de gewenste verdere samenwerking wordt overwogen dat op bepaalde gebieden, zoals minimale technische voorschriften voor binnenschepen, marktobservatie, arbeidsmarkt en beroepskwalificaties beter gebruik kan worden gemaakt van de knowhow van de CCR. Onder leiding van de CCR wordt een comité ingesteld dat belast wordt met de opstelling van standaarden voor de binnenvaart. Dit comité is in juni 2015 opgericht met het besluit ter instelling van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart (CESNI). De CESNI-standaarden zijn op zich niet bindend. De CCR, de EU en andere internationale organisaties of derde landen kunnen de standaarden desgewenst toepassen door deze in hun respectievelijke wettelijke kaders te integreren.

Uitdrukkelijk wordt gesteld in de Overeenkomst van 3 maart 2003 dat de Administratieve Overeenkomst voor beide partijen geen rechten of plichten op grond van het internationaal recht met zich meebrengt.

Uitgaande van vrije scheepvaart op de Rijn, moeten er de nodige randvoorwaarden worden geschapen om een goede en veilige Rijnvaart te waarborgen. Door de eeuwen heen heeft de CCR hoogwaardige wet- en regelgeving ontwikkeld, die de grote mate van kennis en betrokkenheid van de CCR bij de binnenvaart toont. Op deze kennis en kunde wordt nu ook in Europees verband verder gebouwd.

### – Technische eisen – ROSR en ES-TRIN

De CCR heeft technische voorschriften voor schepen op de Rijn tot stand gebracht. Elk schip op de Rijn dient te zijn voorzien van een Certificaat van Onderzoek (CvO) of een Uniecertificaat voor Binnenschepen (UCB). Dit document wordt afgegeven aan de hand van objectieve technische eisen, vermeld in het Reglement van Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR). Het ROSR is vanwege de gedetailleerde en goed uitgewerkte voorschriften een belangrijke leidraad geworden voor de bouw van nieuwe binnenvaartschepen.

31. [ccr-zkr.org/files/cooperation/accord\\_CCNR-CE\\_03032003\\_nl.pdf](http://ccr-zkr.org/files/cooperation/accord_CCNR-CE_03032003_nl.pdf).

De bepalingen van het ROSR zijn vrijwel volledig overgenomen in de voorschriften van de ECE-VN (in het kader van de aanbevelingen inzake technische voorschriften voor binnenvaartschepen – Herziane Resolutie 61) en door de Europese Unie (Richtlijn 82/714/EG die werd vervangen door Richtlijn 2006/87). Met Richtlijn 2006/87 is een volledige harmonisatie bereikt van de Europese eisen met die van de CCR. De CCR erkent op basis van deze Richtlijn de geldigheid van communautaire certificaten op de Rijn. De Rijn-certificaten worden op hun beurt op alle waterwegen van de EU erkend.

De CCR en EU achten het van groot belang om hun beider regelgeving op dit gebied te coördineren. Deze wens heeft zijn weerslag gekregen in de totstandkoming van de Europese Standaard tot vaststelling van Technische eisen voor de binnenvaart (ES-TRIN). De ES-TRIN-eisen gelden op de Rijn en alle binnenwateren van de EU.

Met de invoering van de ES-TRIN wordt ook een nieuw binnenvaartcertificaat ingevoerd. Het bestaande Communautaire Binnenvaartcertificaat voor Binnenschepen (CBB) en Certificaat van Onderzoek (CvO) wordt steeds meer vervangen door een Unie Certificaat voor Binnenschepen (UCB).

- *Bemanningseisen – Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (Rsp) en ES-QIN en Sociaal Verdrag Rijnvaarders*

Het Rsp bevat regels over de kwalificatie van bemanningsleden, de vereiste vaardigheden en de aan boord vereiste minimumbemanning. Recent zijn de bemanningsvoorschriften aangevuld met bepalingen over veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen en aanvullende voorschriften voor lng-tankers.

Om de toegang voor bedrijven, schepen en personeelsleden tot de Rijnvaart te vergemakkelijken, zijn er regels opgesteld die zien op de erkenning van documenten (vaarbewijzen<sup>32</sup> en dienstboekjes<sup>33</sup>) die door niet-Rijnsoeverstaten zijn afgegeven.

De nieuwe Rsp die met ingang van 2023 in werking zal treden, is aangepast aan de Richtlijn Beroepskwalificaties.

Een complex onderwerp is de toepasselijkheid van socialezekerheidswetgeving die op Rijnvaarders van toepassing is. Dit dossier wordt binnen de CCR behandeld door het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvaarders. Voor Rijnvaarders die wonen op het grondgebied van de EU geldt de Uitzonderingsovereenkomst die op basis van Verordening 883/2004 tot stand kwam.

Verordening (EG) 883/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels<sup>34</sup>

Op 1 mei 2010 is deze Verordening van kracht geworden. Al snel bleek de tekst van deze Verordening geen recht te doen aan de complexe woon/werksituatie van Rijnvaarders. Het in dezen relevante artikel 13 van de Verordening luidt als volgt:

‘Artikel 13

1. Op degene die in twee of meer lidstaten werkzaamheden in loondienst pleegt te verrichten, is van toepassing:

- a. de wetgeving van de lidstaat waar hij woont, indien hij aldaar een substantieel gedeelte van zijn werkzaamheden verricht, of
- b. indien hij niet een substantieel gedeelte van zijn werkzaamheden verricht in de lidstaat waar hij woont:
  - i) de wetgeving van de lidstaat waar de zetel of het domicilie van de onderneming of de werkgever zich bevindt, indien hij in dienst is van één onderneming of werkgever (...)

Dit artikel laat zich lastig toepassen op de situatie van Rijnvaarders. Gelukkig is het mogelijk om op grond van artikel 16 van de Verordening 883/2004 de sociale wetgeving van een andere staat van toepassing te verklaren.

Artikel 16 van de Verordening luidt als volgt:

‘Artikel 16

1. Twee of meer lidstaten, de bevoegde autoriteiten van deze lidstaten of de door deze autoriteiten aangewezen instellingen kunnen in onderlinge overeenstemming in het belang van bepaalde personen of groepen personen, uitzonderingen op de artikelen 11 tot en met 15 vaststellen.’

Op 11 februari 2011 hebben de autoriteiten van België, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Duitsland op grond van artikel 16 lid 1 van de Verordening, de ‘Overeenkomst krachtens artikel 16 eerste lid van de verordening (EG) 883/2004 betreffende de vaststelling van de op Rijnvaarders toepasselijke wetgeving’ gesloten.<sup>35</sup>

Deze Overeenkomst bevat exclusieve aanwijfsregels voor werknemers en zelfstandigen die op grond van de Overeenkomst als Rijnvaarders kunnen worden aangemerkt. De bepalingen van de Overeenkomst gelden met terugwerkende kracht vanaf 1 mei 2010.

Zwitserland heeft besloten vanaf 1 april 2012 de communautaire Verordening 883/2004 toe te passen en is door middel van een aanvullende overeenkomst die op 8 augustus 2012 van kracht is geworden, toegetreden tot de Uitzonderingsovereenkomst. De aanvullende overeenkomst geldt in Zwitserland met terugwerkende kracht vanaf 1 april 2012.<sup>36</sup>

32. [ccr-zkr.org/12020300-nl.html#06](http://ccr-zkr.org/12020300-nl.html#06).

33. [ccr-zkr.org/12020300-nl.html#07](http://ccr-zkr.org/12020300-nl.html#07).

34. [eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=celex%3A02004R0883-20140101](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=celex%3A02004R0883-20140101).

35. [ccr-zkr.org/files/cass/AccordDerogatoire\\_nl.pdf](http://ccr-zkr.org/files/cass/AccordDerogatoire_nl.pdf).

36. De tekst van de Overeenkomst geeft aan met welk recht de Rijnvarende het meest verbonden is: ‘– overwegende dat de toepasselijke wetgeving die van de Ondertekenende Staat moet zijn waar de Rijnvarende voor de uitoefening van zijn beroepsactiviteit de nauwste banden mee onderhoudt; – overwegende dat de wetgeving van de Ondertekenende Staat waar de zetel of het filiaal van de onderneming of vennootschap zich bevindt die het schip daadwerkelijk exploiteert, beschouwd moet worden als de wetgeving waarmee deze beroepsactiviteit het nauwst verbonden is, (...)’

Rijnvarenden van buiten de EU (bijvoorbeeld Filipijnse opvarenden) blijven in alle CCR-lidstaten vallen onder de werking van het Rijnvaartakkoord. In Europees verband wordt er door het Directoraat-Generaal Mobiliteit en Vervoer (DG Move) hard gewerkt aan verdere harmonisatie.

#### Europese Standaard voor bemanning aan boord – ES-CREW (in wording)

Er wordt hard gewerkt aan een regeling voor de bemanning aan boord (aantal mensen). In deze regeling wordt ook bekeken of het toepassingsgebied van de regeling kan worden uitgebreid van de Rijn naar de hele EU. Deze regeling staat echter nog stevig in de steigers.

Als de regeling (in de vorm van een richtlijn of een verordening; dat is nog niet duidelijk) er komt, zal deze worden gekoppeld aan ES-QIN voor de vakinhoudelijke eisen die aan bemanningsleden worden gesteld.

#### – *Autonoom varen*

De bevoegde ministers van de lidstaten van de CCR hebben met de Verklaring van Mannheim uit 2018 de CCR opgeroepen de verdere ontwikkeling van de digitalisering, automatisering en andere moderne technologieën te bevorderen en aldus bij te dragen aan de concurrentiekracht, veiligheid en verduurzaming van de binnenvaart.

Om hier werk van te maken heeft de CCR het Klein Scheepvaartcomité (RN) de opdracht gegeven de werkzaamheden op het gebied van geautomatiseerd varen te leiden en te coördineren. Het Klein Scheepvaartcomité houdt zich bezig met alle vraagstukken rond de automatisering en doet hiervoor een beroep op deskundigen uit verschillende domeinen (afhankelijk van het onderwerp in kwestie: technisch, nautisch, bemanning, juridisch, enz.). Het Klein Scheepvaartcomité behandelt alle aanvragen voor ontheffingen voor proefprojecten.

#### – *Verhouding CCR – Europese Commissie*

Voor de toekomst wordt een verdere en steeds nauwere samenwerking tussen de EU en de CCR verwacht. Het is hierbij goed om aan te geven dat het gaat om samenwerking en geen overdracht van bevoegdheden.

Met betrekking tot die bevoegdheden bestaan verschillende zienswijzen. Enerzijds wordt wel gesteld dat de lidstaten van de CCR zeggenschap over bepaalde onderdelen aan de CCR hebben overgedragen; en daarmee de CCR exclusief bevoegd hebben gemaakt om ten aanzien van verschillende punten een standpunt in te nemen.<sup>37</sup> Anderzijds wordt wel verdedigd dat de Europese Commissie als enige bevoegd is om regels

vast te stellen voor vervoerdiensten binnen de gemeenschap en dat de CCR niet meer is dan een gesloten functionele intergouvernementele organisatie, en zeker geen supranationale organisatie.<sup>38</sup>

#### **6. Het Tuchtcollege voor de Scheepvaart; ook voor de binnenvaart**

Met de voortschrijdende professionalisering van de binnenvaartsector is het wenselijk om ook de binnenvaartgezagsdragers onder de werking van het tuchtrecht te brengen. De algemene beoordelingsnorm van het Tuchtcollege,<sup>39</sup> kan in licht aangepaste vorm ook voor de binnenvaart worden gehanteerd. Het criterium is analoog aan de zeevaart of de betreffende kapitein of stuurman aan boord van een binnenvaartschip heeft gehandeld (of heeft nagelaten te handelen) in strijd met de zorg die hij als goed zeeman (varende op de binnenwateren) in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer: het ‘goede zeemanschap’.

De Wet Zeevarenden geeft in artikel 55 een regeling voor het tuchtrecht.<sup>40</sup> Deze wet is van toepassing op schepen die gerechtigd zijn de Nederlandse vlag te voeren, dus schepen waarvoor een zeebrief is afgegeven.

Binnenschepen hebben geen nationaliteit, maar voor de toepasselijkheid van het tuchtrecht kan worden aangeknoopt aan de privaatrechtelijke teboekstelling: het Nederlands tuchtrecht kan van toepassing worden verklaard op binnenschepen die in het Nederlands kadaster zijn te boek gesteld. Indien een publiekrechtelijke aanknopng wordt gezocht, kan het tuchtrecht worden beperkt tot binnenschepen ten behoeve van wier eigenaren/exploitanten een Nederlandse vervoersvergunning is afgegeven dan wel waar op de Rijnvaartverklaring een in Nederland gevestigde eigenaar of exploitant staat vermeld.

Met betrekking tot de verdeling van de bevoegdheden (wie doet wat aan boord en wie kan uit hoofde van zijn functie waarop worden aangesproken) geeft het Vaartijdenboek een helder handvat: daar staat immers in vermeld wie in welke functie aan boord is. Deze rol- en taakverdeling kan een leidraad zijn voor de beoordeling van verrichte handelingen.

De werking strekt zich dan uit tot de opvarenden van het in Nederland te boek gestelde schip/schip met Nederlandse vervoersvergunning dan wel Rijnvaartverklaring met Nederlandse eigenaar of exploitant vermeld, net zoals het Nederlands tuchtrecht zich ook uitstrekt tot buitenlandse officieren en gezagvoerders aan boord van een Nederlands gevlagd schip.

Indien het tuchtrecht op Nederlandse binnenschepen van toepassing wordt verklaard, moet uiteraard de beperking

37. M. de Decker, 'Legal opinion regarding the levying of a minimum energy taks rate or a contribution to a greening fund on waterways falling under the scope of the revised convention for the navigation of the Rhine', [ccr-zkr.org/files/documents/EtudesTransEner/FullLegalOpinion\\_en.pdf](http://ccr-zkr.org/files/documents/EtudesTransEner/FullLegalOpinion_en.pdf).

38. P.J. Komduur, *Achter twee ankers. Interstatelijk vervoer over de binnenwateren* (diss. Heerlen), Heerlen: Open Universiteit 2019, ISBN: 978-94-6240-554-7.

39. Criterium om al dan niet tot het uitspreken van een tuchtmaatregel te komen is of de betreffende scheepsofficier heeft gehandeld (of heeft nagelaten te handelen) in strijd met de zorg die hij als goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer.

40. [wetten.overheid.nl/BWBR0009124/2014-05-03#Hoofdstuk5A](http://wetten.overheid.nl/BWBR0009124/2014-05-03#Hoofdstuk5A).

worden opgenomen dat dit alleen geldt voor binnenschepen die in de uitoefening van beroep of bedrijf worden gebruikt. Met deze omschrijving vallen ook de schepen van de zogenaamde Bruine Vloot, voor zover niet als zeeschip geregistreerd, onder het tuchtrecht, en dat lijkt voor deze bijzondere sector winst, gelet op de inspanningen die thans worden gedaan om verdere professionalisering van ook deze sector te bewerkstelligen.

Een probleem is dat de Akte van Mannheim in artikel 32 weinig ruimte lijkt te laten voor tuchtrecht. Echter, in het kader van een professionele sector, past in ieder geval een verdergaande discussie over invoering van een tuchtrecht voor de binnenvaart.

## 7. Conclusie

De binnenvaart is een sector die lange tijd binnen een algemeen wettelijk kader op tamelijk informele wijze heeft gefunctioneerd en zich tot een onmisbare modaliteit heeft weten te maken. De afgelopen vijftig jaar laat een enorme professionalisering van de binnenvaart zien. De schepen zijn met de laatste technologie uitgerust en autonoom varen wordt onderzocht. Het is echter met name op het gebied van de mensen die werkzaam zijn in de binnenvaart, dat de grootste veranderingen zijn te zien.

De zeevaart is altijd al strak gereguleerd geweest. Met inachtneming van de specifieke eisen van de binnenvaart, lijkt het erop dat de algemene normen voor binnenvaart naar de normen van de zeevaart toe bewegen, maar dat kost tijd.

De positie en toekomst van de binnenvaart en haar bemanning, en de verdere professionalisering, waaronder een eventuele introductie van tuchtrecht, zal in sterke mate afhangen van (de uitkomst van) de discussie over de verhouding tussen de CCR en de Europese Commissie en van de rol van de Akte.