

## GOEDGEKEURD VERSLAG van de workshop "Verblijven op binnenvaartschepen" op 19 november 2018 te Straatsburg

Aanwezigen: zie bijlage 1

Programma: zie bijlage 2

Voorzitterschap: de heer VERMEULEN, Nederlandse delegatie

### 1. Inleiding en toelichting van de doelstellingen

De VOORZITTER schetst de achtergrond van de werkzaamheden en de context van de workshop. Verblijven moeten zodanig gebouwd, ingericht en uitgerust zijn dat zij voldoen aan de behoefte ten aanzien van de veiligheid, gezondheid en het welzijn van het personeel aan boord. De werkgroep CESNI/PT heeft vastgesteld dat de meningen over de vraag of de huidige voorschriften voor verblijven (hoofdstuk 15 ES-TRIN) gemoderniseerd zouden moeten worden, uiteenlopen. Nu meteen over te gaan tot de behandeling van een ontwerp tekst met wijzigingen voor de technische voorschriften, werd prematuur geacht. In plaats daarvan heeft de werkgroep CESNI/PT besloten deze workshop over verblijven op binnenvaartschepen te organiseren, waarmee het volgende beoogd wordt:

- bijeenbrengen van ervaringen ten aanzien van de manier waarop vandaag de dag op het gebied van verblijven te werk wordt gegaan,
- beschrijving van de vastgestelde problemen,
- in kaart brengen of er behoefte bestaat aan nieuwe regelgeving op dit vlak.

### 2. Ervaringen met de huidige manier van werken ten aanzien van verblijven

#### 2.1 Hoe zien de verblijven aan boord er in het jaar 2018 uit? (EBU/ESO)

Mw. PATER DE GROOT benadrukt dat de EBU en ESO actief aan deze workshop wensen bij te dragen, omdat het van groot belang is dat de beroepen in de binnenvaart aantrekkelijk blijven. Het bedrijfsleven heeft getracht een realistische beschrijving te geven van de verblijven anno 2018, zowel op de modernere schepen als op de wat oudere vaartuigen, en heeft daarvoor gebruik gemaakt van foto- en videomateriaal.

Mw. VAN DIJK licht de door het bedrijfsleven verrichte werkzaamheden toe (zie **bijlage 3**). Ze verwijst in eerste instantie naar de statistische gegevens over de binnenvaart van het Nederlandse bureau voor de statistiek, maar benadrukt dat de marktobservatie van de CCR heeft aangetoond dat de vloot van de overige lidstaten dezelfde tendensen vertoont. Ze wijst erop dat veel binnenvaartondernemingen kleine ondernemingen zijn met een beperkt aantal werknemers of eenmansbedrijven. Vervolgens licht ze de informatie toe die werd vergaard over de verschillende scheepstypes en afmetingen:

- Spits – ze laat foto's zien van het schip "MANNA" als voorbeeld voor de exploitatie-omstandigheden en de configuratie van de verblijven (bv. aanwezigheid van daglicht en drinkwatertanks).
- Kempenaar – voorbeelden: "ESTERO" en "ONDINE". Dit scheepstype wordt doorgaans door familiebedrijven geëxploiteerd (echtpaar schippers zonder werknemers).
- 80/86 m – voorbeeld: "PRINCESS". De eigenaar en tweede schipper geven te kennen dat zij zeer tevreden zijn over de indeling en uitrusting van de verblijven. Na de recente renovatie voldoet het schip aan alle toepasselijke voorschriften. Meer nog, er werden een aantal good practices overgenomen (zoals vloerverwarming, airconditioning, internet...).

- Duwboot van 18 m met duwbak.
- 110 m/135 m – voorbeeld: "LORENA". De volmatroos en schipper zeggen tevreden te zijn over de indeling en uitrusting van de verblijven. Elk bemanningslid heeft een eigen hut.
- Duwstel met grote afmetingen – voorbeeld: "VEERHAVEN IX".
- Passagiersschip – beeldmateriaal is beschikbaar, maar een diepgaandere analyse is nodig.
- Drijvende werktuigen – er zijn grote verschillen afhankelijk van de leeftijd van het vaartuig. Sommige tekortkomingen aan boord worden verholpen door gebruik te maken van de infrastructuur aan land of voorzieningen aan boord van een ander vaartuig.

Samengevat, de pijnpunten betreffen de individuele hutten voor iedereen aan boord, (mogelijk) onvoldoende daglicht in de leef- en rustruimten op schepen waarop het gelet op toekomstige ontwikkelingen en innovaties mogelijk is om meer accommodaties te creëren, een grotere capaciteit van de drinkwatertanks en de hoogte van de vloer ten opzichte van de waterlijn. Op grond van een onderzoek dat verricht werd in 2011 is bijvoorbeeld gebleken dat het vergroten van de drinkwatertanks met zeer hoge kosten gepaard gaat<sup>1</sup>. Alles bij elkaar genomen kan gesteld worden dat de huidige technische voorschriften voor verblijven adequaat zijn. De ervaring leert bovendien dat de good practices worden toegepast, waardoor de verblijven meestal beter zijn dan wat de huidige regelgeving voorschrijft. De EBU en ESO laten weten dat zij ook in de toekomst bereid zijn om ondersteuning te bieden bij een eventuele actualisering van de voorschriften, aangezien dit ertoe bijdraagt de sector aantrekkelijk te houden.

De filmpjes zijn beschikbaar op de CESNI-website onder <https://www.cesni.eu/nl/workshop-woningen/>.

In antwoord op een vraag van mw. Herrmann geeft mw. VAN DIJK te kennen dat de eigenaar van de "PRINCESS" op eigen initiatief het onderwerp van de geluidshinder aan boord ter sprake bracht. Het bedrijfsleven heeft hierover niet systematisch vragen aan de deelnemers gesteld.

In antwoord op een vraag van dhr. Kliche benadrukt mw. PATER-DE GROOT dat een verbouwing van bestaande verblijven voor alle schepen, ongeacht het type of de afmetingen, moeilijkheden (of knelpunten) zal opleveren.

Dhr. BOYER merkt op dat de filmpjes een goede illustratie vormen bij de volgende opmerking van de ETF: "rekening houden met nieuwe behoeften zoals gratis internettoegang aan boord, zowel voor ontspanning als voor contact met gezinsleden aan wal".

## 2.2 Presentatie van de regels van de huidige scheepsbouwtechniek (GERC)

Dhr. JOORMANN geeft een kort overzicht van de huidige voorschriften in hoofdstuk 15 van ESTRIN (die ongewijzigd zijn sinds het ROSR of Richtlijn 2006/87/EG) en gaat tevens in op de ervaringen die werden opgedaan tijdens scheepsinspecties (**bijlage 3**). Op grond van zijn betrokkenheid bij de bouw van circa 2000 nieuwe vaartuigen sinds 1989, kan hij vaststellen dat de afmetingen van de verblijven altijd groter zijn dan het in de regelgeving voorziene minimum en dat de verblijven zo zijn ontworpen dat zij ruimschoots voldoen aan de voorschriften. Slechts een deel van deze 2000 schepen is onder klasse gebouwd. Tot het einde van de jaren negentig vormde het lawaai in de slaapkamers een probleem. Inmiddels wordt er veel gedaan om de bescherming tegen lawaai en trillingen te verbeteren. Wat het gebrek aan daglicht in de hutten betreft, kent hij slechts twee schepen waar dit het geval is. Dhr. JOORMANN illustreert zijn woorden met foto's van verblijven in aanbouw (schotten, thermische en geluidsisolatie, ventilatie, daglicht...). Kortom, de nieuwe vaartuigen voldoen ruimschoots aan de minimumvoorschriften. Vanuit technisch oogpunt vormen de huidige voorschriften geen probleem. Men kan overwegen de minimumvoorschriften te actualiseren, maar dat zou de bestaande vloot voor grote uitdagingen stellen.

<sup>1</sup> Opmerking van het secretariaat: Onderzoek KplusV, zie RV (11) 47 = RV/G (11) 79.

In antwoord op een vraag van dhr. Delaere, merkt dhr. JOORMANN op dat de interne rules van de classificatiebureaus geen betrekking hebben op de verblijven, met uitzondering van alles wat verband houdt met de veiligheid (brand, evacuatie, installatie van schotten...).

Naar aanleiding van een vraag van mw. Pater de Groot geeft dhr. JOORMANN meer uitleg over de tenuitvoerlegging van de voorschriften in artikel 15.02, tweede en zesde lid, met betrekking tot de positie van de vloer onder het vlak van de grootste inzinking en de vrije hoogte in de verblijven om rechtop te kunnen staan. Voor bepaalde bestaande schepen is het moeilijk om daar in alle opzichten aan te voldoen.

In antwoord op een vraag van dhr. Kliche bevestigt dhr. JOORMANN dat de classificatiebureaus tijdens hun controles geen rekening houden met de EU-richtlijnen betreffende lawaai en trillingen.

### **2.3 Kritische analyse van de huidige voorschriften (Duitse delegatie)**

CESNI/PT (18) 78 – Mdlng. DE

Dhr. FÜNGERLINGS licht de kritische analyse van de huidige voorschriften toe die door de Duitse delegatie werd verricht (zie **bijlage 4 en CESNI (18) 101**). De huidige voorschriften in de ES-TRIN die van toepassing zijn op verblijven zijn gebaseerd op nationale bepalingen uit de jaren zeventig, die in de jaren tachtig werden herzien om in het ROSR 1995 opgenomen te kunnen worden. Dit is – pakweg – twee generaties geleden. Er is sindsdien veel veranderd in de binnenvaart, ook qua bemanning en de rechten van deze bemanningsleden. En ook technisch is er veel veranderd. Wat destijds nog utopie was, is nu standaard – niet alleen qua scheepstechniek, maar ook bij de vrijetijdsbesteding en wat het wooncomfort betreft. Er moet op worden gewezen dat een moderne en goed uitgeruste leefruimte in belangrijke mate bijdraagt aan het welzijn van de bemanning, waardoor hun prestaties en dus ook de veiligheid erop vooruitgaan.

Dhr. FÜNGERLINGS maakt de volgende algemene opmerkingen:

- a) Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de leefruimte op een schip van een particuliere eigenaar (privéwoning) enerzijds, en verblijven voor werknemers (zowel op een schip in particulier eigendom als op een schip van een rederij) anderzijds.
- b) Bij de behandeling van deze problematiek mogen nieuw gebouwde schepen en bestaande schepen (ombouw of vervanging van de verblijven) niet over één kam geschoren worden.
- c) Er moet voor gezorgd worden dat alle scheepseigenaren op dezelfde manier worden behandeld. De verschillende Commissies van Deskundigen mogen geen uitzonderingen toestaan en alleen hoofdstuk 32 mag toepassing vinden.

Dhr. FÜNGERLINGS geeft vervolgens een overzicht van de negen zwaartepunten waar bij het overleg over de aanpassing van hoofdstuk 15 rekening mee moet worden gehouden (bijlage bij CESNI/PT (18) 78). Hij komt tot de conclusie dat de voorschriften niet langer volstaan en dat een modernisering zeer wenselijk is.

Op de vragen van de heren Kliche en Vermeulen antwoordt dhr. FÜNGERLINGS dat de overgrote meerderheid van de schepen geen probleem vormt, omdat de eigenaren uit eigen beweging investeringen hebben gedaan. Op sommige bestaande en zelfs nieuwe schepen wordt de bemanning echter nog altijd geconfronteerd met onaanvaardbare situaties (zoals onvoldoende luchtvolume en verblijven waar men niet kan rechtop kan staan).

Dhr. GORGES merkt op dat het constructief gezien soms erg moeilijk of zelfs onmogelijk is om bestaande schepen te verbouwen. Bij wijze van voorbeeld verwijst hij naar de vrije hoogte in de verblijven aan boord van freycinets/spits of kempenaars.

De heren DELAERE, PAULI en FÜNGERLINGS merken op dat er verschillen zijn op het gebied van het aantal hutten aan boord, omdat dit afhankelijk is van de bemanningsvoorschriften in de nationale of Rijnvaartregelgeving.

Dhr. STÄUDTNER wijst op de specifieke situatie van de hotelschepen, waar de verblijven voor de bemanningsleden en het boordpersoneel erg verschillend zijn. Bij controles werden er herhaaldelijk onaanvaardbare situaties vastgesteld.

## 2.4 Aspecten van belang voor de werknemers

CESNI/PT (18) 101 – Mdlng. ETF

Omdat er geen vertegenwoordiger van de ETF aanwezig is, licht dhr. BOYER de aandachtspunten toe die in het werkdocument zijn uiteengezet. Een aantal punten werden ook al in de voorgaande presentaties aangestipt.

Dhr. STOMMEL (BDB) benadrukt dat het door de ETF genoemde TASCs-onderzoek geen betrekking heeft op de verblijven, maar op de arbeidsbelasting en de modernisering van de bemanningsvoorschriften.

## 2.5 Overige bijdragen

De VOORZITTER verzoekt de deelnemers aan de workshop te reageren of hun mening te geven.

Dhr. DELAERE geeft te kennen dat de Belgische delegatie bereid is de technische voorschriften een keer onder de loep te nemen in het licht van de ervaringen van de Commissies van Deskundigen en de problemen die zij hebben vastgesteld. Hij wijst op de nieuwe exploitatiewijzen die leiden tot een andere samenstelling van de bemanning aan boord. Hij noemt als voorbeeld trajecten op de kanalen die niet langer dan één dag duren met alleen de schipper aan boord. In dit geval zijn verblijven aan boord overbodig, omdat de bemanning de rusttijd aan wal neemt.

Namens de Oostenrijkse delegatie wijst dhr. STANGL-BRACHNIK op het onderlinge verband tussen de dispositie en omvang van de verblijven en de exploitatiewijze. Er is geen standaardoplossing.

Dhr. NEAGU deelt mee dat de Roemeense delegatie het eens is met dhr. Fünferlings. Hij is voorstander van een actualisering van de technische voorschriften voor nieuwe vaartuigen. Voor de bestaande schepen moeten na grondig onderzoek aangepaste vereisten worden vastgelegd.

Dhr. GORGES geeft te kennen dat de Franse delegatie niet gekant is tegen een actualisering van hoofdstuk 15, met name op het gebied van de veiligheid, zoals brandbestrijding. Hij wijst er echter op dat men zeer voorzichtig te werk moet gaan. Een handhaving van de huidige bepalingen (N.V.O. zonder einddatum) is een mogelijke oplossing. Anders loopt men het risico dat bestaande schepen uit de vaart genomen zouden moeten worden.

Dhr. BÜHLER spreekt namens de Zwitserse delegatie zijn steun uit voor een weloverwogen herziening van hoofdstuk 15 van ES-TRIN, die in verschillende fasen moet verlopen.

Dhr. ARNTZ benadrukt dat men heeft kunnen vaststellen dat de verblijven in de praktijk ruimschoots voldoen aan de minimumvoorschriften, met name om de sector aantrekkelijk te houden. De Nederlandse delegatie is dan ook van mening dat overregulering moet worden vermeden.

Dhr. SLOZKO deelt mee dat de Oekraïense delegatie voorstander is van een actualisering van de voorschriften voor nieuwe schepen. Voor de bestaande vloot zouden de aanbevelingen op basis van de good practices kunnen volstaan.

Dhr. PAVLOVIC deelt mee dat ook de Tsjechische delegatie een herziening van de voorschriften zou steunen, in het bijzonder om een einde te maken aan de inconsistenties en om de vereisten duidelijker te maken.

Dhr. BRAHMS (MSG eG) verzoekt erop toe te zien dat de voorschriften aanvaardbaar zijn voor het bedrijfsleven, met name voor kleine particuliere binnenvaartondernemingen. Aan de huidige voorschriften wordt verregaand voldaan. Als men tot een modernisering wil overgaan, moet er een onderscheid worden gemaakt tussen de bestaande vloot en de nieuwe vaartuigen. Hij wijst er bovendien op dat de sector sterk afhankelijk is van de kleine binnenvaartschepen, vooral in periodes van lage waterstanden.

### 3. Conclusies en volgende stappen

De VOORZITTER komt tot de onderstaande conclusies:

- Dankzij de belangrijke bijdragen van de EBU/ESO, de GERC, de ETF en de Duitse delegatie kon er tijdens de workshop een open gedachtewisseling worden gevoerd over de huidige situatie met betrekking tot de verblijven aan boord van binnenvaartschepen. Alles wat tijdens deze workshop werd besproken, zal worden meegenomen in de probleemanalyse die aan de regelgevende werkzaamheden voorafgaat.
- De belangrijkste vaststelling is dat de huidige verblijven ruimschoots voldoen aan de minimumvoorschriften in hoofdstuk 15 van ES-TRIN. Op een overgrote meerderheid van de schepen - zowel moderne als oudere - heeft men uit eigen beweging investeringen gedaan om de kwaliteit van de verblijven aan boord te verbeteren. Zowel de behoeften van de bemanning als de technologie zijn sterk geëvolueerd.
- Een gedegen herziening van de voorschriften voor de verblijven, waarbij de goede praktijken en opgedane ervaring in aanmerking worden genomen, is mogelijk. Er zijn echter nog verschillende fundamentele vragen die een antwoord behoeven en waarover het Comité een besluit zou moeten nemen. Een dergelijk besluit zou dan richting geven aan de werkzaamheden van CESNI/PT.
- Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de leefruimte op een schip van een particuliere eigenaar (privéwoning) enerzijds, en verblijven voor werknemers (zowel op een schip in particulier eigendom als op een schip van een rederij) anderzijds. Bij passagiersschepen geldt dit zowel voor de bemanning als het boordpersoneel.
- Bij de behandeling van deze problematiek mogen nieuw gebouwde schepen en bestaande schepen (ombouw of vervanging van de verblijven) niet over één kam geschoren worden. Een soepele benadering met aandacht voor de situatie van de bestaande schepen is onontbeerlijk, om ervoor te zorgen dat het bedrijfsleven de nieuwe voorschriften kan aanvaarden en niet voor onoverkomelijke problemen komt te staan.
- Er moet rekening worden gehouden met de verschillende scheepstypes en -afmetingen en de nieuwe exploitatiewijzen. De vereisten zouden kunnen verschillen in functie van de vaarzones (1, 2, 3, 4 en R).
- Verschillende partijen zijn bereid om in een kleine groep samen te werken om te komen tot een overzicht van de mogelijkheden om de voorschriften van hoofdstuk 15 van ES-TRIN te moderniseren. Als de EBU, ESO, ETF, GERC<sup>2</sup> en de Duitse delegatie tot een akkoord kunnen komen, kan het voorstel ter behandeling worden voorgelegd aan de werkgroep CESNI/PT.
- *Het secretariaat wordt verzocht een probleemanalyse op te stellen in het licht van de resultaten van de workshop, zodat het Comité in april een besluit kan nemen over de principiële vragen en de eventuele opname van dit onderwerp in het werkprogramma voor 2019-2021.*

---

<sup>2</sup> De vertegenwoordigers van de GERC hebben een studievoorbehoud gemaakt met betrekking tot hun betrokkenheid bij de toekomstige werkzaamheden. Zij willen hierover eerst intern binnen de GERC overleggen.

**Lijst van aanwezigen  
Workshop van 19 november 2019  
te Straatsburg**

<b>ORGANISATION</b>	<b>NAME</b>	<b>FIRST NAME</b>	<b>Presence (yes =&gt; Signature)</b>
AUSTRIA	STANGL-BRACHNIK	Christian	
BELGIUM	DELAERE	Didier	
CZECH REPUBLIC	PAVLOVIC	Sebastian	
FRANCE	PATETTA	Mickaël	
FRANCE	GORGES	Guillaume	
FRANCE	BROERE	Robert	
GERMANY	FÜNGERLINGS	Friedrich	
GERMANY	HERRMANN	Bärbel	
GERMANY	KLICHE	Winfried	
GERMANY	WERNICKE	Chr.-Alexander	
GERMANY	STÄUDTNER	André	
NETHERLANDS	ARNTZ	Henk	
NETHERLANDS	VERMEULEN	Rens	
ROMANIA	NEAGU	Alexandru	
SWITZERLAND	BÜHLER	Max	
SWITZERLAND	EGGER	Andreas	
SWITZERLAND	KÖRSCHGEN	Ulf	
UKRAINE	SLOZKO	Mykola	
ESO (BDS Binnenschiffahrt)	MNICH	Stephen	
ESO (BDS Binnenschiffahrt)	HERWECK	Horst	
ESO (BDS Binnenschiffahrt)	STUNTZ	Torsten	
ESO/EBU	VAN DIJK-VOLKER	Annelies	
ESO/EBU	PATER – DE GROOT	Lijdia	
RECOGNISED CLASSIFICATION SOCIETIES	JOORMANN	Bas	
RECOGNISED CLASSIFICATION SOCIETIES	JACOBS	Guy	
DANUBE COMMISSION	TSARNAKLISKIY	Sergey	
CCNR	BOYER	Benjamin	
CCNR	PAULI	Gernot	
MSG eG	BRAHMS	Andreas	
BDB	STOMMEL	Andreas	

**Andere bijlagen:**

**Bijlage 2** – Programma van de workshop

**Bijlage 3** – A. Van Dijk "Hoe zien de verblijven aan boord er in het jaar 2018 uit? Realistische momentopname"

**Bijlage 4** – F. Fünfingerlings "Kritische Betrachtung der aktuellen Vorschriften"

<b>Annexes are located on website under</b>	<b>CESNI/PT 2018</b>	<b>cesnipt18_106en_m_2</b>
<b>Les annexes sont enregistrées sur le site sous</b>		<b>cesnipt18_106fr_m_2</b>
<b>Die Anlagen stehen auf der Website unter</b>		<b>cesnipt18_106de_m_2</b>
<b>De bijlagen staan op de website onder</b>		<b>cesnipt18_106nl_m_2</b>
	<b>CESNI/PT 2018 NL</b>	<b>cesnipt18_106nl_m_3</b>
	<b>CESNI/PT 2018 DE</b>	<b>cesnipt18_106de_m_4</b>

\*\*\*