

## Contributions reçues lors de la consultation sectorielle du 14 décembre 2021

Communication du Secrétariat

---

Documents de référence :

- CESNI/QP (21)a 108 (projet d'ordre du jour)
- [Communiqué de presse](#)

Le Secrétariat tient à remercier les partenaires sociaux d'IWT Platform et de l'ETF, Mme Herlinde Liégeois, en tant que présidente du groupe de travail temporaire CESNI/QP/Crew, ainsi que Mme Christelle Rousseau, de la Commission européenne, pour avoir co-organisé la consultation sectorielle (webinaire) sur les futures prescriptions relatives aux équipages le 14 décembre 2021.

Nous remercions tout particulièrement les **plus de 80 participants** au webinaire, qui ont échangé et recueilli des idées sur les futures prescriptions européennes relatives aux équipages.

Ce document vise à synthétiser les questions et les réponses possibles formulées lors de la réunion.

### **Rappel des objectifs**

L'objectif principal de la réunion était de **présenter la feuille de route au secteur, car elle constitue une pierre angulaire** pour le développement d'un cadre juridique au niveau européen.

L'autre objectif principal de la réunion était de **consulter le secteur afin de recueillir des informations sur les aspects pratiques**, notamment en ce qui concerne le « champ d'application » et la « flexibilité » des futures prescriptions européennes relatives aux équipages. **Cette consultation sectorielle** a permis d'échanger des idées et de recueillir **des contributions sur les aspects encore en suspens de la feuille de route**.

### **Actions réalisées**

Les participants ont été accueillis par la nouvelle Secrétaire générale de la Commission centrale, Mme Lucia Luijten. Celle-ci a donné un bref aperçu de l'historique et du contexte de la réunion. Plusieurs orateurs se sont également exprimés sur la feuille de route pendant le webinaire, afin d'informer ceux des participants qui possèdent une expertise pratique en matière de conditions de travail et de charge de travail à bord. La présidente du CESNI/QP/Crew, Mme Herlinde Liégeois, de la délégation belge, a rappelé le contenu général de la feuille de route et a animé les échanges. Mme Christelle Rousseau, de la Commission européenne, a mis l'accent sur l'action envisagée au niveau de l'UE, notamment avec la concrétisation simultanée de l'initiative sur les outils électroniques (« e-tools ») et des prescriptions relatives aux équipages. Enfin, M. Jörg Rusche, du Secrétariat du CESNI, a brièvement présenté les éléments de consensus ainsi que l'état d'avancement de chaque aspect particulier de la feuille de route.

Les partenaires sociaux ont présenté les sujets les plus importants ainsi que les questions concrètes identifiées en vue de leur examen lors du webinaire.

### **Contributions recueillies pendant la réunion<sup>1</sup>**

---

<sup>1</sup> Veuillez noter que les diagrammes contenant les résultats de la consultation sectorielle ne sont disponibles qu'en anglais.

**I. Questions recueillies après la présentation des actions envisagées au niveau européen (Mme Christelle Rousseau)**

**Comment le calendrier relatif à la mise en œuvre des outils électroniques (prévue pour 2028) peut-il correspondre à celui de la mise en œuvre du règlement eFTI (informations électroniques relatives au transport de marchandises) (2025) ?**

Mme ROUSSEAU explique qu'il s'agit de deux sujets différents et de deux initiatives différentes. Le règlement eFTI concerne également les voies navigables et les documents. Comme il sera déjà en place et entré en vigueur, il pourrait également s'étendre à d'autres documents qui ne sont pas susceptibles d'être concernés par l'initiative sur les outils électroniques.

**Comment la Commission européenne envisage-t-elle le guichet unique de navigation intérieure électronique (e-IWT) en termes de partage d'informations avec les autorités ? Le Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD) est-il pris en compte ?**

Mme ROUSSEAU déclare que, si les autorités de délivrance ou les autorités de contrôle peuvent, avec les droits d'accès réservés aux utilisateurs, consulter les informations disponibles dans le système protégé, la Commission et les co-législateurs agiront en respectant pleinement la législation relative à la protection des données.

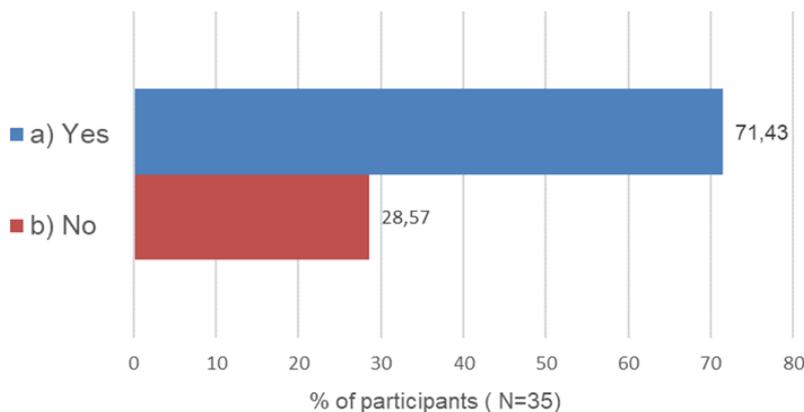
**II. Champ d'application des prescriptions européennes relatives aux équipages**

**THÉMATIQUE N° 1 : PERSONNEL CONCERNÉ - PERSONNEL DE SÉCURITÉ**

**Question 1 : Le personnel de sécurité doit-il être couvert par les nouvelles prescriptions relatives aux équipages ?**

- a) Oui
- b) Non

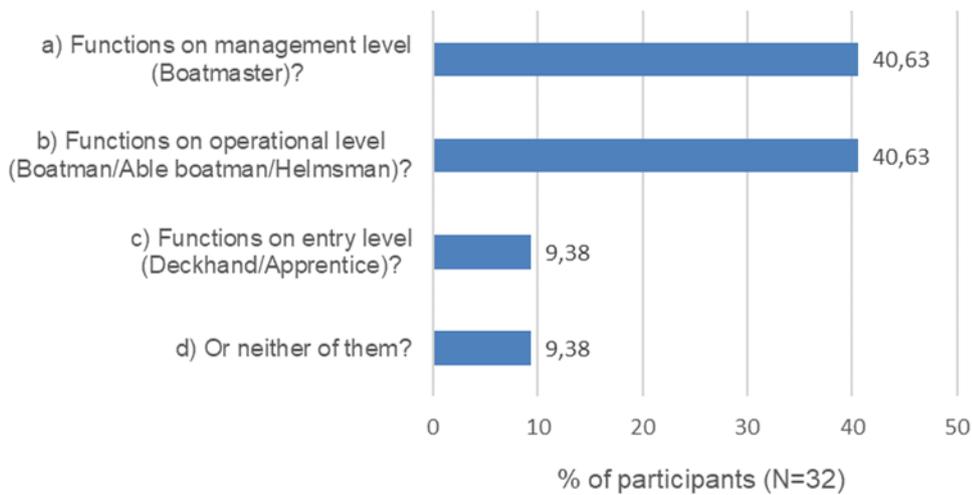
Should safety personnel be covered in the new manning regulations?



**Question 2 : Dans la navigation des passagers, les fonctions de sécurité peuvent-elles être associées à toutes les fonctions ?**

- a) Fonctions au niveau de commandement (conducteur) ?
- b) Fonctions au niveau opérationnel (matelot / maître-matelot / timonier) ?
- c) Fonctions au niveau de base (homme de pont / matelot léger) ?
- d) Ou aucune de ces fonctions ?

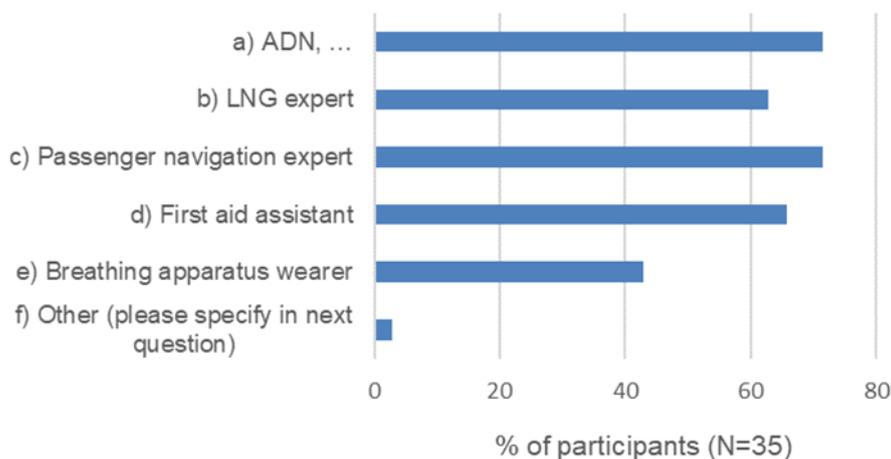
In passenger navigation, can safety functions be combined with all functions?



**Question 3 : Quelles fonctions du personnel de sécurité devraient être incluses dans les nouvelles prescriptions relatives aux équipages (plusieurs réponses possibles) ?**

- a) ADN, ...
- b) Expert en GNL
- c) Expert en navigation à passagers
- d) Secouriste
- e) Porteur d'appareil respiratoire
- f) Autres (veuillez préciser à la question suivante)

What safety personnel functions do we include in the new manning regulations (more than one answer possible)?



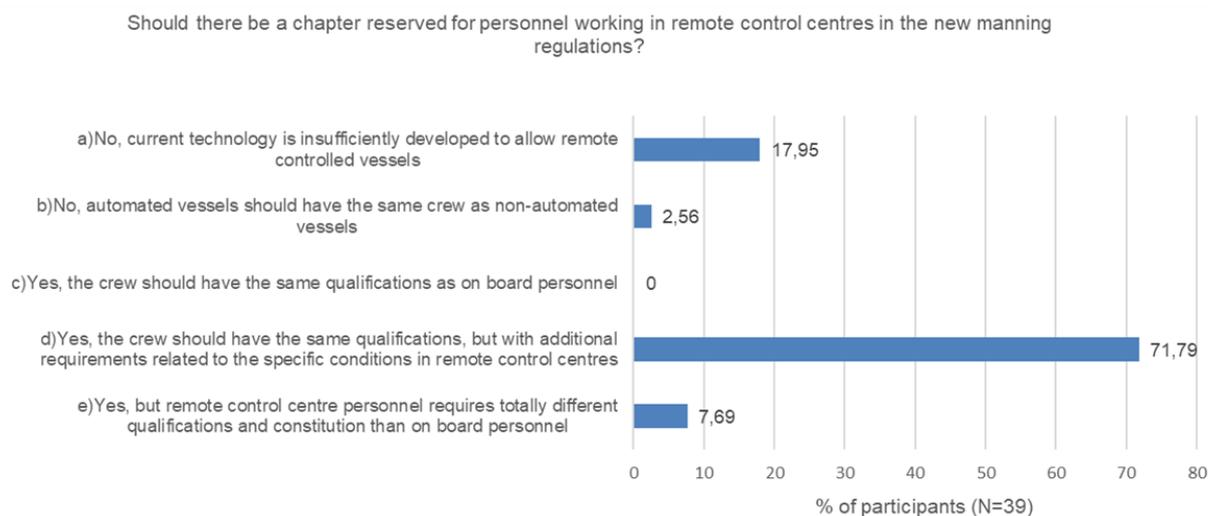
**Question 4 : Si vous avez choisi « Autres », veuillez préciser :**

- Les tiers peuvent couvrir tous les cas de figure
- Tous ceux inclus dans le dossier de sécurité
- Les procédures d'homme par-dessus bord

**THÉMATIQUE N° 2 : PERSONNEL CONCERNÉ - PERSONNEL DE LA CENTRALE DE COMMANDE À DISTANCE**

**Question 5 : Les nouvelles prescriptions relatives aux équipages devraient-elles comporter un chapitre consacré au personnel travaillant dans les centrales de commande à distance ?**

- a) Non, la technologie actuelle n'est pas suffisamment avancée pour permettre la commande à distance des bateaux
- b) Non, les bateaux automatisés devraient avoir le même équipage que les bateaux non automatisés
- c) Oui, l'équipage devrait avoir les mêmes qualifications que le personnel présent à bord
- d) Oui, l'équipage devrait avoir les mêmes qualifications, mais avec des exigences supplémentaires liées aux conditions spécifiques des centrales de commande à distance
- e) Oui, mais les qualifications et la composition du personnel de la centrale de commande à distance sont totalement différentes de celles du personnel présent à bord



**Réactions recueillies sur la thématique n° 2 : « personnel de la centrale de commande »**

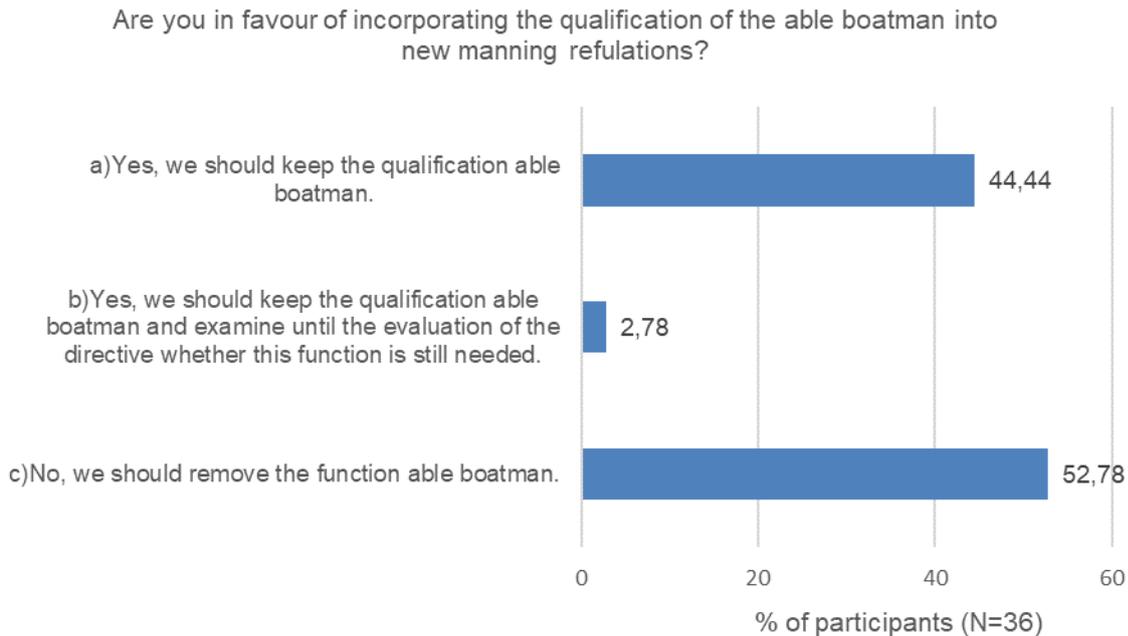
M. VAN DAM, propriétaire de bateau, commente les raisons qui l'ont amené à choisir l'option e) : *Oui, mais les qualifications et la composition du personnel de la centrale de commande à distance sont totalement différentes de celles du personnel présent à bord. Par exemple, sur le Canal Albert, une partie de l'équipage est toujours présente à bord, alors que le conducteur qui se trouve à la centrale de contrôle à distance doit avoir une bonne connaissance de la voie navigable pour naviguer en toute sécurité. Selon lui, il est important de faire la différence entre les qualifications du personnel présent à bord et celles du personnel se trouvant dans une centrale de commande à distance et de se projeter dans l'avenir.*

M. PIKAART, propriétaire de bateau et membre fondateur de SHIPPING TECHNOLOGY, explique pourquoi il a choisi l'option b) : *Non, les bateaux automatisés devraient avoir le même équipage que les bateaux non automatisés. Il faudra un certain temps avant que le nouveau cadre juridique entre en vigueur. Les centrales de commande à distance ne rendent pas inutiles les qualifications du personnel présent à bord. Il s'agit simplement de la partie du travail qui peut être effectuée dans la centrale de commande à distance.*

### THÉMATIQUE N° 3 : PERSONNEL CONCERNÉ - QUALIFICATIONS AU NIVEAU OPÉRATIONNEL

**Question 6 : Êtes-vous favorable à l'intégration de la qualification de maître-matelot dans les nouvelles prescriptions relatives aux équipages ?**

- a) Oui, la qualification de maître-matelot devrait être conservée
- b) Oui, la qualification de maître-matelot devrait être conservée et, en attendant l'évaluation de la directive, il faudrait vérifier si cette fonction est encore nécessaire
- c) Non, la fonction de maître-matelot devrait être supprimée.



#### Réactions recueillies sur la thématique n° 3 : « qualifications au niveau opérationnel »

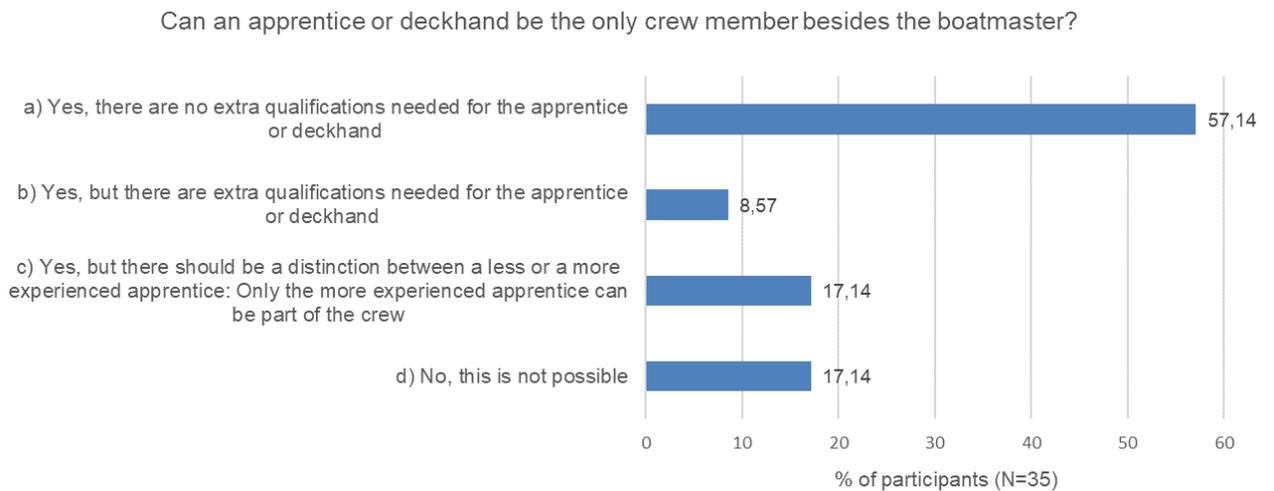
M. VAN DAM explique pourquoi il a choisi l'option c) : *Non, la fonction de maître-matelot devrait être supprimée.* La plupart des participants ont choisi cette solution, ce qui ne semble pas l'étonner. Le cadre juridique ne correspond pas à la pratique ; le travail à bord devient plus facile du point de vue physique. La qualification de maître-matelot pourrait être exclue des futures prescriptions relatives aux équipages. L'employeur doit se concentrer sur l'employé et peut sans aucun doute voir rapidement si un nouveau venu est compétent et motivé. Si les gens sont motivés, ils veulent généralement devenir timonier. La qualification de « maître-matelot » n'est souvent qu'une « fonction passagère » à remplir afin d'accumuler suffisamment de temps de navigation pour devenir timonier. Dans bien des cas, on ne reste maître-matelot que pendant un an, avant d'occuper le poste de timonier, et M. Van Dam ne peut pas croire qu'une qualification supplémentaire, comme un certificat d'opérateur du service radiotéléphonique, puisse constituer un obstacle à cet égard. Du point de vue de l'employeur, **la qualification de maître-matelot ne présente aucune valeur ajoutée.** Du côté de l'employé, il existe **d'autres possibilités d'acquérir plus de compétences**, par exemple en tant que timonier. En ce qui concerne les aspects techniques, **il convient d'inclure davantage de règles de sécurité dans les qualifications actuelles.**

Pendant les échanges en ligne (M. Verberght), il est également indiqué qu'il serait justifié de supprimer la qualification de maître-matelot dans les prescriptions futures règlements relatifs aux équipages, étant donné que, jusqu'en 2022, il fallait moins de temps de navigation pour devenir matelot aux Pays-Bas et en Belgique.

#### THÉMATIQUE N° 4 : PERSONNEL CONCERNÉ - QUALIFICATIONS AU NIVEAU DE BASE

**Question 7 : Est-il envisageable qu'un apprenti ou un homme de pont soit le seul membre d'équipage présent en plus du conducteur ?**

- a) Oui, aucune qualification supplémentaire n'est requise pour l'apprenti ou l'homme de pont
- b) Oui, mais des qualifications supplémentaires sont nécessaires pour l'apprenti ou l'homme de pont
- c) Oui, mais une distinction devrait être faite entre un apprenti moins expérimenté et un apprenti plus expérimenté : seul un apprenti plus expérimenté peut faire partie de l'équipage
- d) Non, cela n'est pas possible



#### Réactions recueillies sur la thématique n° 4 : « qualifications au niveau de base »

M. KERKHOF (ETF) explique pourquoi il a choisi l'option a) : *Oui, aucune qualification supplémentaire n'est requise pour l'apprenti ou l'homme de pont.* Il semble primordial de veiller à ce que l'instructeur de l'apprenti ait les **compétences nécessaires pour superviser correctement** l'apprenti ou tout autre nouveau venu qui a simplement suivi avec succès une formation de base en matière de sécurité avant de commencer à travailler à bord.

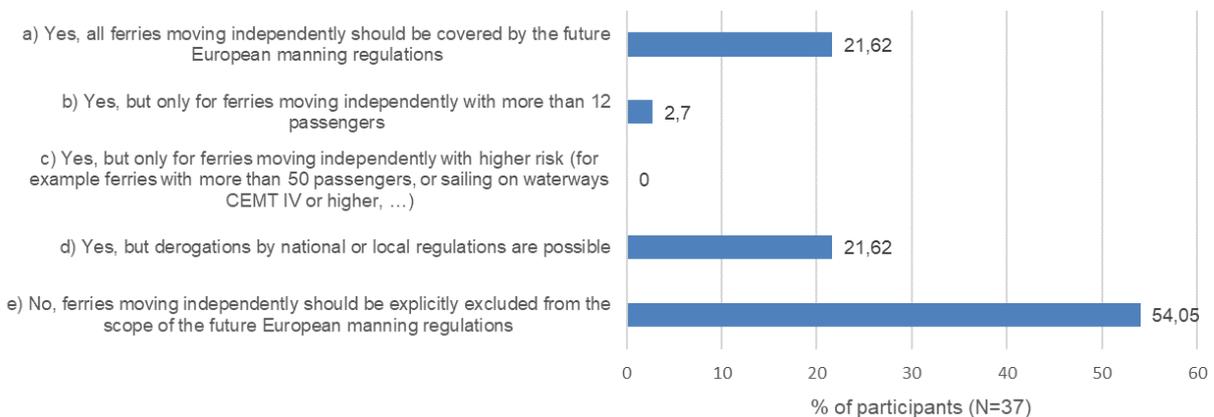
M. VAN DAM déclare qu'il faut pouvoir compter à bord des personnes ayant des **compétences pratiques** ; il n'est pas nécessaire que tous les membres de l'équipage disposent de hautes compétences et connaissances. En ce qui concerne les bateaux d'une longueur inférieure à 55 m (et qui ne peuvent être conduits que par une seule personne aux Pays-Bas et en Belgique), une possibilité pourrait consister à offrir un stage et à bénéficier d'un avantage si le conducteur du bateau (en tant que superviseur) proposait de rester à bord avec un membre de la famille. La présence de stagiaires (apprentis) devrait être limitée dans le temps. La longueur du bateau/convoi devrait être prise en compte. La question posée était malheureusement un peu trop vague. Le secteur de la navigation intérieure a besoin de beaucoup de monde, les charges pour travailler dans le secteur devraient être faibles.

## THÉMATIQUE N° 5 : BATEAUX OU BÂTIMENTS CONCERNÉS - EXEMPTION POUR LES BACS

### Question 8 : Devrait-il y avoir un chapitre consacré aux bacs se déplaçant de manière indépendante dans les nouvelles prescriptions relatives aux équipages ?

- a) Oui, tous les bacs se déplaçant de manière indépendante devraient être couverts par les futures prescriptions relatives aux équipages
- b) Oui, mais seulement pour les bacs se déplaçant de manière indépendante qui peuvent accueillir plus de 12 passagers
- c) Oui, mais seulement pour les bacs se déplaçant de manière indépendante présentant un risque plus élevé (par exemple les bacs pouvant accueillir plus de 50 passagers ou exploités sur les voies d'eau CEMT IV ou supérieures, ...)
- d) Oui, mais des dérogations devraient être possibles par le biais de prescriptions nationales ou régionales
- e) Non, les bacs se déplaçant de manière indépendante devraient être explicitement exclus du champ d'application des futures prescriptions relatives aux équipages

Should there be a chapter reserved for ferries moving independently in the new manning regulations?



### Réactions recueillies sur la thématique n° 5 : « exemption pour les bacs »

M. POHL, propriétaire d'une entreprise de bacs sur le Rhin, explique pourquoi il a choisi l'option d) : *Oui, mais des dérogations devraient être possibles par le biais de prescriptions nationales ou régionales. Le type et la zone d'utilisation des bacs sont très divers ; parfois les bacs ne traversent même pas la voie navigable principale.* Les règles nationales semblent donc plus adaptées.

M. VAN TOOR, propriétaire de bateau, explique que les bacs sont différents des autres bateaux car ils font **partie de l'infrastructure** ; ce sont des ponts qui se prêtent à la navigation. Presque tous les bacs **travaillent localement** ; la conduite d'un bac est différente de la navigation intérieure classique. Il n'est pas obligatoire de disposer d'un livret de service et les bacs ne sont guère soumis aux réglementations internationales existantes. Comme M. Pohl, il est également favorable à ce que les bacs soient exclus des prescriptions européennes relatives aux équipages.

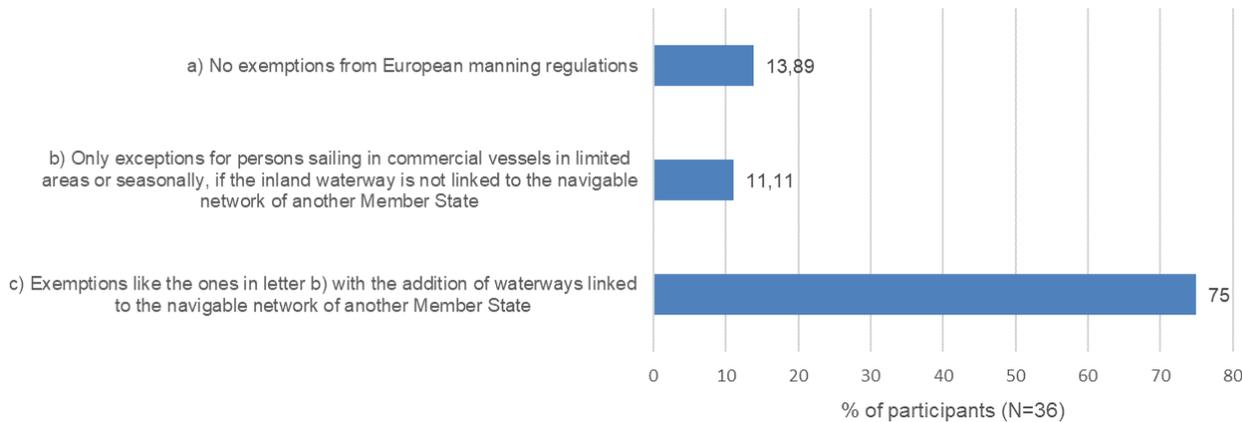
M. DROSSAERS, qui conduit des bacs à Amsterdam, se déclare également favorable à ce que les bacs soient exclus des futures prescriptions européennes relatives aux équipages, ajoutant qu'il devrait y avoir une **formation locale pour les apprentis** et une formation spécifique pour le personnel travaillant à bord des bacs. Cette formation sur mesure serait plus adaptée que l'utilisation du certificat de qualification de conducteur de bateau pour les bacs.

## THÉMATIQUE N° 6 : BATEAUX OU BÂTIMENTS CONCERNÉS - EXEMPTION POUR LES BATEAUX EXPLOITÉS QUE LOCALEMENT

### Question 9 : Les bateaux qui ne sont exploités que localement

- a) Ne devraient pas bénéficier de dérogations aux prescriptions européennes relatives aux équipages
- b) Devraient bénéficier de dérogations seulement pour les personnes à bord de bateaux commerciaux qui sont exploités dans une zone limitée ou de manière saisonnière, à condition que la voie d'eau intérieure ne soit pas reliée au réseau navigable d'un autre État membre
- c) Devraient bénéficier de dérogations dans les conditions énoncées à la lettre b), y compris lorsque la voie d'eau intérieure est reliée au réseau navigable d'un autre État membre

For vessels with only local significance there should be...



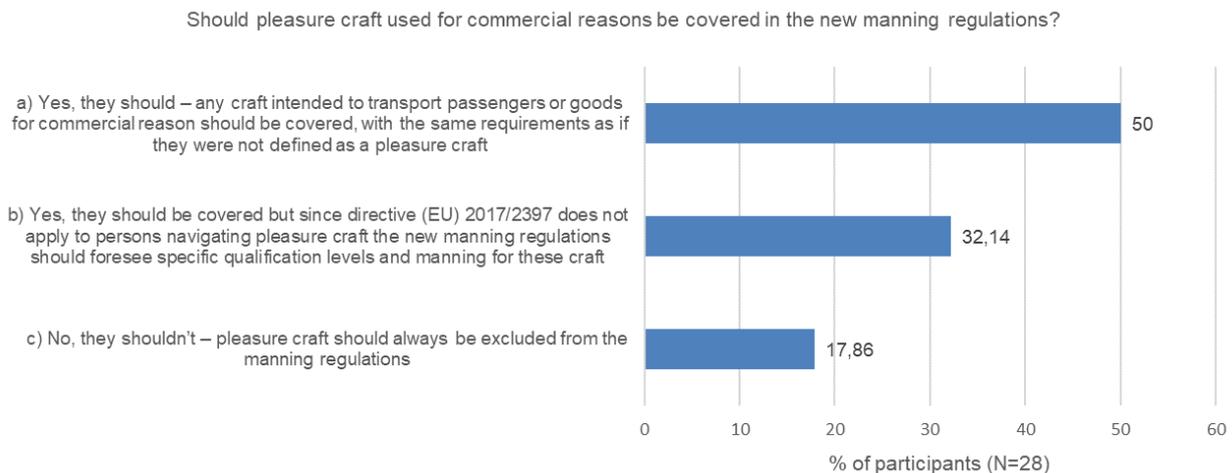
### Réactions recueillies sur la thématique n° 6 : « exemption pour les bateaux exploités que localement »

Mme SCHELSTRAETE, représentante d'une organisation de navigation de passagers en Flandre, explique pourquoi elle a choisi l'option c) : *Devraient bénéficier de dérogations dans les conditions énoncées à la lettre b), y compris lorsque la voie d'eau intérieure est reliée au réseau navigable d'un autre État membre.* Il semble important de pouvoir bénéficier des exemptions existantes en raison du caractère local et saisonnier pour les petites entreprises. Le **secteur devrait être protégé** à cet égard.

## THÉMATIQUE N° 7 : BATEAUX OU BÂTIMENTS CONCERNÉS - BATEAUX DE PLAISANCE UTILISÉS À DES FINS COMMERCIALES

**Question 10 : Les bateaux de plaisance utilisés à des fins commerciales devraient-ils être couverts par les nouvelles prescriptions relatives aux équipages ?**

- a) Oui, tout bateau destiné à transporter des passagers ou des marchandises à des fins commerciales devrait être couvert, avec les mêmes exigences que s'il ne s'agissait pas d'un bateau de plaisance
- b) Oui, ils devraient être couverts, mais étant donné que la directive (UE) 2017/2397 ne s'applique pas aux personnes naviguant à bord de bateaux de plaisance, les nouvelles prescriptions relatives aux équipages devraient prévoir des niveaux de qualification et des effectifs spécifiques pour ces bateaux
- c) Non, ils ne devraient pas être couverts - les bateaux de plaisance devraient toujours être exclus des prescriptions relatives aux équipages



### Réactions recueillies sur la thématique n° 2 : « bateaux de plaisance utilisés à des fins commerciales »

Les participants sont perplexes quant à la formulation de la question.

M. KLEINE déclare que la règle suivante devrait s'appliquer : si un bateau est utilisé pour des raisons commerciales, il doit être conforme aux règles.

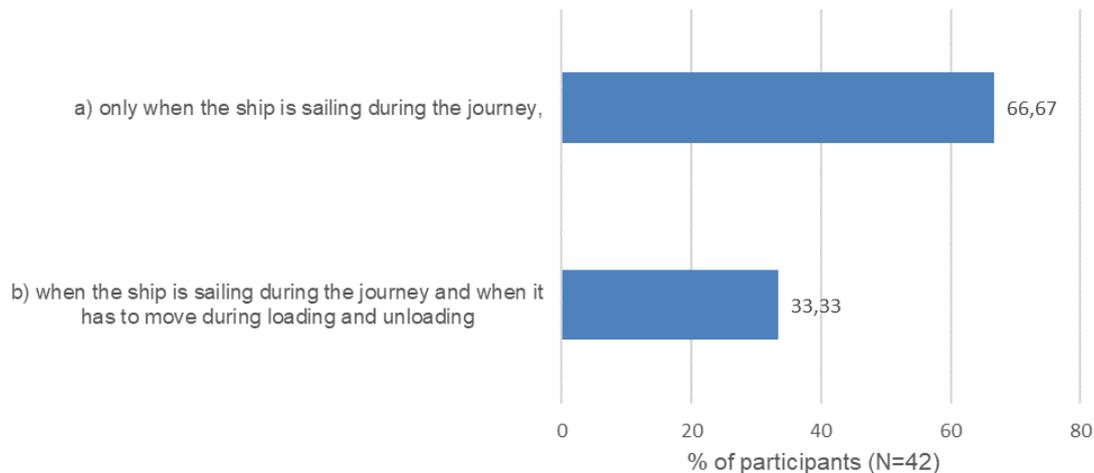
M. HOHENBILD explique pourquoi il a choisi l'option a) : *Oui, ils devraient - tout bateau destiné à transporter des passagers ou des marchandises à des fins commerciales devrait être couvert, avec les mêmes exigences que s'il n'était pas défini comme un bateau de plaisance.* Les bateaux de plaisance qui transportent des passagers à des fins commerciales se trouvent en concurrence avec les bateaux d'excursions journalières navigant à des fins commerciales. Par conséquent, il ne devrait pas y avoir de différence dans les prescriptions relatives aux équipages. Mme BECKSCHÄFER et M. NAUHEIMER signalent qu'en Allemagne, il existe effectivement des bateaux commerciaux transportant plus de 12 passagers qui ne sont pas traités de la même manière que les bateaux d'excursions journalières, tant en termes d'équipement que de qualification de l'équipage (par exemple en ce qui concerne la radiotéléphonie). Les PARTICIPANTS estiment qu'une bonne définition du terme « bateau à passagers » sera nécessaire pour couvrir clairement tous les cas où la sécurité des passagers est concernée de la même manière qu'à bord des bateaux de plus de 12 passagers.

## THÉMATIQUE N° 8 : PÉRIODES AUXQUELLES DEVRAIENT S'APPLIQUER LES PRESCRIPTIONS EUROPÉENNES RELATIVES AUX ÉQUIPAGES - ÉQUIPAGE REQUIS À BORD D'UN BATEAU QUI NE FAIT PAS ROUTE

### Question 11 : L'équipage minimum devrait se trouver à bord

- a) seulement lorsque le bateau fait route, en cours de voyage,
- b) lorsque le bateau fait route, en cours de voyage et lorsqu'il doit se déplacer pendant le chargement et le déchargement.

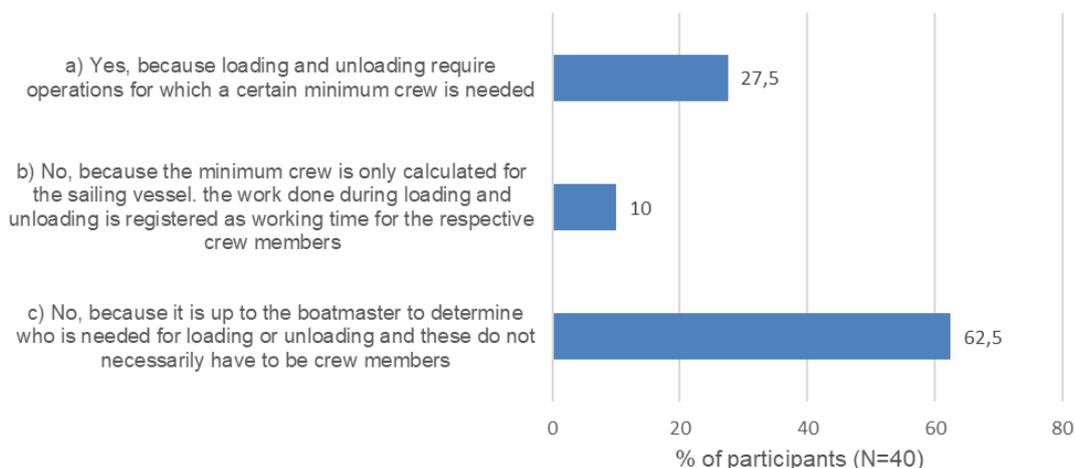
The minimum crew should be on board...



### Question 12 : Faut-il une disposition distincte pour un équipage minimum requis pendant le chargement et le déchargement ?

- a) Oui, car le chargement et le déchargement sont des opérations nécessitant la présence d'un certain équipage minimum
- b) Non, car l'équipage minimum n'est déterminé que pour le bateau faisant route les tâches effectuées pendant le chargement et le déchargement sont enregistrées comme temps de travail pour les membres d'équipage concernés
- c) Non, car il appartient au conducteur de déterminer quelles personnes sont nécessaires pour le chargement ou le déchargement, et il ne s'agit pas nécessairement de membres de l'équipage

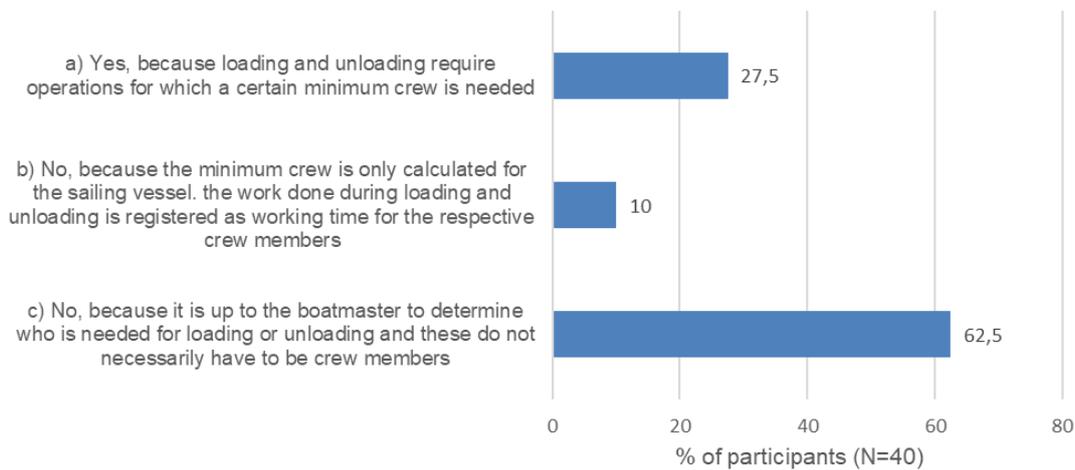
Do we need a separate provision for a minimum crew during loading and unloading?



**Question 13 : Faut-il une disposition distincte pour un équipage minimum requis pendant que le bateau est en stationnement ?**

- a) Oui, les prescriptions de police ne sont pas claires en ce qui concerne les qualifications requises pour une veille ou surveillance par une personne capable d'intervenir rapidement
- b) Non, les prescriptions de police sont suffisantes

Do we need a separate provision for a minimum crew during loading and unloading?



**Réactions recueillies sur la thématique n° 8 : « périodes auxquelles devraient s'appliquer les prescriptions européennes relatives aux équipages - équipage requis à bord d'un bateau qui ne fait pas route »**

M. KERKHOF souligne, en ce qui concerne la question 11 (savoir quand l'équipage minimum devrait se trouver à bord), que la réponse dépend également du nombre de membres d'équipage et de la longueur du bateau.

M. GORIN, représentant de l'Union des navigateurs de Russie, explique que, dans la pratique russe, différents niveaux de qualification existent en parallèle en navigation intérieure, y compris en ce qui concerne la veille. Dans la pratique russe de la navigation fluviale, en ce qui concerne l'équipage minimum, il existe encore des positions doubles : capitaine (conducteur) – chef ingénieur ; capitaine en second – ingénieur en second ; troisième capitaine suppléant – troisième ingénieur suppléant ; marin (matelot) – matelot garde-moteur.

M. VAN DAM insiste sur la sécurité à bord. En pratique, dans une situation d'urgence, le conducteur intervient lui-même, le cas échéant. Il faudrait réfléchir à la question de savoir si l'équipage doit être à bord lorsque le bateau ne navigue pas. Cela peut être un problème pour les entreprises familiales.

M. HOHENBILD déclare que la règle de l'équipage minimum ne devrait s'appliquer qu'au temps de navigation. Les barges de poussage sans bateau pousseur n'ont pas non plus d'équipage à bord pendant le chargement et le déchargement.

M. PIKAART et Mme PATER-GROOT soulignent l'importance de l'anticipation des développements attendus lors de l'élaboration des réglementations. **La réglementation devrait faciliter l'innovation.**

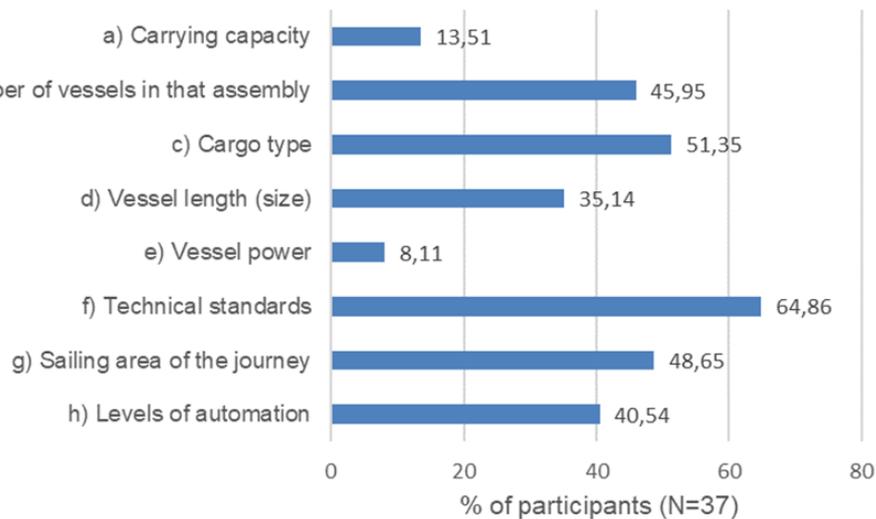
### III Flexibilité des prescriptions relatives aux équipages

#### THÉMATIQUE N° 9 : QUELS ÉLÉMENTS ONT UNE INCIDENCE SUR LA CHARGE DE TRAVAIL

**Question 14 : Pour les bateaux à marchandises, quels sont les 1 à 3 éléments qui ont la plus forte incidence sur la charge de travail à bord au niveau de base et au niveau opérationnel (homme de pont, apprenti, matelot, maître-matelot) ?**

- a) Le port en lourd
- b) Le nombre de bateaux dans la formation
- c) Le type de cargaison
- d) La longueur du bateau (dimensions)
- e) La puissance du bateau
- f) Les standards techniques
- g) Le secteur de navigation
- h) Le niveau d'automatisation

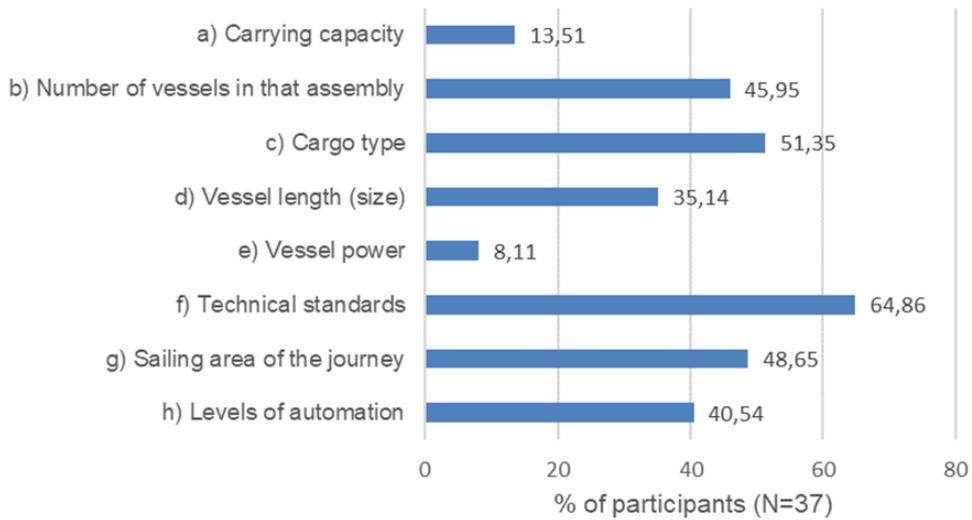
Which 1-3 element(s), for cargo vessels, has/have the biggest effect on workload on entry and operational level (deckhand, apprentice, boatman, able boatman) on board?



**Question 15 : Pour les bateaux à marchandises, quels sont les 1 à 3 éléments qui ont la plus forte incidence sur la charge de travail à bord au niveau de commandement (conducteur) ?**

- a) Le port en lourd
- b) Le nombre de bateaux dans la formation
- c) Le type de cargaison
- d) La longueur du bateau (dimensions)
- e) La puissance du bateau
- f) Les standards techniques
- g) Le secteur de navigation
- h) Le niveau d'automatisation

Which 1-3 element(s), for cargo vessels, has/have the biggest effect on workload on entry and operational level (deckhand, apprentice, boatman, able boatman) on board?



**Réactions recueillies sur la thématique n° 9 : « quels éléments ont une incidence sur la charge de travail »**

**Charge de travail sur les bateaux à marchandises**

M. PIKAART indique qu'au niveau opérationnel, sur les bateaux à marchandises, le nombre de bateaux composant la formation est un facteur très décisif. Il semble également logique que l'équipement technique, ainsi que le chargement et le déchargement, ont une incidence sur la charge de travail au niveau opérationnel et au niveau de commandement. Actuellement, lorsqu'il est question d'automatisation, on met l'accent peut-être un peu trop sur le processus nautique de commandement des bateaux, alors que d'autres tâches peuvent également être automatisées.

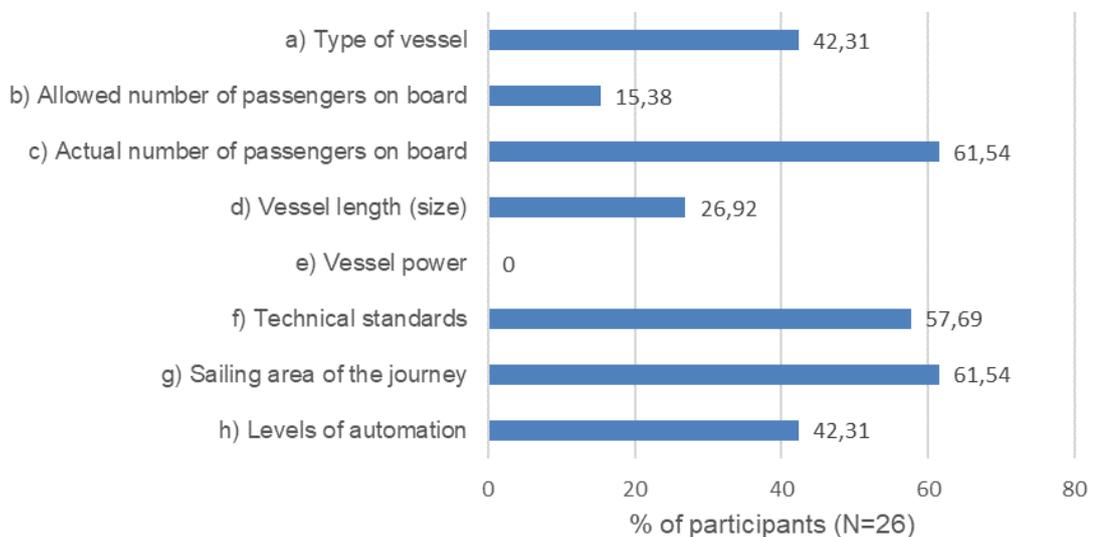
Les participants estiment qu'il semble important de réviser régulièrement les prescriptions relatives aux équipages de manière à suivre l'évolution des technologies.

M. KERKHOF déclare qu'en général, la charge de travail augmente avec la longueur des bateaux, mais la zone de navigation est également un aspect très important. Les conducteurs qui naviguent pendant 14 heures sans avoir de collègues compétents à bord sont moins motivés et les règles techniques ne résoudront pas entièrement ce problème.

**Question 16 : Pour les bateaux à passagers, quels sont les 1 à 3 éléments qui ont la plus forte incidence sur la charge de travail à bord au niveau de base et au niveau opérationnel (homme de pont, apprenti, matelot, maître-matelot) ?**

- a) Le type de bateau
- b) Le nombre des passagers admissibles à bord
- c) Le nombre effectif de passagers à bord
- d) La longueur du bateau (dimensions)
- e) La puissance du bateau
- f) Les standards techniques
- g) Le secteur de navigation
- h) Le niveau d'automatisation

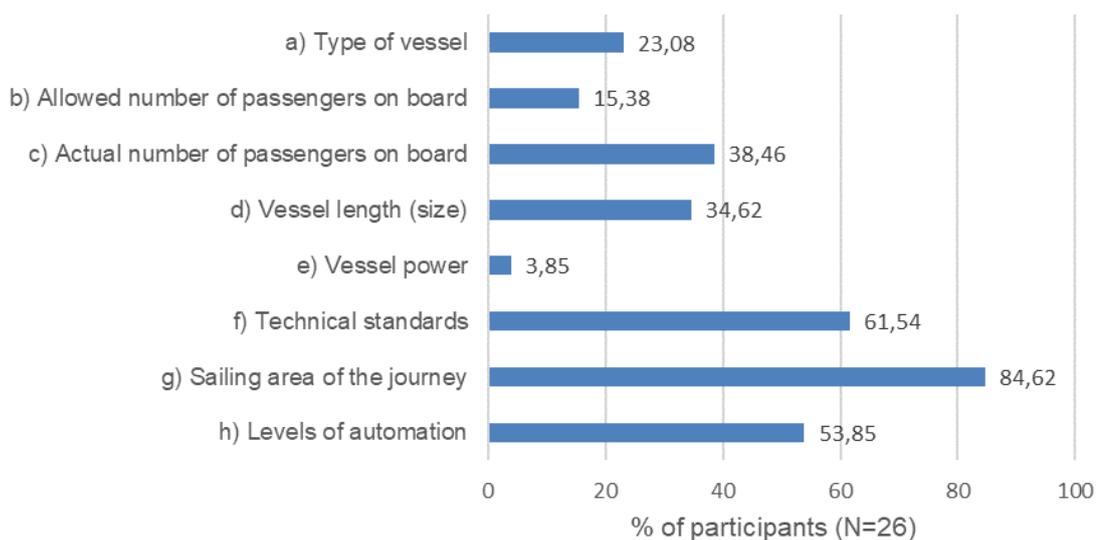
Which 1-3 element(s), for passenger vessels, has/ have the biggest effect on workload on entry and operational level (deckhand, apprentice, boatman, able boatman) on board?



**Question 17 : Pour les bateaux à passagers, quels sont les 1 à 3 éléments qui ont la plus forte incidence sur la charge de travail à bord au niveau de commandement (conducteur) et sur l'équipage requis à bord ?**

- a) Le type de bateau
- b) Le nombre des passagers admissibles à bord
- c) Le nombre effectif de passagers à bord
- d) La longueur du bateau (dimensions)
- e) La puissance du bateau
- f) Les standards techniques
- g) Le secteur de navigation
- h) Le niveau d'automatisation

Which 1-3 elements, for passenger vessels, has/have the biggest effect on workload on management level (boatmaster) and the crew needed on board?



**Réactions recueillies sur la thématique n° 9 « quels éléments ont une incidence sur la charge de travail »**

#### **Charge de travail sur les bateaux à passagers**

M. POHL déclare que la question concernant la charge de travail à bord des bateaux à passagers aurait dû faire la distinction entre les bateaux d'excursions journalières et les bateaux à cabine de passagers. Le nombre de passagers des bateaux d'excursions journalières étant en constante évolution, il peut s'avérer nécessaire de réagir plus spécifiquement aux incidents.

Les participants estiment que la sécurité doit être au premier plan et que le nombre de passagers et le nombre de salles à surveiller comptent plus que la longueur du bateau.

Mme SCHELSTRAETE est surprise de voir que, s'agissant de la charge de travail au niveau opérationnel, les participants ont voté pour le « nombre effectif de passagers à bord ». Étant donné que les petits bateaux d'excursions journalières ne comptent pas beaucoup de personnel à bord, elle ne comprend pas comment cet élément peut être pris en compte pour les grands bateaux d'excursions journalières. Il y a des activités nautiques qui ne changent pas, même avec de nombreux passagers à bord. Les **dispositions administratives** à respecter augmentent la charge de travail du personnel à bord des bateaux à passagers.

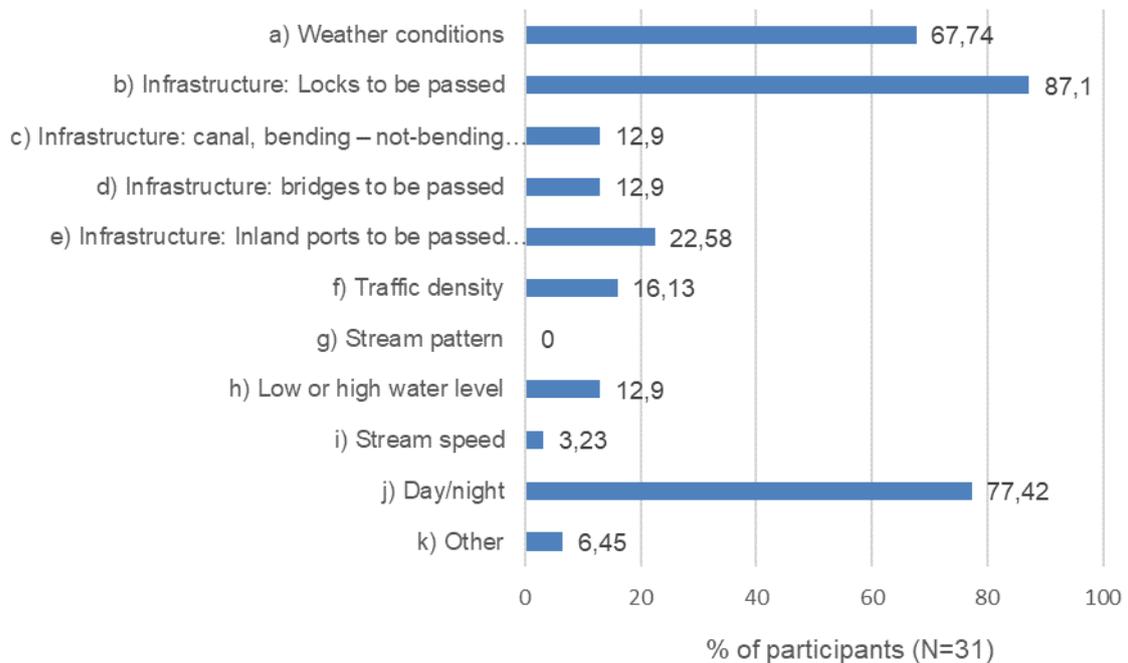
M. POHL souligne la différence entre un bateau de croisière à cabines avec un nombre déterminé de passagers et un bateau d'excursions journalières dont le nombre de passagers varie. Sur un bateau d'excursions journalières, on ne peut pas connaître le nombre de passagers, à moins qu'il ne s'agisse d'un voyage d'affrètement (charter).

Les participants estiment que les tâches administratives pourraient être allégées avec l'introduction d'un outil électronique permettant la saisie des données à inclure dans les livrets de service et les livres de bord, et deviendraient ainsi moins chronophages.

**Question 18 : Quels sont les 1 à 3 éléments sur un secteur donné qui ont la plus forte incidence sur la charge de travail au niveau de base et au niveau opérationnel ((homme de pont, apprenti, matelot, maître-matelot)?**

- a) Les conditions météorologiques
- b) L'infrastructure : les écluses à passer
- c) L'infrastructure : les canaux, les voies d'eau présentant des courbes ou non
- d) L'infrastructure : les ponts sous lesquels le bateau doit passer
- e) L'infrastructure : les ports intérieurs par lesquels le bateau doit passer (départ / arrivée)
- f) La densité du trafic
- g) Le sens des courants
- h) Les basses eaux ou hautes eaux
- i) La vitesse du courant
- j) Le jour / la nuit
- k) Autres :

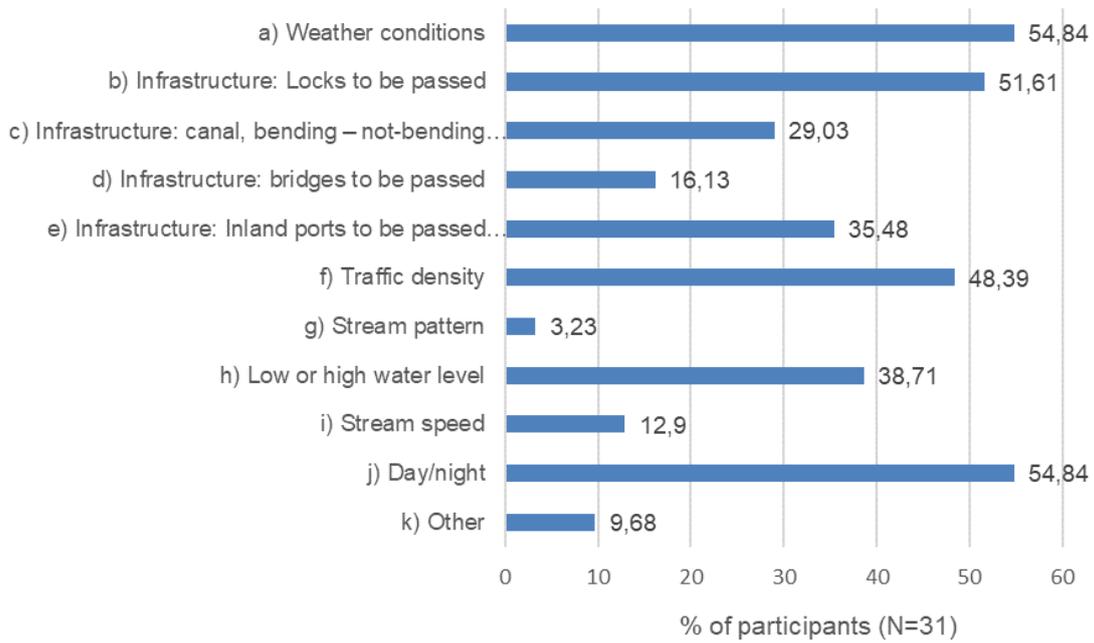
Which 1-3 area circumstances may influence the workload on entry and operational level (deckhand, apprentice, boatman, able boatman) during a journey?



**Question 19 : Quels sont les 1 à 3 éléments sur un secteur donné qui ont la plus forte incidence sur la charge de travail au niveau de commandement (conducteur)**

- a) Les conditions météorologiques
- b) L'infrastructure : les écluses à passer
- c) L'infrastructure : les canaux, les voies d'eau présentant des courbes ou non
- d) L'infrastructure : les ponts sous lesquels le bateau doit passer
- e) L'infrastructure : les ports intérieurs par lesquels le bateau doit passer (départ / arrivée)
- f) La densité du trafic
- g) Le sens des courants
- h) Les basses eaux ou hautes eaux
- i) La vitesse du courant
- j) Le jour / la nuit
- k) Autres :

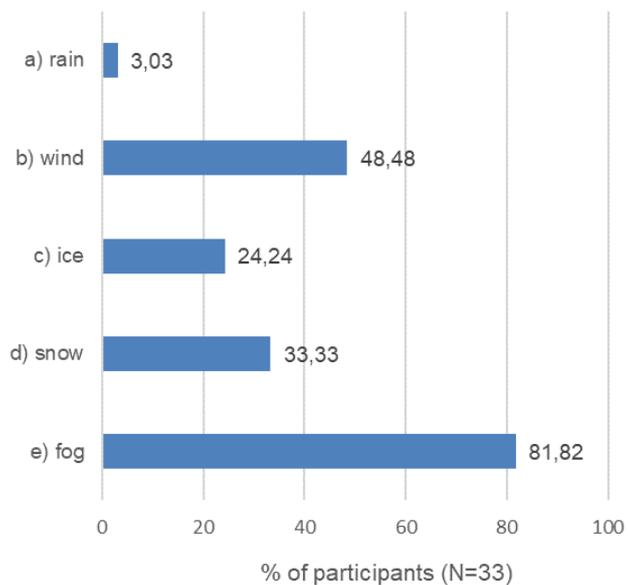
Which 1-3 area circumstances may influence the workload on management level (boatmaster) during a journey?



**Question 20 : Quelles sont les conditions météorologiques qui ont le plus d'impact sur la charge de travail pendant un voyage ?**

- a) la pluie
- b) le vent
- c) la glace
- d) la neige
- e) le brouillard

Which weather conditions do have the most impact on workload during a journey?

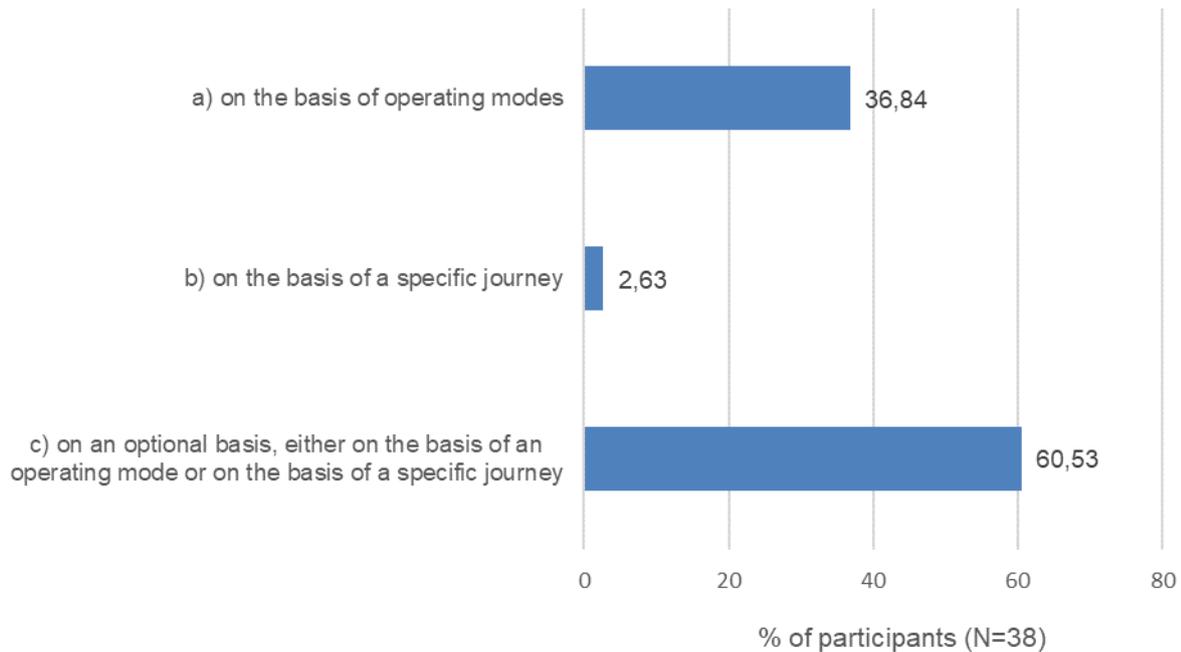


## THÉMATIQUE N° 10 : MODES D'EXPLOITATION

### Question 21 : L'équipage minimum devrait-il être déterminé

- a) sur la base des modes d'exploitation,
- b) sur la base du voyage à effectuer,
- c) au choix, sur la base du mode d'exploitation ou sur la base du voyage à effectuer.

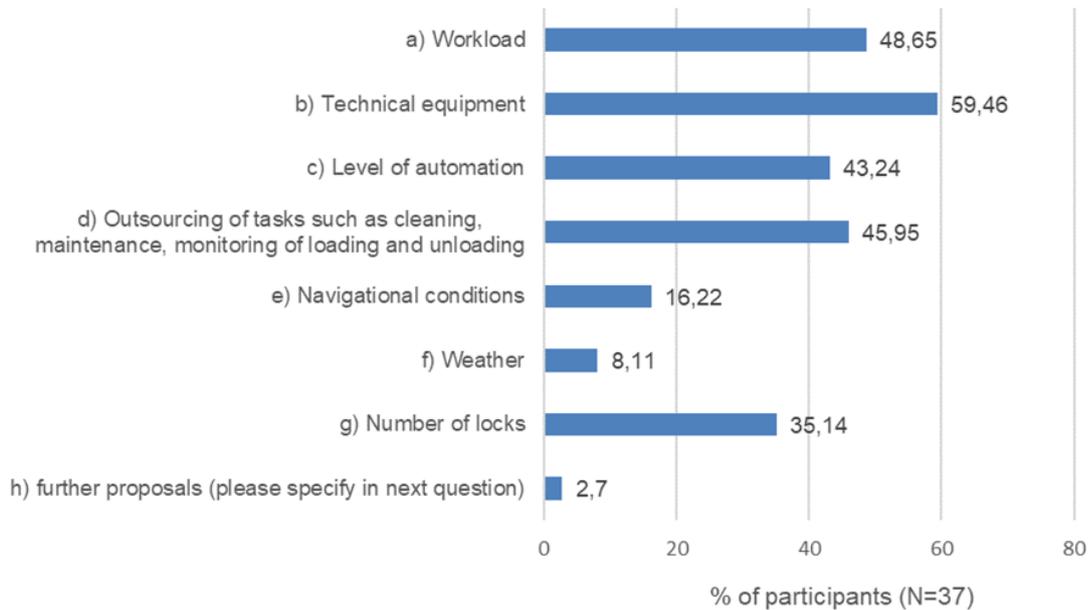
Should the minimum crew be calculated ...



### Question 22 : Si vous déterminez quel est l'équipage minimum requis pour un voyage donné, quels sont les paramètres susceptibles de donner lieu à une modification de l'équipage ?

- a) La charge de travail,
- b) Les équipements techniques,
- c) Le niveau d'automatisation,
- d) Les tâches externalisées, telles que le nettoyage, la maintenance, la surveillance du chargement et du déchargement,
- e) Les conditions de navigation,
- f) Les conditions météorologiques,
- g) Le nombre d'écluses à passer,
- h) Autres (veuillez préciser à la question suivante)

If you calculate the crew on the basis of a specific journey, which parameters could lead to a change in the crew?



**Question 23 : Si vous avez choisi « Autres », veuillez préciser quels autres éléments ou circonstances durant le voyage peuvent donner lieu à une modification de l'équipage à bord :**

- sécurité au travail
- langue et communication
- combinaison de processus automatisés à bord
- différence entre les bateaux d'excursion journalière et les bateaux à cabines
- maintenance
- centrale de commande
- autres types de bateaux dans le port

#### **Réactions recueillies sur la thématique n° 10 : « modes d'exploitation »**

M. KERKHOF souligne la nécessité de pouvoir travailler dans de bonnes conditions de sécurité, avec une charge de travail prévisible en fonction de schémas d'exploitation.

M. SCHNEIDLER ajoute que le sens des relations humaines, qui permet de bien travailler ensemble, est important. Les équipages permanents, qui travaillent harmonieusement ensemble, présentent des avantages à la fois pour les employés et les employeurs.

#### **Retours d'information reçus concernant le format du webinaire**

Certains participants regrettent que les résultats ainsi compilés ne puissent pas être considérés comme entièrement représentatifs, étant donné qu'il y avait plus d'employeurs présents que d'employés. Cependant, comme toutes les questions ont été examinées au cours de la discussion, l'ensemble des participants ont été en mesure de bien présenter leurs arguments.

Certains participants ont apprécié le format, étant donné qu'il leur a permis de participer alors qu'ils n'en auraient pas eu la possibilité en présentiel.

**Suites à donner**

*Des compléments d'information sur les suites à donner figurent dans les sections consacrées à la planification dans les présentations de Mmes Rousseau et Liégeois.*

**Annexe : Analyses thématiques soumises par les partenaires sociaux (EN seulement)**

## Anlage zu Dokument CESNI/QP/Crew (21) 114 (nur EN)

### Keynotes

## 1. SCOPE

### KEYNOTE NO. 1: CONCERNED PERSONNEL - SAFETY PERSONNEL

#### Which safety personnel should be covered?

“safety personnel” means “personnel who fulfils a safety function on vessels for example vessels transporting dangerous goods (ADN), vessels using LNG or passenger vessels”.

#### Background

In the draft roadmap for European manning regulations (CESNI (21) 20) one of the main elements on which consensus was reached after analysis and discussion of the results of the TASCs study was:

“The future manning requirements should reflect the competence of crew members and safety personnel.”

Some additional qualifications of safety personnel are currently not addressed in Directive (EU) 2017/2397 such as first aid assistants for cargo vessels (as e.g. in Austria) and/or passenger vessels (as e.g. in RPN) and breathing apparatus for cabin vessels (as e.g. in RPN).

Experts also agree that safety qualifications on board of vessels carrying dangerous goods and vessels using LNG as a fuel as addressed in Directive (EU) 2017/2397 should be covered by manning regulations.

#### Possible solutions

- Safety personnel defined as “personnel who fulfils a safety function on vessels for example vessels transporting dangerous goods (ADN), vessels using LNG or passenger vessels” is not covered in the manning regulations and remains the subject of separate legislations.
- Both crew members and safety personnel should be covered by the manning regulations, but in different ways. The additional qualifications of safety personnel do not require an additional crew member, but the function can be performed by a member of the minimum crew and possibly on passenger vessels also by a member of the board personnel.

## **KEYNOTE NO. 2: CONCERNED PERSONNEL - REMOTE CONTROL CENTRE PERSONNEL**

### **Whether and what issues need to be addressed regarding remote control centre personnel?**

#### **Background**

In the draft roadmap for European manning regulations (CESNI (21) 20) one of the main elements on which consensus was reached after analysis and discussion of the results of the TASCs study was:

“Experts agree that the handling and steering of the craft from a remote-control centre requires high qualification of the crew to achieve the current high safety level in inland navigation. The experts wish to investigate the possibilities to include the crew in remote control centres in the manning requirements.”

Currently remote-control centre personnel is not covered in manning regulations.

#### **Possible solutions**

- Personnel working in remote control centres will not be covered in the new manning requirements
- Personnel working in remote control centres will be covered separately in the manning regulations, manning on the craft their controlling complies with the general manning rules
- Personnel working in remote control centres will be covered separately in the manning regulations, manning on the craft their controlling will be part of the separate regulation
- Personnel working in remote control centres must have the same qualifications and manning requirements as required for the ship they are controlling

#### **Other questions to initiate further discussion**

- Which tasks and competences are needed in a remote-control centre that exceed current manning regulations?
- Which tasks and competences are always needed on board regardless of whether the craft is controlled from an remote control centre in order to assure the current high safety level especially in emergency situations?

## **KEYNOTE NO. 3: CONCERNED PERSONNEL - QUALIFICATIONS ON OPERATIONAL LEVEL**

### **Should all current qualifications on operational level be included in European manning regulations?**

#### **Background:**

On operational level, Directive (EU) 2017/2397 contains requirements for the qualifications of boatman, able boatman and helmsman. They only differ in the duration of the navigation time, but the essential competence requirements set out in the ES-QIN are the same for all these qualifications, with the exception that the helmsman must hold a VHF certificate.

In CESNI/QP/Crew, we had agreed to keep all functions at the operational level, as it is the case in RPN. The reason was on the one hand that the members of a deck crew should have possibilities for advancement and, on the other hand, that the manning regulations should cover all deck crew qualifications regulated by the Directive. Recently, however, a discussion had arisen about whether the able boatman should be removed.

#### **Possible solutions:**

- We keep the functions boatman, able boatman and helmsman.
- We do without the function able boatman and only take boatman and helmsman.
- We keep the able boatman and examine until the evaluation of the directive whether this function is still needed, in order to obtain a uniform regulation in both systems of rules.

## **KEYNOTE NO. 4: CONCERNED PERSONNEL - QUALIFICATIONS ON ENTRY LEVEL**

### **Can an apprentice or deckhand be the only crew member besides the boatmaster?**

#### **Background**

Directive (EU) 2017/2397 on the recognition of professional qualifications in inland navigation covers three major levels: entry level, operational level and management level.

On the entry level a deckhand and apprentice are defined. The qualifications of deckhands and apprentices are considered to be at the same level.

The current Regulations for Rhine navigation personnel considers only the apprentices as being full crew members in defining the minimum manning rules although depending on the exploitation mode and technical standards (S1-S2) an apprentice can be replaced by a deckhand.

Since Directive (EU) 2017/2397 considers the qualifications of deckhands and apprentices to be at the same level it makes sense to also consider them in the manning rules on the same level.

In the roadmap during CESNI/QP/Crew, experts agreed that the apprentice and the deckhand should remain part of the minimum crew.

In the new ES-QIN standards, there are competences for the boatmaster, related to supervision.

#### **Possible solutions**

- The current distinction between deckhands and apprentices remains the same in the new manning rules
- The current distinction between deckhands and apprentices gets further elaborated in the new manning rules adjusted to new technical standards/operational modes/workload considerations
- The current distinction and regulation between deckhands and apprentices disappear in the new manning rules. All personnel on entry level is considered on the same level

#### **Other questions to initiate further discussion**

- What conditions (workload/composition) must the crew meet to qualify as a training place?
- Must a ship meet specific technical standards to qualify as a training/apprenticeship site?
- Does it depend on the operational mode if a ship can qualify as a training/apprenticeship site?

## **KEYNOTE NO. 5: CONCERNED CRAFT OR VESSELS - EXEMPTION FOR FERRIES**

### **Should there be an exemption for ferries in the European manning regulations?**

#### **Background**

Directive (EU) 2017/2397 also applies to ferries moving independently. In police regulations, ferries are understood as vessels providing a transport service across a waterway, that is classed as a ferryboat by the competent authorities. That means, that even if a ferry only performs a strictly limited task in a strictly limited area, it could be included in the new manning regulations.

This would lead to the circumstance that national exemptions for ferries, even for that strictly limited area, would no longer be regulable.

European manning regulations should cover everything that can best be regulated at European level. But it should be taken into account that there are aspects which can be better defined at national or local level without risking the safety of European inland navigation.

If ferry crew members would be also covered by the European manning regulations, it will be very difficult to find suitable personnel. This circumstance could cause major problems for the ferries.

### **Possible solutions**

- Ferries moving independently will be covered by the future manning regulations, so that the relevant regulations will be defined generally at European level.
- Ferries moving independently are explicitly excluded from the scope of the European manning regulations.
- There is both – Ferries moving independently are included in the manning regulations with the minimum requirements, but the possible exemptions by national or local regulations is regulated.

### **Other questions to initiate further discussion**

- What is your opinion on the possible solutions shown?
- Are there any other suggestions that have not been considered?
- Is it really necessary for crew members on ferries moving independently to be covered by the European manning regulations, or would a national exemption, that demonstrates that a crew member is qualified to safely navigate a ferry, also be sufficient?

## **KEYNOTE NO. 6: CONCERNED CRAFT OR VESSELS - EXEMPTION FOR VESSELS WITH ONLY LOCAL SIGNIFICANCE**

### **Should there be an exemption for commercial vessels serving in limited areas?**

#### **Background**

According to its article 2(3), Directive (EU) 2017/2397 does also not apply to persons navigating in Member States with no inland waterways linked to the navigable network of another Member State and who exclusively navigate limited journeys of local interest where the distance from the departure point is at no time ten kilometres or when persons navigate seasonally (not more than six months each year). In these areas national or local rules apply for professional qualifications in inland navigation. This also means that the qualifications according to the new legal framework apply, if a person is navigating on an inland waterway that is linked to the navigable network of another Member State.

It is important “to keep a sense of proportion” and to regulate at European level what needs to be regulated at European level to ensure safe navigation but not to exclude local use on national waterways even if they are linked to the international network (e.g. lakes).

It must also be considered that there are geographically small areas which have connected waterways, but where national regulations may be better suited to guarantee the safety of navigation. Here, European manning regulations may not always be sufficient.

#### **Possible solutions**

- There should be no exemption for commercial vessels serving in limited areas.
- Only the exceptions of Directive (EU) 2017/2397 should be taken over for the manning regulations.
- The exceptions of Directive (EU) 2017/2397 should also be extended to waterways linked to the navigable network of another Member State for the manning regulations.

#### **Other questions for further discussion**

- What is your opinion on the possible solutions shown?
- Are there any other suggestions that have not been considered?
- Is it necessary that European manning regulations also apply in the case where navigation takes place on connected waterways, but only in a limited local area? Or could national regulations take precedence in such a case, because these can be more appropriate with regard to the locality?

## **KEYNOTE NO. 7: CONCERNED CRAFT OR VESSELS - PLEASURE CRAFT USED FOR COMMERCIAL REASONS**

**Do pleasure craft used for commercial reasons need to be covered by the new manning regulations?**

### **Background**

For the **scope** of new European manning regulations experts agreed that in general, commercial crafts intended for the transport of goods and passengers should be covered by the new manning requirements. In both types of commercial transports, the concrete use of the vessel may influence the manning requirements.

Experts also agreed that craft excluded by the Directive (EU) 2017/2397 should not be covered by European manning regulations.

Directive (EU) 2017/2397 does not apply to persons navigating for sport or pleasure.

A clear definition is needed for sports craft, pleasure craft, passenger vessel and the impact of commercial use.

### **Possible solutions**

- Pleasure craft used for commercial reasons are not covered by the new manning regulations
- Pleasure craft used for commercial reasons are covered by the new manning regulations with the same requirements as if they were not defined as a pleasure craft
- Pleasure crafts used for commercial reasons are covered by the new manning regulations with a separate set of standards and requirements

### **Other questions to initiate further discussion**

- Is it feasible to require the same boat master certificate for the boatmaster of a passenger vessel and a pleasure craft used for commercial reasons?
- If not, would the inclusion make the regulations unnecessary complicated because it would require additional levels of qualification not covered in Directive (EU) 2017/2397?
- Is in this case the area in which the crafts are operating a better determining factor whether they fall in the scope of the new manning regulations or the craft itself?
- Are there other factors that could determine whether such craft should be covered in the new regulations or not? (safety/traffic density/navigational issues)

## **KEYNOTE NO. 8: PERIODS OF TIME TO WHICH EUROPEAN MANNING REGULATIONS SHALL APPLY - CREW NEEDED ON A NON-SAILING SHIP**

**Should manning regulations only apply during sailing time or also during not-sailing time? Should loading and unloading be part of the sailing time? Should manning regulations apply on supervision requirements during the not-sailing time?**

### **Background**

The RPN regulates in article 2.02 that the crew and safety personnel prescribed for the respective operating mode and operating time of the vessel must be on board at all times during the journey. According to article 3.10, the operation mode corresponds to a certain number of hours of "navigation" of the vessel.

This means that the minimum crew must always be on board when the ship is navigating. This may also be the case during loading and unloading. However, it may also be that the vessel is moored during loading or unloading and no navigation is required. Then today the minimum crew does not need to be on board.

According to article 7.08 of the RPN, an operable watch must be on board at all times. This shall consist of one member of the crew.

## **Possible solutions**

There are a few questions raised at the same time. Therefore, we should perhaps look at what is to be regulated in the matter rather than at terms.

On board a ship there should always be the crew members who are necessary for the safety of the ship in the respective status of the ship.

This can be answered differently for the different operations of the ship. It therefore seems not reasonable to ask whether loading and unloading is part of the sailing time, but which personnel is required during loading and unloading.

During the voyage of the vessel the minimum crew is determined according to the workload and the tasks to be performed on the vessel and the crew members required to sail the vessel safely for a certain extended period of time. Perhaps the same could be done for a ship that is loading and unloading and has to navigate while doing so, for a ship that lies while loading and unloading and for a ship that lies completely at rest

## **Other questions to initiate further discussion**

- Is it sufficient if the minimum crew must be on board when the ship is sailing, i.e. during the journey and when navigating during loading and unloading?
- Do further periods need to be defined in which the minimum crew must be on board?
- Do you need a special minimum crew for loading and unloading?
- Should the question of supervision on a lying ship be subject of manning regulations?

## **2. FLEXIBILITY**

### **KEYNOTE NO. 9: WHAT ELEMENTS INFLUENCE WORKLOAD**

#### **What elements influence workload?**

##### **Background**

In the draft roadmap for European manning regulations (CESNI (21) 20) one of the main elements on which consensus was reached after analysis and discussion of the results of the TASCs study was:

“The future manning requirements should reflect the workload of personnel and its ever faster changing development.”

Today, in most European countries, elements such as technical equipment and length of the vessel are the only criteria considered to determine the required crew. In the future the workload on board will be included as criteria.

Together with manning tables with more decisive factors (e.g. workload) that add to flexibility, more flexibility may also be envisaged for situations when in a specific journey, an agreed set of standards with alleviating or aggravating factors can be applied to replace the more general manning tables.

## **Possible solutions**

- Workload is covered in the new manning requirements which in itself is an element of flexibility more flexibility by adding specific standards to evaluate a specific journey is not opportune.
- Workload will also be covered by adding specific standards in the manning regulations as an alleviating or aggravating factor to replace the more general manning tables in a specific journey
- Workload as the key element in the new manning regulations allows manning requirements to be adjusted for each and every voyage

### **Questions to initiate further discussion**

- Which tasks determine the workload on a vessel?
- Could risk assessment be applied to allow adjustments on the general manning tables?
- Fatigue Risk Management System (FRMS) has already been introduced in other branches of the transport sector, e.g. in aviation, on the railways and on the road. Could tailor-made fatigue management have an impact? Is less crew possible if there is a fatigue management system in place?

### **KEYNOTE NO. 10: OPERATING MODES**

#### **Operating modes and/or calculation of crew for a particular voyage**

##### **Background**

The RPN bases the calculation of the minimum crew on operating modes. This means that it regulates which minimum crew must be on board for a period of 14, 18 or 24 hours of operating time.

The TASCs study proposed to calculate the crew on the basis of a specific voyage, using criteria such as physical workload and cognitive level of attention, characteristics of the stretch such as the number of locks to be passed, navigation conditions or a fatigue risk management system.

##### **Possible solutions**

- The minimum crew is calculated on the basis of operating modes, whereby these could be changed compared to today or also made more flexible.
- The minimum crew is calculated only on the basis of the respective journey.
- There is both - a fixed crew based on operating mode and the possibility of a flexible calculation based on a specific journey.

##### **Other questions to initiate further discussion**

- Which parameters are suitable for flexibly determining the minimum crew on the basis of a specific voyage?
- What is your opinion on the possible solutions shown?
- Are there any other suggestions that have not been considered?

\*\*\*