

Bijdragen die tijdens de raadpleging van het bedrijfsleven op 14 december 2021 zijn geleverd

Mededeling van het secretariaat

Referentiedocumenten:

- CESNI/QP (21)a 108 (ontwerpagenda)
- [Persbericht](#)

Het secretariaat dankt de sociale partners van het IWT-platform en de ETF, mw. Herlinde Liégeois in haar hoedanigheid van voorzitter van de tijdelijke Werkgroep CESNI/QP/Crew en mw. Christelle Rousseau van de Europese Commissie voor het mede mogelijk maken van de raadpleging van het bedrijfsleven – het webinar over de toekomstige bemanningsvoorschriften op 14 december 2021.

Een speciaal woord van dank gaat uit naar de **meer dan 80 deelnemers** aan het webinar, dat in het teken stond van het uitwisselen en verzamelen van ideeën voor de toekomstige Europese bemanningsvoorschriften.

Dit document biedt een overzicht van de vragen en mogelijke antwoorden die tijdens het webinar zijn geformuleerd.

Beoogde doelstellingen

Bij deze online-meeting ging het er vooral om de **routekaart aan de sector voor te leggen**, want deze vormt de hoeksteen voor de ontwikkeling van een wettelijk kader op Europees niveau.

Een ander doel van dit webinar was om de **sector te raadplegen en informatie te delen over praktische punten**, met name ten aanzien van de 'scope' en 'flexibiliteit' van toekomstige Europese bemanningsvoorschriften. **Deze raadpleging van de sector bood een uitstekende gelegenheid om ideeën uit te wisselen en input bijeen te brengen over de open vragen in de routekaart.**

Ondernomen acties

De deelnemers werden welkom geheten door de nieuwe secretaris-generaal van de Centrale Commissie, mw. Lucia Luijten. Ze ging kort in op de aanleiding en achtergrond van de raadpleging. Er werden tijdens het webinar verschillende keynote-speeches gegeven om de deelnemers over de routekaart te informeren, rekening houdend met het feit dat de deelnemers vanuit hun praktijkervaring de arbeidsomstandigheden en werklust aan boord van de schepen goed kennen. De voorzitter van CESNI/QP/Crew, mw. Herlinde Liégeois van de Belgische delegatie en moderator van de vergadering, schetste de algemene inhoud van de routekaart. Mw. Cristelle Rousseau van de Europese Commissie ging in op de activiteiten die op EU-niveau gepland zijn. Zij noemde daarbij het initiatief voor e-tools en bemanningsvoorschriften waar al eerste resultaten geboekt zijn. Tot slot heeft dhr. Jörg Rusche van het CESNI-secretariaat een korte presentatie gehouden over de punten waar al een consensus over bestaat en de stand van zaken met betrekking tot een aantal specifieke aspecten van de routekaart.

De sociale partners hebben aangegeven welke onderwerpen voor de sector het belangrijkste zijn. Zij hadden eveneens een aantal zeer concrete vragen voorbereid om tijdens de webinar te bespreken.

Bijdragen die tijdens het webinar zijn geleverd¹

I. Vragen die na de presentatie van de beoogde acties op EU-niveau (mw. Christelle Rousseau) zijn geformuleerd

In welke mate is het tijdschema voor de tenuitvoerlegging van de e-tools (voorzien in 2028) afgestemd op het tijdschema voor de tenuitvoerlegging van de eFTI-verordening (2025)?

Mw. ROUSSEAU legt uit dat het om twee verschillende onderwerpen en initiatieven gaat. De eFTI-verordening heeft ook betrekking op de waterwegen en de desbetreffende documenten. Aangezien de verordening al van kracht en van toepassing zal zijn, zou zij ook kunnen gelden voor andere documenten die waarschijnlijk niet onder het e-tool-initiatief zullen vallen.

Hoe ziet de Europese Commissie de gegevensuitwisseling met autoriteiten in het e-IWT-single-window? Wordt er rekening gehouden met de AVG?

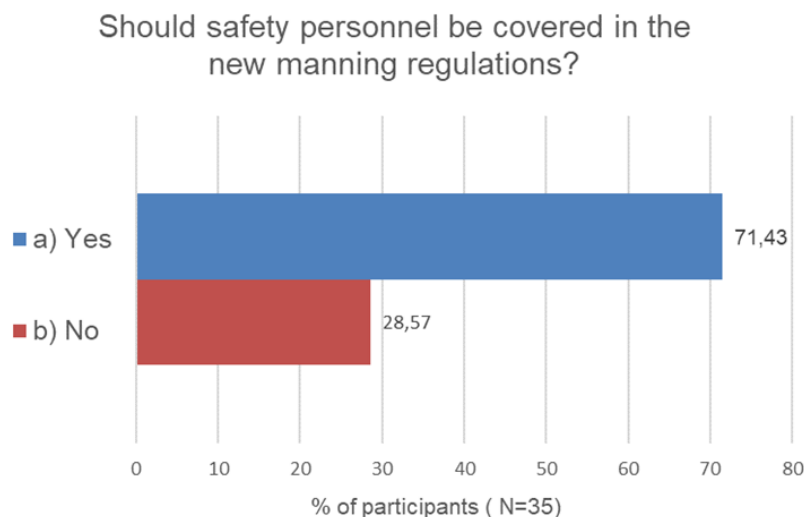
Mw. ROUSSEAU geeft aan dat de Commissie en de medewetgevers zeker zullen toezien op de naleving van de gegevensbeschermingswetgeving als de autoriteiten van afgifte of de controlerende autoriteiten de gegevens in het met gebruikersrechten beschermde systeem kunnen raadplegen.

II. 'Scope' van de bemanningsvoorschriften

KEYNOTE NR. 1: BETROKKEN PERSONEEL – VEILIGHEIDSPERSONEEL

Vraag 1: Moet het veiligheidspersoneel onder de nieuwe bemanningsvoorschriften vallen?

- a) Ja
- b) Neen

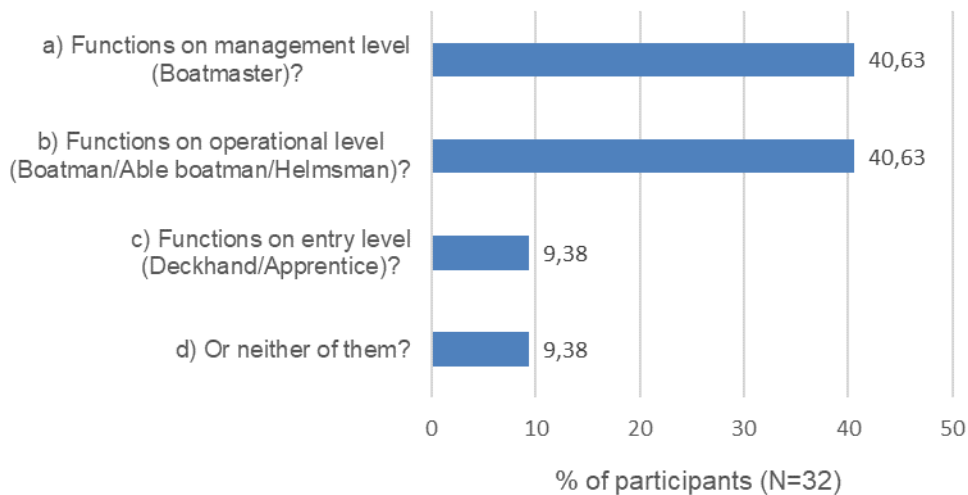


¹ De diagrammen met de resultaten van de raadpleging van het bedrijfsleven zijn alleen in het Engels beschikbaar.

Vraag 2: Kunnen in de passagiersvaart veiligheidsfuncties met alle functies worden gecombineerd?

- a) Functies op managementniveau (schipper)?
- b) Functies op operationeel niveau (matroos/volmatroos/stuurman)?
- c) Functies op instroomniveau (deksman/lichtmatroos)?
- d) Of geen van deze functies?

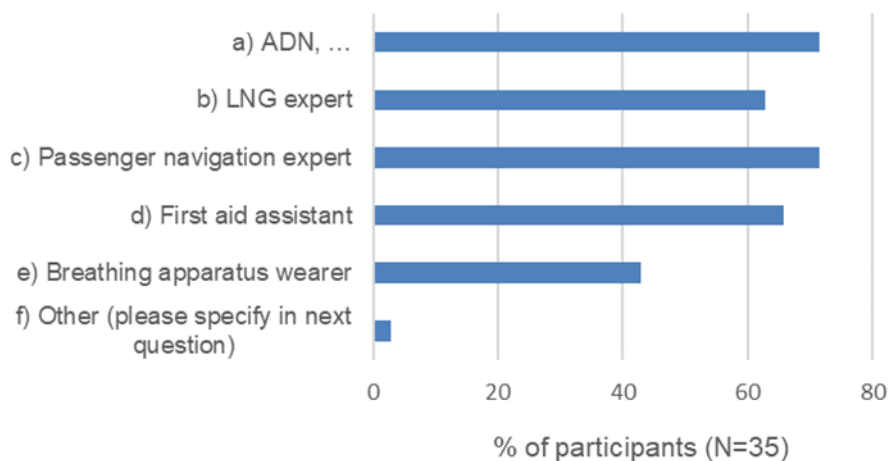
In passenger navigation, can safety functions be combined with all functions?



Vraag 3: Welke functies van het veiligheidspersoneel moeten in de nieuwe bemanningsvoorschriften worden opgenomen (meerdere antwoorden mogelijk)?

- a) ADN, ...
- b) LNG-deskundige
- c) Deskundige voor de passagiersvaart
- d) Eerstehulpverlener
- e) Persluchtmaskerdrager
- f) Overige (gelieve dit in uw antwoord op de volgende vraag toe te lichten).

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



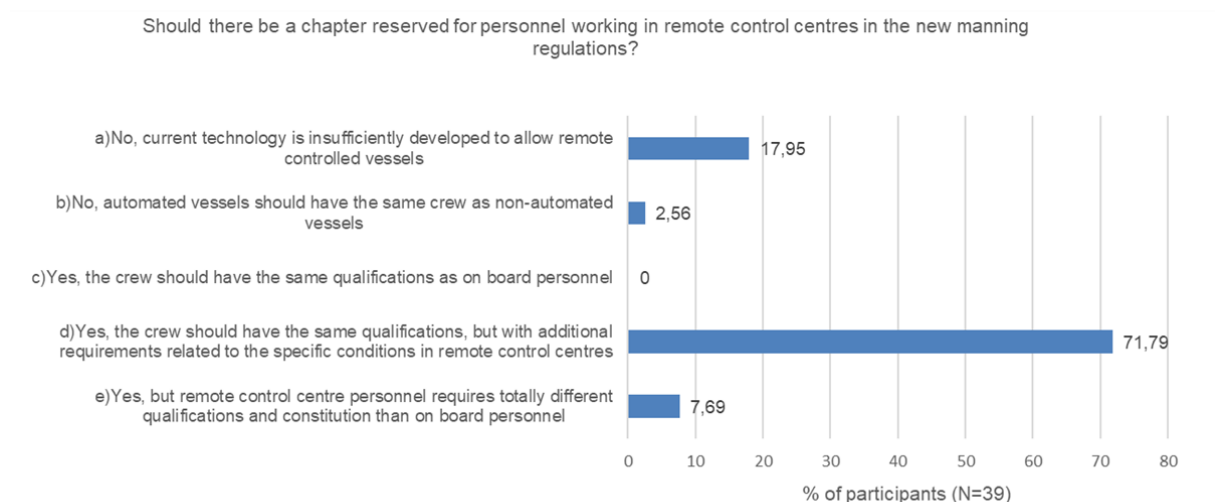
Vraag 4: Als u op de vorige vraag 'overige' heeft geantwoord, gelieve dit dan toe te lichten:

- Alle functies kunnen door derden worden uitgeoefend
- Alle functies die in de veiligheidsrol zijn vermeld
- Alle functies in het kader van 'man-over-boord'-procedures

KEYNOTE NR. 2: BETROKKEN PERSONEEL - PERSONEEL VAN 'REMOTE CONTROL CENTERS'

Vraag 5: Moet in de nieuwe bemanningsvoorschriften een hoofdstuk worden gewijd aan het personeel van 'Remote Control Centers'?

- a) Neen, de huidige technologie is onvoldoende ontwikkeld om op afstand bestuurd schepen toe te staan
- b) Neen, geautomatiseerde schepen moeten dezelfde bemanning hebben als niet-geautomatiseerde schepen
- c) Ja, de bemanning moet over dezelfde kwalificaties beschikken als het boordpersoneel
- d) Ja, de bemanning moet over dezelfde kwalificaties beschikken, maar met aanvullende vereisten in verband met de specifieke omstandigheden in 'Remote Control Centers'
- e) Ja, maar de kwalificaties en de samenstelling van het personeel van 'Remote Control Centers' zijn totaal verschillend van die van het boordpersoneel



Reacties die zijn ontvangen na keynote nr. 2: Betrokken personeel - Personeel van 'Remote Control Centers'

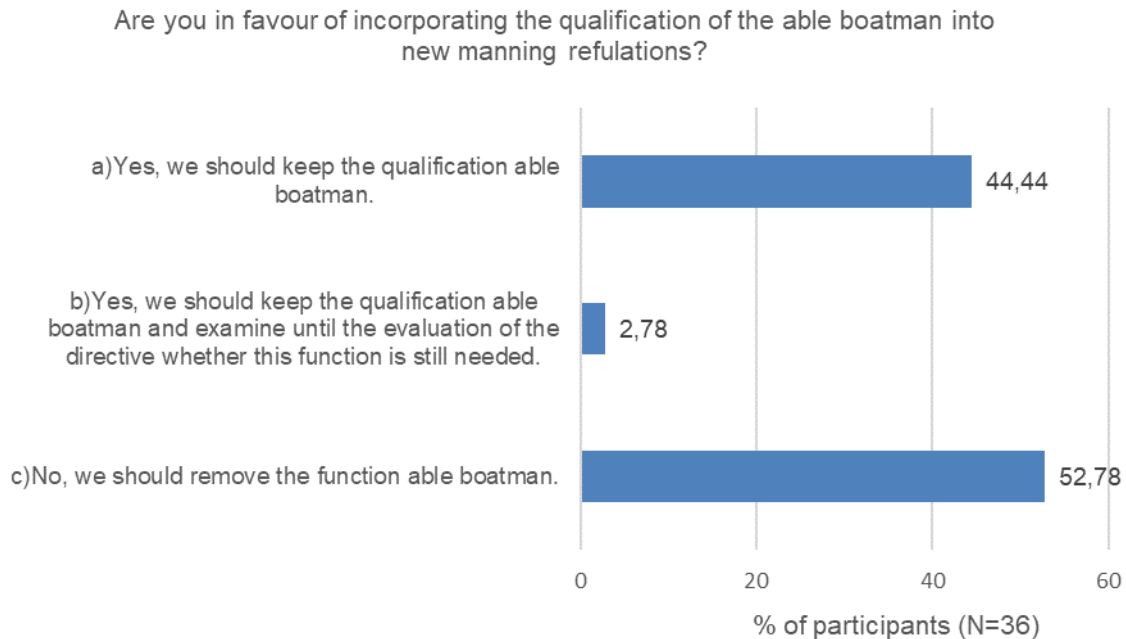
Dhr. VAN DAM, een scheepseigenaar, geeft duiding bij zijn keuze voor optie e) *ja, maar de kwalificaties en de samenstelling van het personeel van 'Remote Control Centers' zijn totaal verschillend van die van het boordpersoneel*. Het betreft twee verschillende situaties; op het Albertkanaal bijvoorbeeld is altijd een deel van de bemanning aan boord aanwezig en moet de schipper in het 'Remote Control Center' een goede kennis van de vaarweg hebben om veilig te kunnen varen. Volgens de heer VAN DAM is het belangrijk om een **onderscheid te maken tussen de kwalificaties van het boordpersoneel en de kwalificaties van het personeel van 'Remote Control Centers'**, en om toekomstgericht te denken.

Dhr. PIKAART, scheepseigenaar en medeoprichter van SHIPPING TECHNOLOGY, legt uit waarom hij gekozen heeft voor optie b) *neen, geautomatiseerde schepen moeten dezelfde bemanning hebben als niet-geautomatiseerde schepen*. Het zal nog wel even duren voordat het nieuwe wettelijke kader in werking treedt. 'Remote Control Centers' zorgen er niet voor dat de kwalificaties van het boordpersoneel overbodig worden. Er kan namelijk slechts **een deel van het werk vanuit het 'Remote Control Center' worden verricht**.

KEYNOTE NR. 3: BETROKKEN PERSONEEL - KWALIFICATIES OP OPERATIONEEL NIVEAU

Vraag 6: Bent u er voorstander van om de kwalificatie van volmatroos op te nemen in de nieuwe bemanningsvoorschriften?

- a) Ja, de kwalificatie van volmatroos moet worden behouden.
- b) Ja, de kwalificatie van volmatroos moet worden behouden, en in afwachting van de evaluatie van de richtlijn moet worden nagegaan of deze functie nog nodig is.
- c) Neen, de functie van volmatroos moet worden geschrapt.



Reacties die zijn ontvangen na keynote nr. 3: Betrokken personeel - Kwalificaties op operationeel niveau

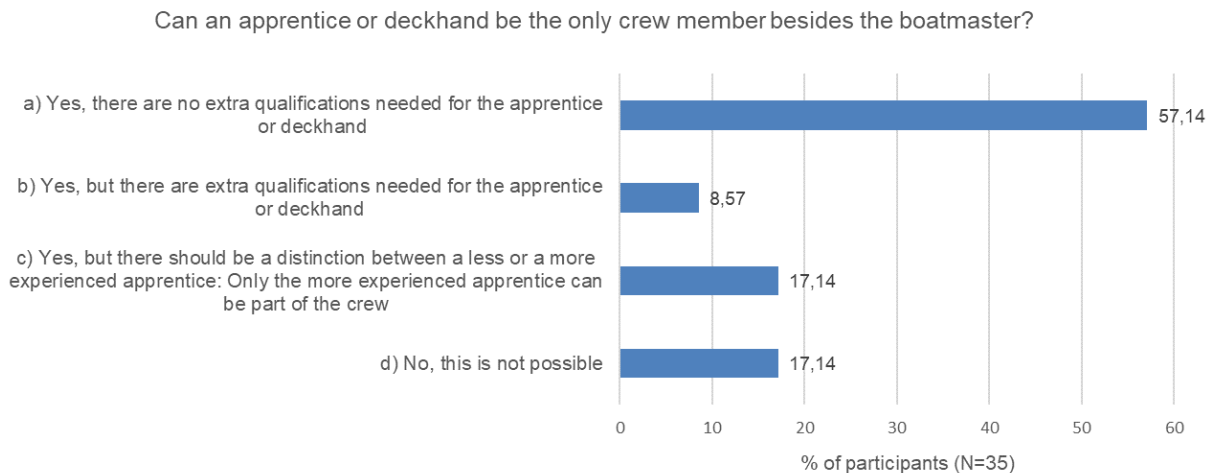
Dhr. VAN DAM legt uit waarom hij gekozen heeft voor optie *c) neen, de functie van volmatroos moet worden geschrapt*. Hij is niet verbaasd over het feit dat de meeste deelnemers voor deze optie hebben gekozen. Het wettelijk kader komt niet overeen met de praktijk; het werk aan boord wordt immers fysiek steeds minder zwaar. De functie van volmatroos zou in de toekomstige bemanningsvoorschriften dan ook buiten beschouwing kunnen worden gelaten. Een werkgever zal in het kader van zijn samenwerking met een nieuwe werknemer al snel kunnen vaststellen of deze nieuwkomer voldoende bekwaam en gemotiveerd is. Een gemotiveerde werknemer wil meestal stuurman worden. Volmatroos is vaak alleen maar een 'tussentijdse kwalificatie' totdat men voldoende vaartijd verzameld heeft om stuurman te worden. Men is vaak slechts een jaartje volmatroos, voordat men de stap naar stuurman zet; volgens de heer VAN DAM zou een aanvullende kwalificatie zoals een marifoonbedieningscertificaat in dit opzicht geen obstakel vormen. Voor de werkgever **vormt de kwalificatie volmatroos geen toegevoegde waarde**. Voor de werknemer zijn er **andere mogelijkheden om aanvullende competenties te verwerven**, bijvoorbeeld als stuurman. Wat de technische aspecten betreft, **moeten er meer veiligheidsvoorschriften in de moderne kwalificaties worden opgenomen**.

In de chatsessie wordt er (door dhr. Verberght) ook op gewezen dat het buiten beschouwing laten van de kwalificatie van volmatroos in de toekomstige bemanningsvoorschriften gerechtvaardigd zou kunnen zijn, aangezien er tot 2022 minder vaartijd nodig was om in Nederland en België matroos te worden.

KEYNOTE NR. 4: BETROKKEN PERSONEEL - KWALIFICATIES OP INSTROOMNIVEAU

Vraag 7: Is het mogelijk dat een lichtmatroos of deksman het enige bemanningslid is dat naast de schipper aanwezig is aan boord?

- a) Ja, er zijn geen aanvullende kwalificaties nodig voor de lichtmatroos of deksman
- b) Ja, maar er zijn aanvullende kwalificaties nodig voor de lichtmatroos of deksman
- c) Ja, maar er moet een onderscheid worden gemaakt tussen een minder ervaren en een meer ervaren lichtmatroos: alleen een meer ervaren lichtmatroos kan deel uitmaken van de bemanning
- d) Neen, dat is niet mogelijk



Reacties die zijn ontvangen na keynote nr. 4: Betrokken personeel - Kwalificaties op instroomniveau

Dhr. KERKHOF (ETF) legt uit waarom hij gekozen heeft voor optie *a) ja, er zijn geen aanvullende kwalificaties nodig voor de lichtmatroos of deksman*. Het lijkt van primordiaal belang dat de instructeur van de lichtmatroos over de nodige **competenties** beschikt om **naar behoren controle uit te oefenen over alle taken die worden uitgevoerd** door de lichtmatroos of elke andere nieuwkomer die alleen maar een basisopleiding veiligheid heeft gevolgd voordat hij aan boord aan het werk gaat.

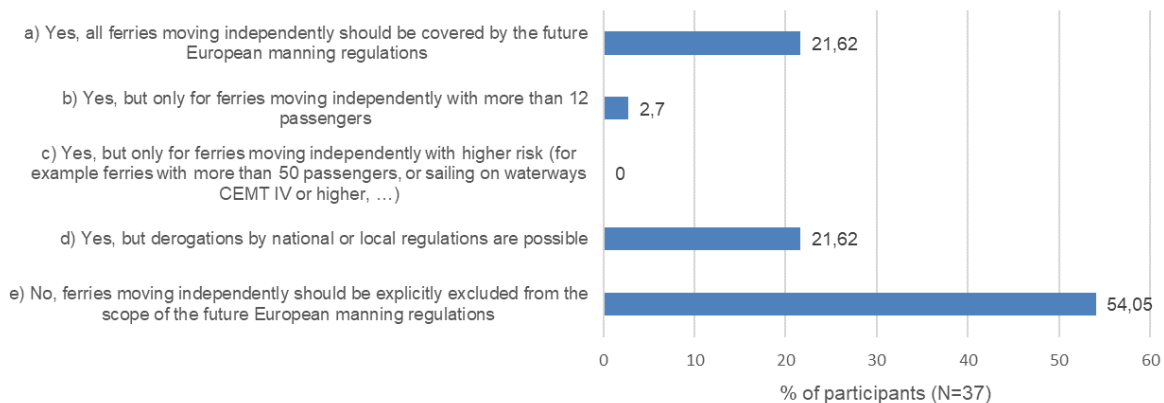
Dhr. VAN DAM stelt dat aan boord medewerkers met **praktische competenties** nodig zijn; alle bemanningsleden moeten niet noodzakelijk over een hoog vaardigheids- en kennisniveau beschikken. Schepen met een lengte van minder dan 55 m (die in Nederland en België slechts met één schipper mogen varen) zouden een stage kunnen aanbieden en er baat bij kunnen hebben als de schipper (als toezichthouder) zou beslissen om met een familielid aan boord te blijven. De aanwezigheid van stagiairs (lichtmatrozen) moet beperkt zijn in de tijd en er zou rekening gehouden moeten worden met de lengte van het schip/samenstel. De vraag die gesteld is, was helaas iets te vaag. De binnenvaartsector heeft veel medewerkers nodig, waarbij de drempel om tot de sector toe te treden laag moet zijn.

KEYNOTE NR. 5: BETROKKEN VAARTUIGEN OF SCHEPEN - VRIJSTELLING VOOR VEERPONTEN

Vraag 8: Moet in de nieuwe bemanningsvoorschriften een hoofdstuk worden gewijd aan vrijvarende veerponten?

- a) Ja, alle vrijvarende veerponten moeten onder de nieuwe bemanningsvoorschriften vallen
- b) Ja, maar alleen voor vrijvarende veerponten met meer dan twaalf passagiers
- c) Ja, maar alleen voor vrijvarende veerponten met een hoger risico (zoals veerponten met meer dan vijftig passagiers, of die varen op waterwegen van CEMT-klasse IV of hoger, ...)
- d) Ja, maar op grond van nationale of lokale regelgeving zijn afwijkingen mogelijk
- e) Neen, vrijvarende veerponten moeten uitdrukkelijk worden uitgesloten van het toepassingsgebied van de nieuwe bemanningsvoorschriften

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



Reacties die zijn ontvangen na keynote nr. 5: Betrokken vaartuigen of schepen - Vrijstelling voor veerponten

Dhr. POHL, eigenaar van een ferrymaatschappij die actief is op de Rijn, legt uit waarom hij gekozen heeft voor optie *d) ja, maar op grond van nationale of lokale regelgeving zijn afwijkingen mogelijk*. **De soorten veerponten en de gebieden waarin zij worden gebruikt, zijn zeer uiteenlopend, waarbij veerponten soms niet eens over de hoofdvaarweg varen**, en nationale voorschriften dus meer geschikt lijken.

Dhr. VAN TOOR, scheepseigenaar, legt uit dat veerponten zich onderscheiden van andere vaartuigen, aangezien zij **deel uitmaken van de infrastructuur** en als 'varende bruggen' worden beschouwd. Bijna alle veerponten **zijn lokaal actief**; met een veerpont wordt op een andere wijze gevaren dan met een klassiek binnenschip. Het is niet vereist om een dienstboekje te hebben en veerponten vallen vrijwel nooit onder de bestaande internationale voorschriften. Net als de heer POHL is ook de heer VAN TOOR er voorstander van om veerponten niet onder de toekomstige Europese bemanningsvoorschriften te laten vallen.

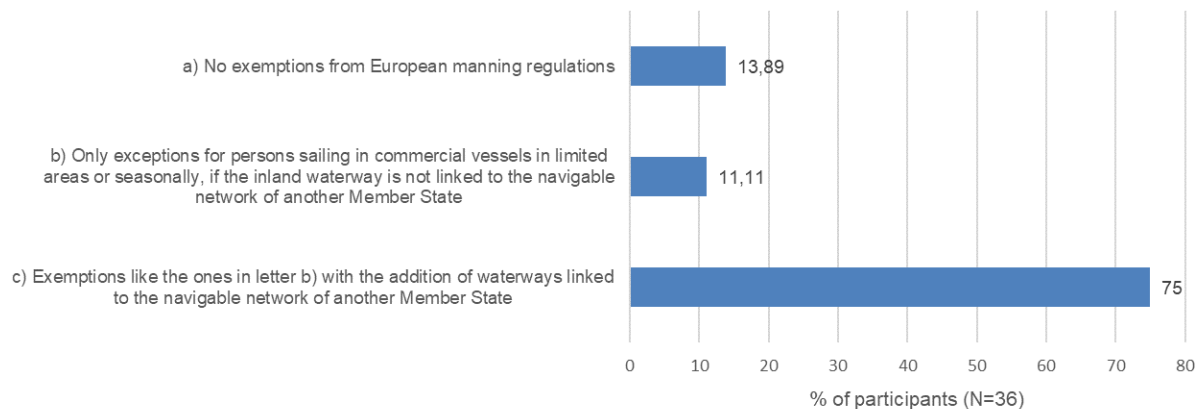
Dhr. DROSSAERS die in Amsterdam met veerponten vaart, geeft aan dat hij er ook voorstander van is om veerponten niet onder de toekomstige Europese bemanningsvoorschriften te laten vallen en dat er moet worden voorzien in een **lokale opleiding voor leerlingen** en een specifieke opleiding voor personeel dat aan boord van veerponten werkt. Deze opleidingen op maat zouden een betere oplossing zijn dan het gebruik van het kwalificatiecertificaat van schipper voor veerponten.

KEYNOTE NR. 6: BETROKKEN VAARTUIGEN OF SCHEPEN - VRIJSTELLING VOOR SCHEPEN DIE UITSLUITEND VAREN VOOR KORTE REIZEN VAN LOKAAL BELANG

Vraag 9: Voor schepen die uitsluitend varen voor korte reizen van lokaal belang

- a) kunnen geen vrijstellingen van de bemanningsvoorschriften worden verleend
- b) kunnen enkel vrijstellingen worden verleend voor personen die varen met commerciële schepen in een beperkt gebied of die seizoensgebonden varen, op voorwaarde dat de binnenwateren niet in verbinding staan met het vaarwegennet van een andere lidstaat
- c) kunnen vrijstellingen onder de in punt b) beschreven voorwaarden worden verleend, ook voor binnenwateren die in verbinding staan met het vaarwegennet van een andere lidstaat

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



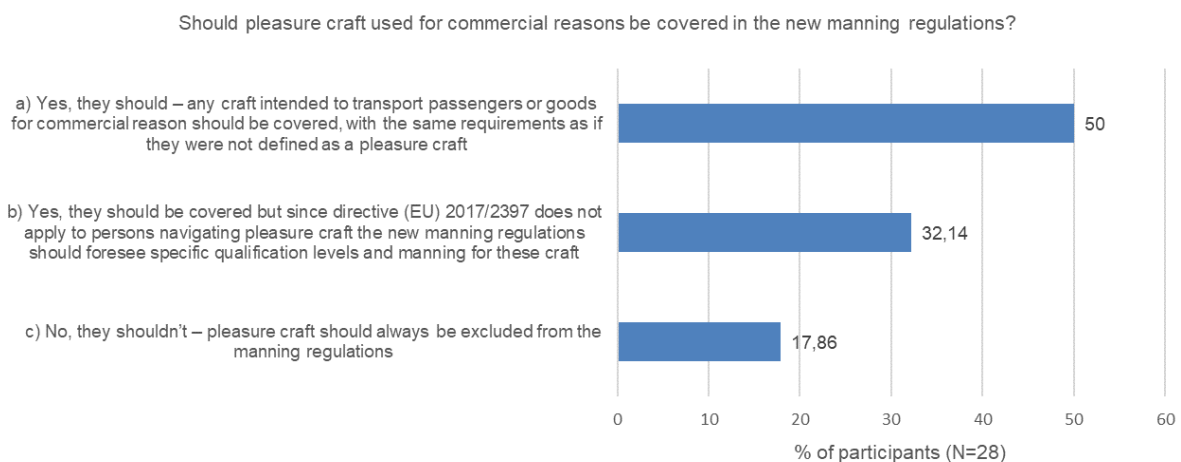
Reacties die zijn ontvangen na keynote nr. 6: Betrokken vaartuigen of schepen - Vrijstelling voor schepen die uitsluitend varen voor korte reizen van lokaal belang

Mw. SCHELSTRAETE, vertegenwoordigster van een organisatie voor de passagiersvaart in Vlaanderen, legt uit waarom zij gekozen heeft voor optie *c) kunnen vrijstellingen onder de in punt b) beschreven voorwaarden worden verleend, ook voor binnenwateren die in verbinding staan met het vaarwegennet van een andere lidstaat*. Het lijkt belangrijk dat de huidige vrijstellingen blijven bestaan, aangezien kleine ondernemingen lokaal en seizoensgebonden werken. De **sector moet** in dit opzicht **worden beschermd**.

KEYNOTE NR. 7: BETROKKEN VAARTUIGEN OF SCHEPEN - PLEZIERVAARTUIGEN DIE VOOR COMMERCIËLE DOELEINDEN WORDEN GEBRUIKT

Vraag 10: Moeten pleziervaartuigen die voor commerciële doeleinden worden gebruikt onder de nieuwe bemanningsvoorschriften vallen?

- a) Ja, elk vaartuig dat bestemd is voor het vervoer van passagiers of goederen voor commerciële doeleinden moet onder de nieuwe bemanningsvoorschriften vallen, met dezelfde vereisten als wanneer het geen pleziervaartuig zou zijn
- b) Ja, ze moeten onder de nieuwe bemanningsvoorschriften vallen, maar aangezien Richtlijn (EU) 2017/2397 niet van toepassing is op personen die met pleziervaartuigen varen, moeten de nieuwe bemanningsvoorschriften voorzien in specifieke kwalificatieniveaus en bemanningsvereisten voor dergelijke schepen
- c) Neen, ze mogen niet onder de nieuwe bemanningsvoorschriften vallen - pleziervaartuigen moeten altijd worden uitgesloten van het toepassingsgebied van de bemanningsvoorschriften



Reacties die zijn ontvangen na keynote nr. 7: Betrokken vaartuigen of schepen - Pleziervaartuigen die voor commerciële doeleinden worden gebruikt

De deelnemers zijn verbaasd over de formulering van de vraag.

Dhr. KLEINE stelt dat de volgende regel zou moeten gelden: als een vaartuig voor commerciële doeleinden wordt gebruikt, moet het aan de voorschriften voldoen.

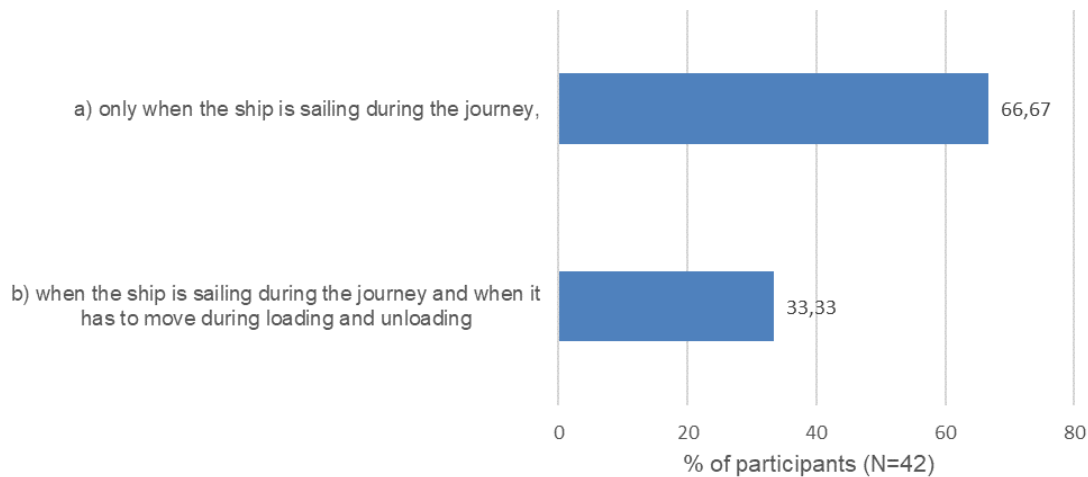
Dhr. HOHENBILD legt uit waarom hij gekozen heeft voor optie a) *ja, elk vaartuig dat bestemd is voor het vervoer van passagiers of goederen voor commerciële doeleinden moet onder de nieuwe bemanningsvoorschriften vallen, met dezelfde vereisten als wanneer het geen pleziervaartuig zou zijn*. Pleziervaartuigen die passagiers voor commerciële doeleinden vervoeren, concurreren met commerciële dagtochtschepen. Bijgevolg zouden voor deze vaartuigen en schepen dezelfde bemanningsvoorschriften moeten gelden. Mw. BECKSCHÄFER en dhr. NAUHEIMER geven aan dat er in Duitsland commerciële vaartuigen zijn die meer dan twaalf passagiers vervoeren en waarvoor niet dezelfde voorschriften gelden als voor dagtochtschepen, zowel wat de uitrusting als wat de kwalificatie van de bemanning betreft (bijvoorbeeld voor het gebruik van de marifoon). De DEELNEMERS zijn het erover eens dat het begrip 'passagiersschip' duidelijk moet worden gedefinieerd zodat zeker rekening wordt gehouden met alle gevallen waarin de veiligheid van de passagiers op eenzelfde wijze in het geding is als aan boord van vaartuigen met meer dan twaalf passagiers.

KEYNOTE NR. 8: PERIODEN WAARVOOR DE EUROPESE BEMANNINGSVOORSCHRIFTEN MOETEN GELDEN - BEMANNING VEREIST AAN BOORD VAN EEN NIET-VAREND SCHIP

Vraag 11: De minimumbemanning moet

- a) alleen aan boord zijn wanneer het schip vaart, tijdens de reis,
- b) aan boord zijn wanneer het schip vaart, tijdens de reis, en wanneer het zich bij het laden en lossen moet verplaatsen

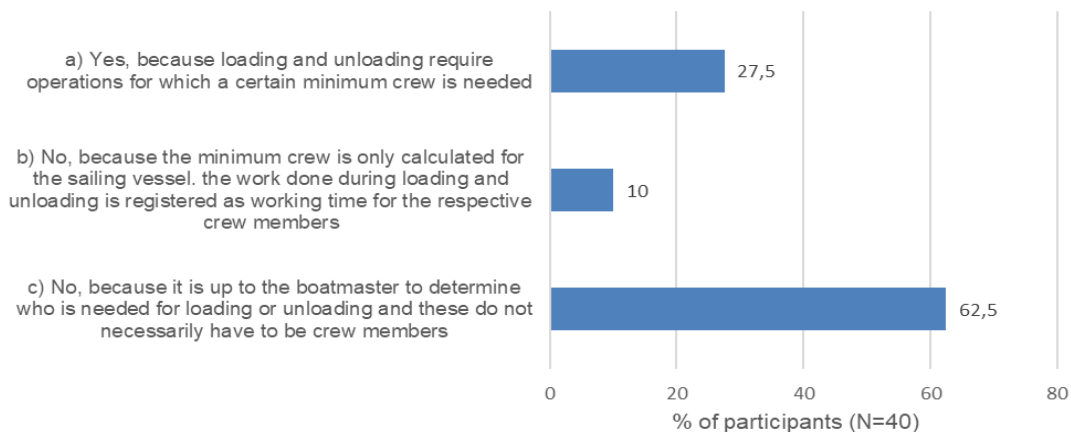
The minimum crew should be on board...



Vraag 12: Moet er een specifieke bepaling worden vastgesteld voor een minimumbemanning bij het laden en lossen?

- a) Ja, aangezien het laden en lossen handelingen zijn waarvoor een bepaalde minimumbemanning vereist is
- b) Neen, aangezien de minimumbemanning alleen wordt vastgesteld voor het varende schip – de bij het laden en lossen verrichte taken worden voor de betrokken bemanningsleden als arbeidstijd geregistreerd
- c) Neen, aangezien de schipper moet bepalen welke personen nodig zijn voor het laden of lossen, en dit niet noodzakelijk bemanningsleden zijn

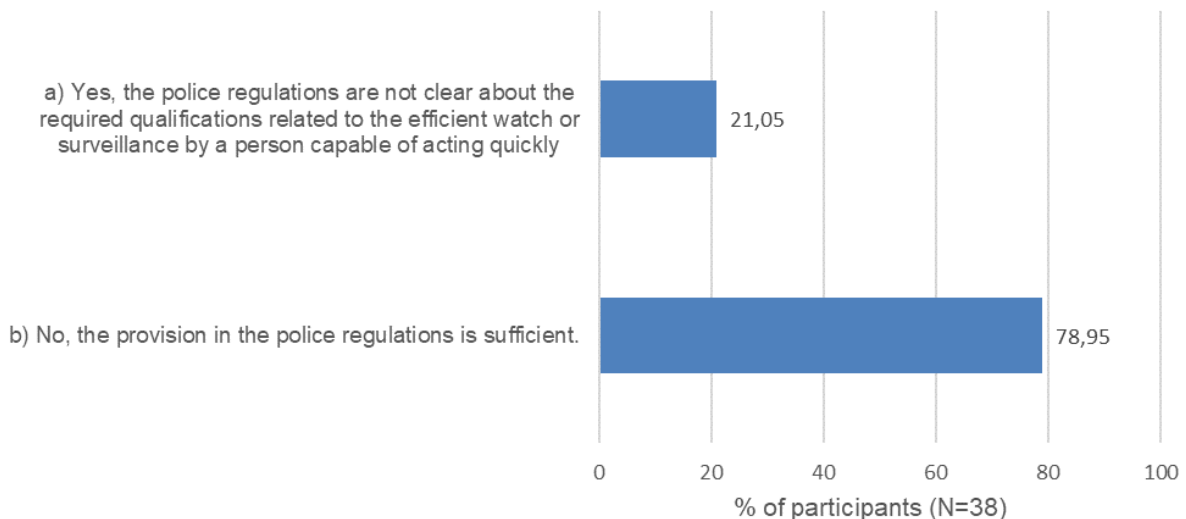
Do we need a separate provision for a minimum crew during loading and unloading?



Vraag 13: Moet er een specifieke bepaling worden vastgesteld voor een minimumbemanning aan boord van een stilliggend schip?

- a) Ja, de politievoorschriften zijn niet duidelijk over de kwalificaties die vereist zijn voor de bewaking en het toezicht door een persoon die snel kan ingrijpen
- b) Neen, de politievoorschriften volstaan

Do we need a separate provision for a minimum crew for the ship at rest?



Reacties die zijn ontvangen na keynote nr. 8: Perioden waarvoor de Europese bemanningsvoorschriften moeten gelden - Bemanning vereist aan boord van een niet-varend schip

Dhr. KERKHOF wijst erop dat voor vraag 11 (Wanneer moet de minimumbemanning aan boord zijn?), het antwoord ook afhangt van het aantal bemanningsleden en de lengte van het schip.

De heer GORIN, vertegenwoordiger van de Russische Unie van Zeevarenden, legt uit dat er in Rusland in de praktijk verschillende kwalificatieniveaus naast elkaar bestaan in de binnenvaart, ook voor de wachtdienst. In de Russische binnenvaart bestaan er wat de minimumbemanning betreft nog steeds dubbele functies: kapitein (schipper) – hoofdmachinist; tweede stuurman – tweede machinist; derde stuurman – derde machinist; zeeman (matroos) - matroos-motordrijver.

Dhr. VAN DAM benadrukt dat de veiligheid aan boord centraal staat. In de praktijk grijpt een schipper in een noodsituatie zelf in, als dat nodig is. Het lijkt passend om de vraag te overwegen of er bemanning vereist is aan boord van een niet-varend schip. Dit zou een probleem kunnen vormen voor familiebedrijven.

Dhr. HOHENBILD stelt dat de minimumbemanning alleen aan boord moet zijn wanneer het schip vaart. Duwbakken zonder duwboot hebben ook geen bemanning aan boord tijdens het laden en lossen.

Dhr. PIKAART en mw. PATER-GROOT benadrukken dat het belangrijk is om bij het opstellen van bemanningsvoorschriften te anticiperen op verwachte ontwikkelingen. **Voorschriften moeten innovatie bevorderen.**

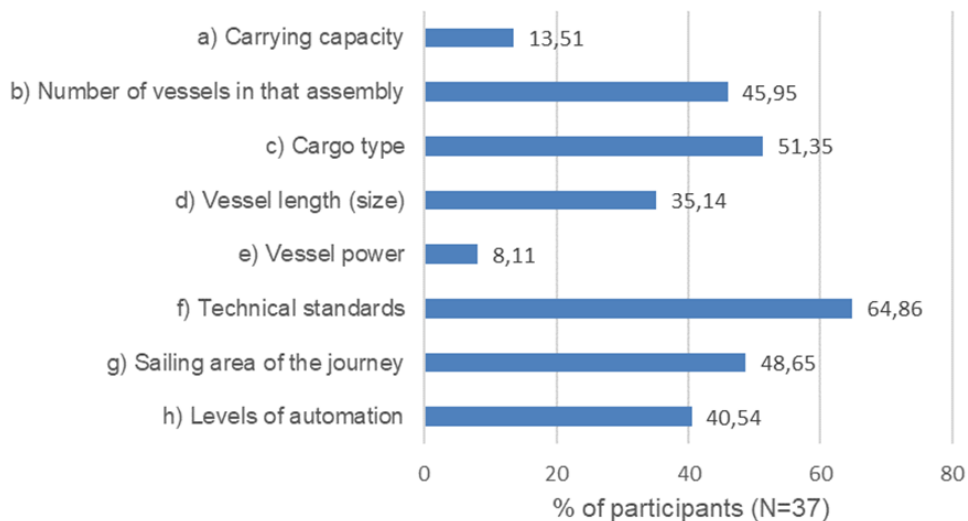
III. Flexibiliteit van de bemanningsvoorschriften

KEYNOTE NR. 9: ELEMENTEN DIE EEN INVLOED HEBBEN OP DE WERKLAST

Vraag 14: Wat zijn de 1 tot 3 elementen die de grootste invloed hebben op de werklast op instroomniveau en operationeel niveau (lichtmatroos, deksman, matroos en volmatroos) aan boord van vrachtschepen?

- a) Het laadvermogen
- b) Het aantal schepen in het samenstel
- c) Het type lading
- d) De scheepslengte (afmetingen)
- e) Het motorvermogen van het schip
- f) De technische standaarden
- g) Het vaargebied
- h) Het automatiseringsniveau

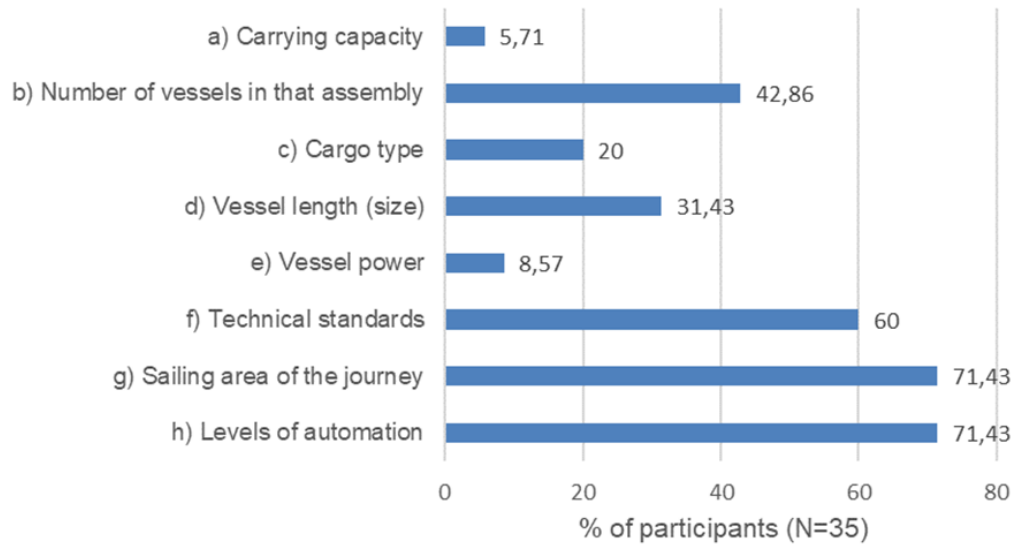
Which 1-3 element(s), for cargo vessels, has/have the biggest effect on workload on entry and operational level (deckhand, apprentice, boatman, able boatman) on board?



Vraag 15: Wat zijn de 1 tot 3 elementen die de grootste invloed hebben op de werklast op managementniveau (schipper) aan boord van vrachtschepen?

- a) Het laadvermogen
- b) Het aantal schepen in het samenstel
- c) Het type lading
- d) De scheepslengte (afmetingen)
- e) Het motorvermogen van het schip
- f) De technische standaarden
- g) Het vaargebied
- h) Het automatiseringsniveau

Which 1-3 element(s), for cargo vessels, has/have the biggest effect on workload on management level (boatmaster) on board?



Reacties die zijn ontvangen na keynote nr. 9: Elementen die een invloed hebben op de werklust

Werklast op vrachtschepen

Dhr. PIKAART legt uit dat op operationeel niveau voor vrachtschepen het aantal schepen in het samenstel een zeer doorslaggevende factor is. Het lijkt ook logisch dat de technische uitrusting en het laden en lossen van invloed zijn op de werklust op operationeel en managementniveau. Wanneer men het over automatisering heeft, wordt momenteel misschien een beetje te veel de nadruk gelegd op het nautische proces van het besturen van schepen, terwijl er ook andere taken zijn die geautomatiseerd kunnen worden.

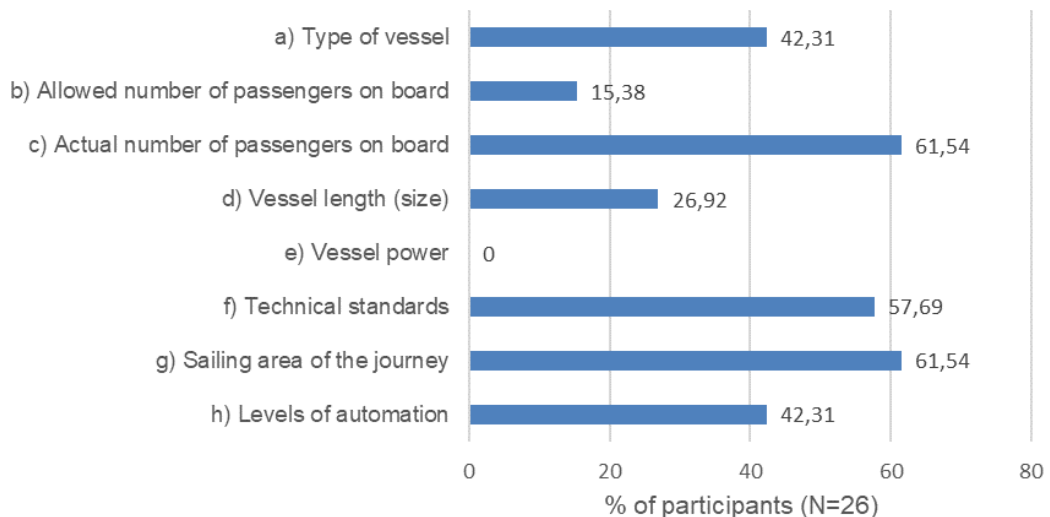
De deelnemers zijn het erover eens dat het belangrijk is de bemanningsvoorschriften regelmatig te herzien om gelijke tred te houden met de technologische ontwikkelingen.

Dhr. KERKHOF geeft aan dat over het algemeen de werklust toeneemt met de lengte van de schepen, maar dat ook het vaargebied een zeer belangrijk aspect is. Schippers die veertien uur varen zonder bekwame collega's aan boord, zijn minder gemotiveerd en technische voorschriften zullen dit probleem niet geheel oplossen.

Vraag 16: Wat zijn de 1 tot 3 elementen die de grootste invloed hebben op de werklust op instroomniveau en operationeel niveau (lichtmatroos, deksman, matroos en volmatroos) aan boord van passagiersschepen?

- a) Het scheepstype
- b) Het aan boord toegelaten aantal passagiers
- c) Het daadwerkelijke aantal passagiers aan boord
- d) De scheepslengte (afmetingen)
- e) Het motorvermogen van het schip
- f) De technische standaarden
- g) Het vaargebied
- h) Het automatiseringsniveau

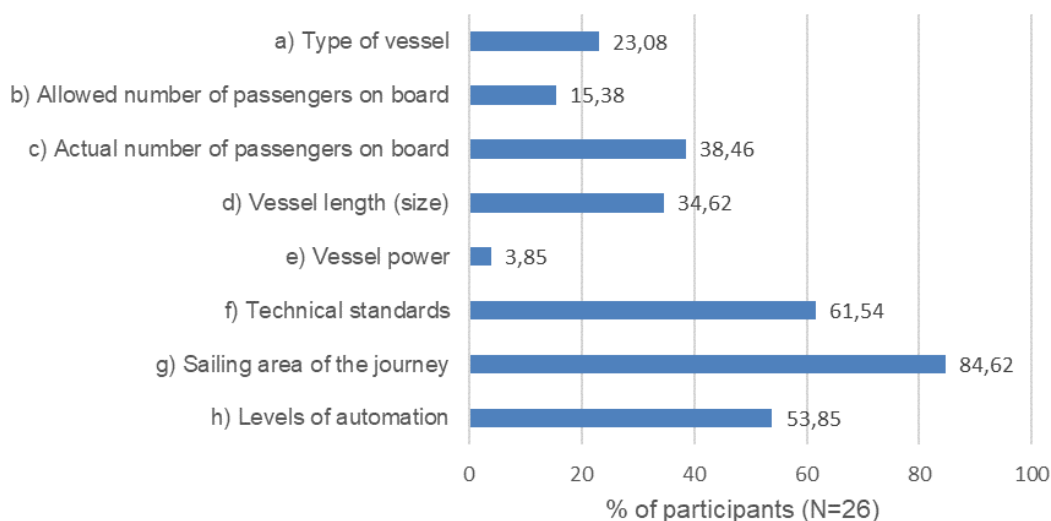
Which 1-3 element(s), for passenger vessels, has/ have the biggest effect on workload on entry and operational level (deckhand, apprentice, boatman, able boatman) on board?



Vraag 17: Wat zijn de 1 tot 3 elementen die de grootste invloed hebben op de werklust op managementniveau (schipper) en de vereiste bemanning aan boord van passagiersschepen?

- a) Het scheepstype
- b) Het aan boord toegelaten aantal passagiers
- c) Het daadwerkelijke aantal passagiers aan boord
- d) De scheepslengte (afmetingen)
- e) Het motorvermogen van het schip
- f) De technische standaarden
- g) Het vaargebied
- h) Het automatiseringsniveau

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



Reacties die zijn ontvangen na keynote nr. 9: Elementen die een invloed hebben op de werklust

Werklast op passagiersschepen

Dhr. POHL wijst erop dat bij de vraag over de werklust op passagiersschepen een onderscheid had moeten worden gemaakt tussen dagtochtschepen en hotelschepen. Aangezien het aantal passagiers op dagtochtschepen varieert, kan het nodig zijn om specifieker op incidenten te reageren.

De deelnemers zijn het erover eens dat de veiligheid centraal staat en dat het aantal passagiers en het aantal te monitoren ruimten er meer toe doen dan de lengte van het schip.

Mw. SCHELSTRAETE is verbaasd over het feit dat de deelnemers voor de elementen die de grootste invloed hebben op de werklust op operationeel niveau, hebben gekozen voor optie c) *het daadwerkelijke aantal passagiers aan boord*. Aangezien kleinere dagtochtschepen niet veel personeel aan boord hebben, begrijpt zij niet hoe dit element in overweging kan worden genomen voor grotere dagtochtschepen. Er zijn nautische werkzaamheden die altijd moeten worden uitgevoerd, ongeacht of er veel passagiers aan boord zijn. De **administratieve voorschriften** die moeten worden nageleefd, verhogen de werklust voor het personeel op passagiersschepen.

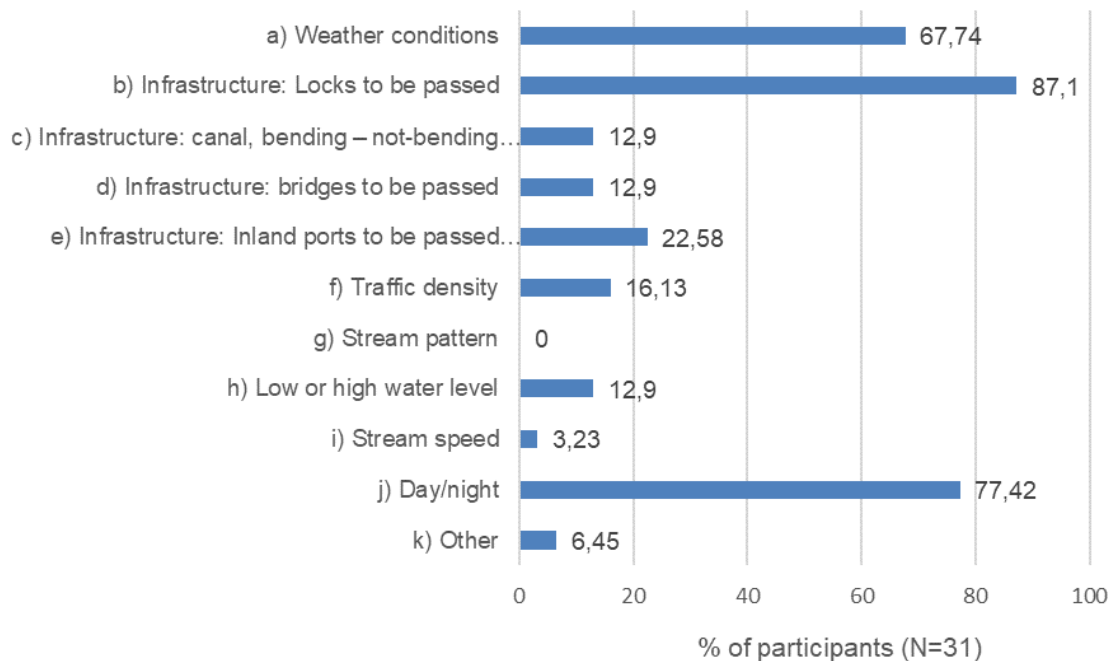
Dhr. POHL benadrukt dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen een hotelschip met een vast aantal passagiers en een dagtochtschip met een variërend aantal passagiers. Op een dagtochtschip ligt het aantal passagiers niet vast, tenzij het om een charterreis gaat.

De deelnemers zijn het erover eens dat de administratieve taken zouden kunnen worden verlicht door het gebruik van e-tools, aangezien het invoeren van gegevens in dienstboekjes en vaartijdenboeken dan minder tijd in beslag zal nemen.

Vraag 18: Welke 1 tot 3 trajectomstandigheden kunnen van invloed zijn op de werklust op instroomniveau en operationeel niveau (lichtmatroos, deksman, matroos en volmatroos) tijdens een reis?

- a) De weersomstandigheden
- b) De infrastructuur: te passeren sluizen
- c) De infrastructuur: kanaal, bochtige – rechte trajecten
- d) De infrastructuur: te passeren bruggen
- e) De infrastructuur: binnenhavens die moeten worden aangedaan (vertrek/aankomst)
- f) De verkeersdrukte
- g) De stroomrichting
- h) De laag- of hoogwaterstanden
- i) De stroomsnelheid
- j) Dag/nacht
- k) Overige:

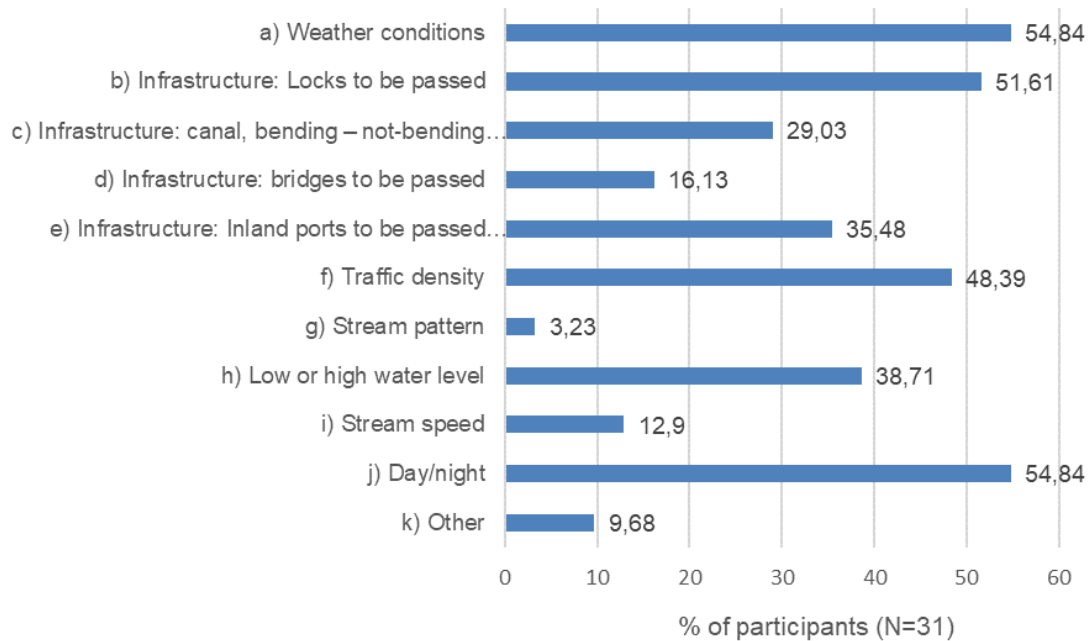
Which 1-3 area circumstances may influence the workload on entry and operational level (deckhand, apprentice, boatman, able boatman) during a journey?



Vraag 19: Welke 1 tot 3 trajectomstandigheden kunnen van invloed zijn op de werklust op managementniveau (schipper) tijdens een reis?

- a) De weersomstandigheden
- b) De infrastructuur: te passeren sluizen
- c) De infrastructuur: kanaal, bochtige – rechte trajecten
- d) De infrastructuur: te passeren bruggen
- e) De infrastructuur: binnenhavens die moeten worden aangedaan (vertrek/aankomst)
- f) De verkeersdrukte
- g) De stroomrichting
- h) De laag- of hoogwaterstanden
- i) De stroomsnelheid
- j) Dag/nacht
- k) Overige:

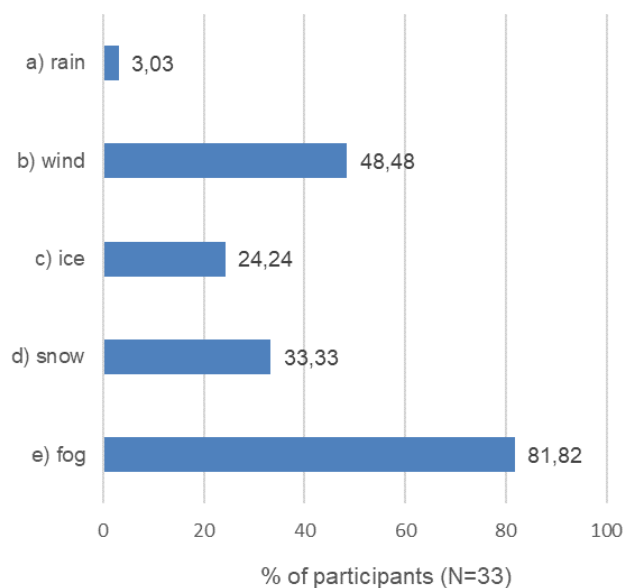
Which 1-3 area circumstances may influence the workload on management level (boatmaster) during a journey?



Vraag 20: Welke weersomstandigheden hebben de grootste invloed op de werklust tijdens een reis?

- a) regen
- b) wind
- c) ijs
- d) sneeuw
- e) nevel

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

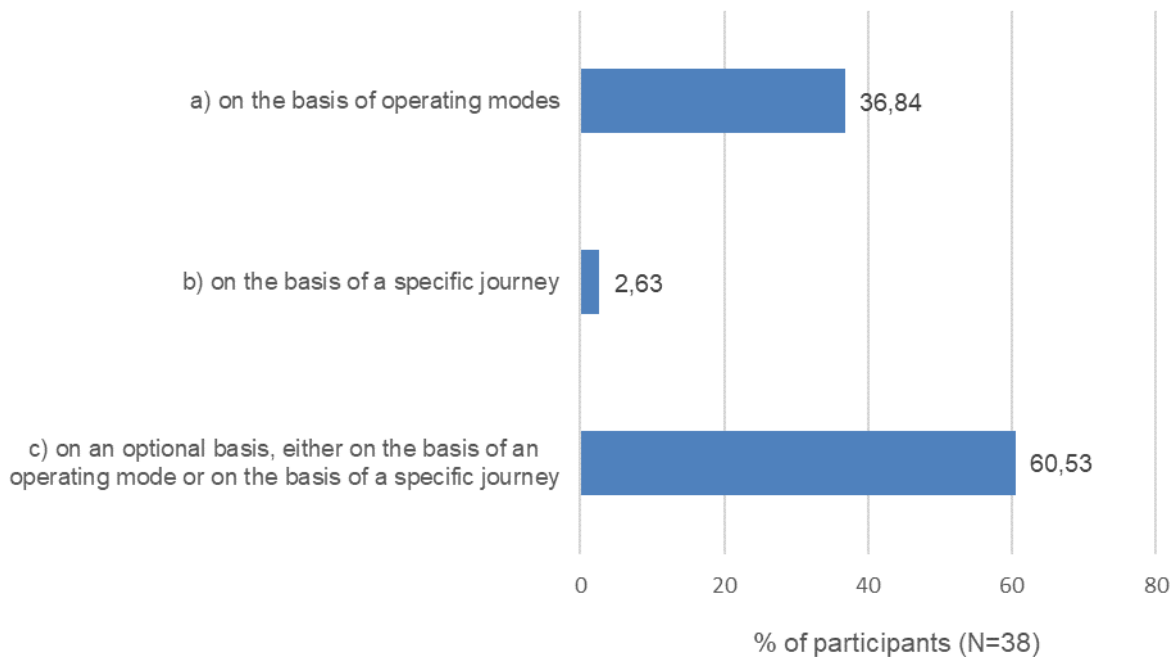


KEYNOTE NR. 10: EXPLOITATIEVORMEN

Vraag 21: Moet de minimumbemanning worden vastgesteld

- a) op basis van de exploitatievorm?
- b) op basis van de te maken reis?
- c) op facultatieve basis, hetzij op basis van de exploitatievorm, hetzij op basis van de te maken reis?

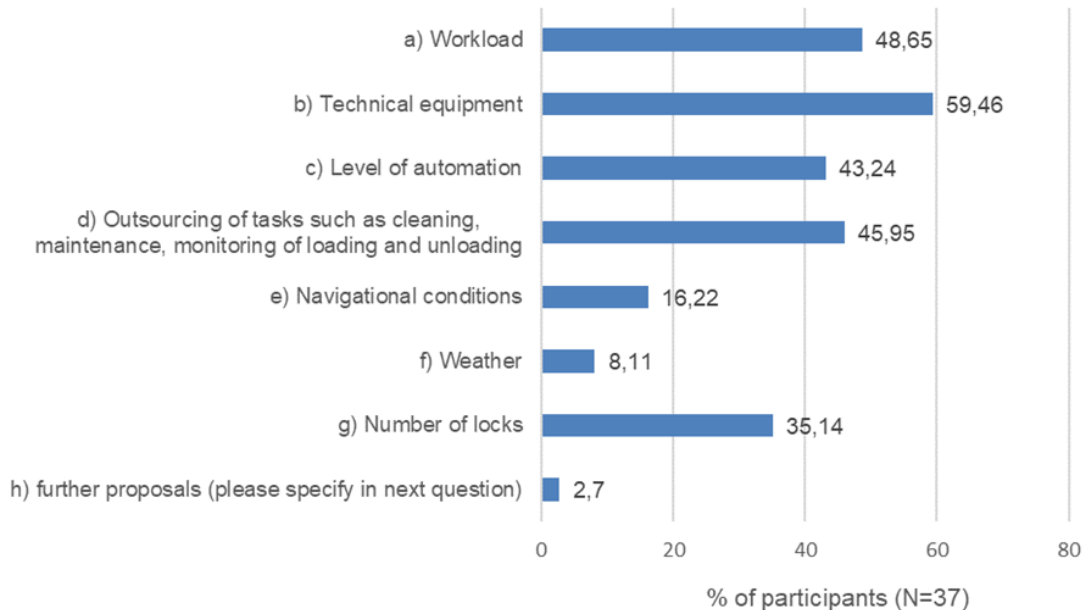
Should the minimum crew be calculated ...



Vraag 22: Als de minimumbemanning voor een bepaalde reis wordt vastgesteld, wat zijn dan de parameters die tot een wijziging in de bemanning kunnen leiden?

- a) De werklast
- b) De technische uitrusting
- c) Het automatiseringsniveau
- d) De uitbestede taken, zoals schoonmaak, onderhoud, toezicht op het laden en lossen
- e) De vaaromstandigheden
- f) De weersomstandigheden
- g) Het aantal te passeren sluizen
- h) Overige (gelieve dit in uw antwoord op de volgende vraag toe te lichten)

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



Vraag 23: Als u op de vorige vraag 'overige' heeft geantwoord, gelieve dan toe te lichten welke andere elementen of omstandigheden tijdens de reis kunnen leiden tot een wijziging in de bemanning aan boord:

- veiligheid op het werk
- taal en communicatie
- combinatie van geautomatiseerde processen aan boord
- onderscheid tussen dagtochtschepen en hotelschepen
- onderhoud
- Remote Control Center
- andere soorten vaartuigen in de haven

Reacties die zijn ontvangen na keynote nr. 10: Exploitatievormen

Dhr. KERKHOF benadrukt het belang van veilige arbeidsomstandigheden, met een voorspelbare werklast voor de verschillende exploitatievormen.

Dhr. SCHNEIDLER wijst erop dat het ook belangrijk is over de nodige sociale vaardigheden te beschikken om te kunnen bepalen hoe men het best kan samenwerken. Zowel werknemers als werkgevers hebben baat bij vaste bemanningen, die flexibel kunnen samenwerken.

Feedback die is ontvangen over het format van de raadpleging

Sommige deelnemers betreuren het dat de resultaten van de raadpleging niet als geheel representatief kunnen worden beschouwd, aangezien er meer werkgevers dan werknemers tijdens het webinar aanwezig waren. Aangezien alle vragen werden besproken, hebben alle deelnemers echter de kans gekregen om hun argumenten naar voren te brengen.

Verscheidende deelnemers hebben zich positief uitgelaten over het format van de raadpleging, aangezien het webinar hen de kans heeft geboden om deel te nemen aan een evenement waaraan zij niet fysiek zouden hebben deelgenomen.

Follow-up

Meer informatie over de follow-up is opgenomen in het onderdeel 'planning' van de presentaties van mw. Rousseau en mw. Liégeois.

Bijlage: Keynotes van de sociale partners (enkel in het EN)

Bijlage bij het document CESNI/QP/Crew (21) 114 (enkel in het 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?
