



## Routekaart voor Europese bemanningsvoorschriften

### 1. Belangrijkste aspecten van de consensus die bereikt werd na analyse en bespreking van de resultaten van de TASCs-studie

In de voorgestelde routekaart is rekening gehouden met de consensus die bereikt werd in de werkgroep om te werken aan de modernisering van vereisten voor de minimumbemanning:

1. De toekomstige bemanningsvoorschriften moeten rekening houden met de **werklust** van het personeel en de steeds snellere ontwikkelingen.
2. De toekomstige bemanningsvoorschriften moeten rekening houden met de competenties van de **bemanningsleden en het veiligheidspersoneel**.
3. De deskundigen zijn het erover eens dat het **hoge veiligheidsniveau** in de binnenvaart te allen tijde moet worden gewaarborgd; het hoge en gelijkwaardige veiligheidsniveau in de binnenvaart is een algemeen beginsel dat objectief moet worden geëvalueerd, ook wanneer het gaat om afwijkingen voor proefprojecten.
4. De deskundigen zijn het erover eens dat er meer **flexibiliteit** nodig is dan vandaag de dag bij de toepassing van de bemanningsvoorschriften op drie niveaus om rekening te houden met technische vooruitgang, digitalisering, automatisering en innovatieve exploitatiewijzen van schepen:
  - o De opname van meer aspecten die van doorslaggevend belang zijn voor het bepalen van de bemanningsvereisten zal meer flexibiliteit bieden;
  - o Het wettelijk kader zou regelmatig aangepast moeten worden. (Aan CESNI zou de opdracht kunnen worden gegeven om de tabellen regelmatig te herzien en extra tabellen toe te voegen voor nieuwe typen schepen of technologieën bv. automatisering);
  - o Het zou mogelijk moeten zijn een ontheffing te verlenen voor innovatieve proefprojecten waarin het huidige hoge veiligheidsniveau kan worden gewaarborgd.
5. De deskundigen geven de voorkeur aan het gebruik van **gemoderniseerde bemanningstabellen die deel zouden moeten uitmaken van een wettelijk kader**.

Bemanningstabellen zijn goed leesbaar, gemakkelijk in het gebruik en daardoor transparant. Een tool om de omvang van de bemanning te berekenen (zie de TASCs-studie) zou echter een nuttig hulpmiddel kunnen vormen: een dergelijk instrument zou gebruikt kunnen worden om de nieuwe bemanningstabellen toe te passen, aangezien deze zeker gedetailleerder zullen worden en ingewikkelder. Het voordeel van het instrument zou erin kunnen liggen het gebruik van de bemanningstabellen (respectievelijk de wettelijke voorschriften) voor het scheepsmanagement te vereenvoudigen; De deskundigen zijn het er verder over eens dat de ontwikkeling van een tool ter berekening van de bemanning voor een bepaalde situatie dat bovendien kan bijdragen aan een beter begrip van de nieuwe voorschriften, geen onderdeel vormt van het huidige werk. Pas als de bemanningsvoorschriften zijn uitgewerkt en na goedkeuring in de regelgeving zijn opgenomen (tekst en tabellen) acht men het wenselijk om een dergelijk instrument verder te ontwikkelen ter ondersteuning van de gebruiker, maar dan ook alleen als een instrument dat vereenvoudiging biedt. Op dit moment wordt de ontwikkeling van een dergelijk tool niet gezien als een taak waar de werkgroep verantwoordelijk voor is.

De bemanningstabellen van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) en andere relevante regelgeving kunnen een vertrekpunt vormen om nieuwe tabellen op te stellen voor verschillende typen schepen en wellicht ook voor de verschillende typen vaarwegen.
6. **De functies van de dekbemanningsleden** zoals vastgelegd in de Richtlijn (EU) 2017/2397 zouden behouden moeten blijven, hoewel het mogelijk is dat de deskundigen het verschil tussen de functies op operationeel en op instroomniveau nader onder de loep willen nemen.

7. De deskundigen zijn het erover eens dat het manoeuvreren en **besturen van een vaartuig door middel van afstandsbediening vanuit een centrum** een hoge kwalificatie van de bemanning vereist om het huidige veiligheidsniveau in de binnenvaart te kunnen evenaren. De deskundigen willen de mogelijkheden onderzoeken om in de bemanningstabellen bemanningsleden op te nemen die vanuit een centrum het schip via afstandsbediening sturen;
8. Technische details van de desbetreffende parameters van de verschillende typen schepen, de taken die door het personeel verricht moeten worden (met inbegrip van het personeel in dienst van de scheepsexploitant en taken die verricht worden door personeel dat in dienst is van een derde partij die zorgt voor de uitvoering van deze taken), het aantal personen dat nodig is in het licht van het vervoer van goederen en passagiers, de competenties die nodig zijn om deze taken te verrichten, alsook de beschikbare technische ondersteuning en automatisering zouden nader uitgewerkt moeten worden in **CESNI-standaarden** om goede specificaties en aanpassingen van de toekomstige bemanningsvoorschriften mogelijk te maken;
9. De implementatie van **elektronische controle-instrumenten (e-tools)** zou hand in hand moeten gaan met herziene minimumbemanningsvereisten, omdat voor deze vereisten ook de handhaving naar behoren mogelijk moet zijn. Nieuwe bemanningsvoorschriften en nieuwe controle-instrumenten die een controle op de naleving in real-time mogelijk maken, zouden op eenzelfde moment van kracht moeten worden;
10. De minimumbemanningsvereisten zouden **op Europees vlak geharmoniseerd moeten zijn**, waarbij de nieuwe voorschriften zowel binnen de CCR als op EU-niveau, alsook op het niveau van andere entiteiten met wetgevende bevoegdheden in Europa (bijvoorbeeld op het niveau van de riviercommissies voor zover van toepassing) tegelijkertijd van kracht zouden moeten worden;
11. Het is belangrijk **de deskundigen** op dit gebied in heel Europa **te raadplegen**.
12. De deskundigen zijn het erover eens dat de **arbeidstijdenrichtlijn 2014/112/EU** en de bemanningsvoorschriften twee afzonderlijke wettelijke instrumenten zijn en dat zij van elkaar gescheiden moeten blijven. De arbeidstijd heeft impact op de werklast van de bemanningsleden en de scheepseigenaar/exploitant moet ervoor zorgen dat voldaan wordt aan de arbeidstijdenrichtlijn en de voorgeschreven rusttijden. De deskundigen zijn het erover eens dat de bemanningsvoorschriften zouden moeten verwijzen naar de arbeidstijdenrichtlijn en dat dit instrument van toepassing is, zoals opgenomen in artikel 3.11, zesde lid, van het RSP. Door een dergelijke formulering te gebruiken kan ervoor gezorgd worden dat de nieuwe bemanningsvoorschriften niet indruisen tegen de arbeidstijdenrichtlijn en dat voor de werknemers de meest gunstige regeling van toepassing is.

## 2. Technisch advies voor de kenmerken van eventuele nieuwe voorschriften

Dit gedeelte van de routekaart bevat voor elk hoofdstuk de punten waar een consensus over bestaat. In de tabellen wordt een overzicht gegeven van het juridisch en technisch advies dat nodig is om de bemanningsvoorschriften op te stellen. De tweede kolom geeft aan welke benadering en expertise voor dit advies nodig is.

De volgende benadering en expertise wordt daarvoor genoemd:

- Desk-studie van de huidige en wettelijke situatie door het secretariaat met ondersteuning van de lidstaten en deskundigen
- Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)
- Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF), met name voor het segment passagiersvaart
- Raadpleging van deskundigen van het bedrijfsleven voor de TASCs-studie
- Raadpleging van het bedrijfsleven: Edinna, deskundigen voor onderwijs en training
- Raadpleging van het bedrijfsleven: scheepsbouwers/classificatiebureaus
- Raadpleging van het bedrijfsleven: centrales voor afstandsbediening
- Raadpleging van het bedrijfsleven: anderen (zoals:...)
- Raadpleging: vaarwegbeheerders
- Overleg met de deskundigen voor de technische voorschriften voor schepen
- Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten
- Overleg met de deskundigen voor informatietechnologie
- Overleg met de deskundigen voor de verkeersvoorschriften
- Overleg met de deskundigen voor automatisering in de binnenvaart
- Overleg met de deskundigen voor het vervoer van gevaarlijke goederen
- Overleg met de deskundigen voor infrastructuur
- Overleg met anderen (zoals: ....)

Na de tweede lezing door CESNI zal de in deze lijst genoemde deskundigen verzocht worden om een bijdrage te leveren.

## 2.1. Scope

De werkgroep zou zich tot taak kunnen stellen om ten aanzien van het materiële en geografische toepassingsgebied van een wettelijke regeling voor de toekomstige bemanningsvoorschriften aanvullend advies te verstrekken. Het is belangrijk dat een en ander “evenredig” blijft en op Europees niveau alleen datgene geregeld wordt wat nodig is om een veilige binnenvaart te kunnen waarborgen. De scheepvaart op lokale, nationale waterwegen zou buiten beschouwing moeten blijven, ook al zijn deze waterwegen verbonden met het internationale netwerk. Het toekomstige juridische instrument inzake bemanningsvoorschriften en de Richtlijn (EU) 2017/2397 zouden geografische uitzonderingen mogelijk moeten maken. Er moet gestreefd worden naar een zo groot mogelijke coherentie tussen de wettelijke instrumenten (toekomstig wettelijk instrument voor e-tools, wettelijk kader voor beroepskwalificaties, enz.).

**Lidstaten met waterwegen die niet in verbinding staan met het bevaarbare netwerk van andere lidstaten** (niet met elkaar in verbinding staande binnenwateren) zouden de optie moeten krijgen om bemanningsvoorschriften toe te passen overeenkomstig hun nationale voorschriften. Anders zouden de bemanningsvoorschriften indruisen tegen Richtlijn 2017/2397 op grond waarvan het de lidstaten is toegestaan voor deze waterwegen andere kwalificatieniveaus vast te leggen.

Er zou lering getrokken kunnen worden uit de uitwisseling van de resultaten van ‘desk research’ waarbij in kaart wordt gebracht welke bemanningsvoorschriften er bestaan zoals het RSP en andere internationale en nationale bemanningsvoorschriften. Daarbij zou tevens ingegaan kunnen worden op de aspecten die in de TASCs-studie geanalyseerd werden en aspecten die door de deskundigen besproken werden in aanvulling op de analyse in de TASCs-studie. Indien nodig zou ook onderzocht kunnen worden of er regelgeving op Europees vlak nodig is met betrekking tot de betrokken

1. personen,
2. schepen/vaartuigen,
3. nautische aspecten,
4. toepassing in de tijd.

### 2.1.1. Personeel

De deskundigen zijn het erover eens dat de **dekbemanningsleden** zoals gedefinieerd in bijlage I van Richtlijn (EU) 2017/2397 (instapniveau, operationeel niveau en managementniveau) en ook **machinekamerpersoneel** onder de bemanningsvoorschriften moeten vallen. De deskundigen hebben tevens aangegeven dat de "machinist" (de meest vaak voorkomende vertegenwoordiger van het machinekamerpersoneel) beschouwd moet worden als een bemanningslid op operationeel niveau. Boordpersoneel zou niet als bemanning gezien moeten worden.

De deskundigen zijn het er ook over eens dat de **veiligheidskwalificaties** aan boord van passagiersschepen, schepen die gevaarlijke goederen vervoeren of schepen die LNG als brandstof gebruiken, eveneens in de bemanningsvoorschriften aan bod moeten komen.

In het kader van de werkzaamheden van de Werkgroep CESNI/QP/Crew zijn de volgende **definities** besproken:

"bemanningslid: persoon die ofwel deel uitmaakt van de dekbemanning en betrokken is bij de algemene operationele werkzaamheden van een schip dat op binnenwaterwegen vaart of deel uitmaakt van het machinekamerpersoneel dat zorgt voor de motoren, kranen of elektrische en elektronische uitrusting. Het bemanningslid kan zich aan boord bevinden, aan de wal of in een centrale voor de bediening of besturing op afstand;"

"veiligheidspersoneel: personeel dat aan boord van het schip een functie bekleedt die samenhangt met de veiligheid, zoals bijvoorbeeld op een schip dat gevaarlijke goederen vervoert (ADN), dat LNG als brandstof gebruikt of aan boord van een passagiersschip".

De deskundigen zijn het erover eens dat, met het oog op de nieuwe bemanningsvereisten, het niet nodig lijkt een definitie voor "boordpersoneel" op te nemen.

Technisch advies is vereist voor...	Vereiste expertise/aanvullend onderzoek
<p>Er is juridisch advies nodig ten aanzien van de bemanningsleden, functies of kwalificaties die <b>wettelijk voorgeschreven zijn in de huidige internationale en nationale bemanningsvoorschriften</b>. Welke functies/kwalificaties zijn er verder nog die niet vallen onder de Richtlijn Beroepskwalificaties?</p> <p>Het is belangrijk een overzicht tot stand te brengen van alle functies/kwalificaties die nu in de verschillende stroomgebieden gangbaar zijn.</p> <p>Op deze manier kunnen we ervoor zorgen dat er overal rekening mee gehouden wordt en hebben we een basis om te bespreken wat door regelgeving afgedekt moet worden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desk-studie over de huidige en wettelijke situatie door het secretariaat met ondersteuning van de lidstaten en de deskundigen</li> </ul>
<p>Er zou technisch advies uitgebracht moeten worden over de vraag of en in hoeverre <b>bemanningsleden en boordpersoneel</b> zoals gedefinieerd in artikel 1.01(12.1), "boordpersoneel": alle aan boord van een passagiersschip aangestelde personen die niet tot de bemanning behoren;"; ES-TRIN, waarvan de competentie niet in detail in de Richtlijn (EU) 2017/2397 is geregeld, onder bemanningsvoorschriften zouden moeten komen te vallen, met name in het licht van hun rol binnen het veiligheidsplan en of zij dienstdoen aan boord van zeeschepen die binnenwateren bevaren of dienstdoen aan boord van specifieke schepen die uitgerust zijn met een motor of uitrusting waar bepaald personeel voor nodig is (zoals machinekamerpersoneel, personen die de marifoon kunnen bedienen zoals bedoeld in de aanbevelingen voor het Donaugebied, etc., registerloodsen die de veiligheid van schepen waarborgen of ondersteunen in gebieden met gemengd verkeer van zee- en binnenvaartschepen, enz.).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Overleg met deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li> </ul>
<p>Er zou technisch advies uitgebracht moeten worden over de vraag of en in hoeverre de <b>kwalificatie voor specifieke werkzaamheden en bijzondere vergunningen</b> geregeld zou moeten worden in de bemanningsvoorschriften. Zou er een onderscheid gemaakt moeten worden tussen de voorgeschreven leden van de minimumbemanning en de aanvullende kwalificaties die vereist zijn op grond van artikel 5 en 6 van de Richtlijn Beroepskwalificaties en ander veiligheidspersoneel waar nog diverse andere regelgevingen op van toepassing zijn?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Overleg met deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li> </ul>
<p>Er zou technisch advies uitgebracht moeten worden of in de bemanningsvoorschriften <b>aanvullende kwalificaties</b> opgenomen zouden moeten worden <b>voor veiligheidspersoneel</b> voor zover deze niet zijn opgenomen in de Richtlijn (EU) 2017/2397, zoals eerste-hulp-verleners (definitie of kwalificatie vastleggen in CESNI?), voor vrachtschepen (zoals bijv. in Oostenrijk<sup>1</sup>) en/of passagiersschepen (zoals bijv. in het RSP), persluchtmaskerdragers (definitie of kwalificatie vastleggen in CESNI?) voor hotelschepen (zoals bijv. in het RSP).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF) met name van het segment passagiersvaart</li> <li>• Raadpleging van Edinna, deskundigen voor onderwijs en training</li> <li>• Overleg met deskundigen voor het vervoer van gevaarlijke goederen</li> <li>• Overleg met deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li> </ul>

<sup>1</sup> In Oostenrijk gaat het niet om extra bemanningsleden op vrachtschepen, maar naar Oostenrijks recht moeten wel ten minste twee bemanningsleden een EHBO-certificaat hebben.

<p>Er zou technisch advies uitgebracht moeten worden ten aanzien van de <b>mogelijke combinaties van personeel en veiligheidskwalificaties</b>. Welke functies en welke bemanningsleden/personeelsleden kunnen wel of niet of moeten gecombineerd worden. Het verband tussen de functie en de daarmee samenhangende verantwoordelijkheid moet verduidelijkt worden.</p> <p>Beide moeten geregeld worden in de bemanningsvoorschriften, maar niet op dezelfde manier. De aanvullende kwalificaties van veiligheidspersoneel vereisen geen extra bemanningslid, maar de functie kan uitgeoefend worden door een lid van de minimumbemanning en aan boord van passagiersschepen ook door een lid van het boordpersoneel.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF), met name van de passagiersvaart</li><li>• Overleg met deskundigen voor het vervoer van gevaarlijke goederen</li><li>• Overleg met deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li></ul>
<p>Er zou technisch advies uitgebracht moeten worden over de vraag of <b>minder kwalificaties dan nu geëist worden</b>, op operationeel niveau zouden volstaan, ook al zijn zij voorgeschreven in de EU-Richtlijn 2017/2397 betreffende beroepskwalificaties. Bijvoorbeeld: is het in de moderne binnenvaart nog steeds nodig om zoveel verschillende kwalificaties voor te schrijven als deksman, matroos, volmatroos en stuurman? Instapniveau, operationeel niveau en managementniveau vereisen allen een basisveiligheidsniveau, maar wellicht zijn andere criteria eveneens relevant.</p> <p>Minder kwalificaties kunnen van invloed zijn op de aantrekkelijkheid van de binnenvaartberoepen.</p> <p>Onderzoeken wat de juridische consequenties zijn en overleg met de EC of het mogelijk is om de richtlijn en de huidige kwalificaties te wijzigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li><li>• Raadpleging van Edinna, deskundigen voor onderwijs en training</li><li>• Overleg met deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li></ul>
<p>Er zou technisch advies uitgebracht moeten worden om taken en competenties vast te leggen die nodig zijn in een RCC (<b>remote control center</b>) en of, en zo ja in welke mate, het personeel in een RCC moet vallen onder Europese bemanningsvoorschriften (zie de consensus in de bijlage bij de routekaart 1.8).</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li><li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: scheepsbouwers/classificatiebureaus</li><li>• In nauwe samenwerking met de activiteiten van de CCR en de daaropvolgende werkzaamheden in CESNI</li><li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: centrales voor afstandsbediening</li><li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li><li>• Overleg met de deskundigen voor de verkeersvoorschriften</li><li>• Overleg met de deskundigen voor automatisering in de binnenvaart</li></ul>

De deskundigen zijn het erover eens dat er onderzoek moet worden verricht naar **specifieke definities voor bemanningsvoorschriften** en socialezekerheidskwesties.

- Desk-studie over de huidige en wettelijke situatie door het secretariaat met ondersteuning van de lidstaten en de deskundigen Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)
- Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten
- Overleg met de deskundigen voor de verkeersvoorschriften



### 2.1.2. Vaartuigen/schepen

De deskundigen hebben te kennen gegeven dat in het algemeen de bemanningsvoorschriften betrekking moeten hebben op **commerciële vaartuigen die bestemd zijn voor het vervoer van goederen en passagiers**. In beide takken van de commerciële scheepvaart kan de wijze waarop het schip in de praktijk wordt ingezet, gevolgen hebben voor de bemanningsvereisten.

De deskundigen hebben gesteld dat vaartuigen die door de Richtlijn (EU) 2017/2397 worden uitgesloten, niet onder de Europese bemanningsvoorschriften zouden moeten vallen.

Deze richtlijn is niet van toepassing op personen:

- a) die varen om sportieve of recreatieve redenen;
- b) die betrokken zijn bij het bedienen van ponten die niet vrij varen;
- c) die betrokken zijn bij het bedienen van vaartuigen die door de strijdkrachten, diensten voor de handhaving van de openbare orde, civiele bescherming, vaarwegbeheerders, brandweerdiensten en andere hulpdiensten worden gebruikt<sup>2</sup>.

De deskundigen zijn het erover eens dat Europese regelgeving alles zou moeten afdekken wat **het best op Europees niveau kan worden geregeld**.

Er moet echter rekening mee worden gehouden dat er aspecten zijn die beter op nationaal of lokaal niveau geëvalueerd zouden kunnen worden zonder de veiligheid in de Europese binnenvaart op losse schroeven te zetten.

---

<sup>2</sup> zie artikel 2 van Richtlijn (EU) 2017/2397.

Technisch advies is vereist voor ...	Vereiste expertise/aanvullend onderzoek
<p>Er is juridisch advies vereist ten aanzien van de schepen waar de <b><u>huidige internationale en nationale bemanningsvoorschriften op van toepassing zijn</u></b>.</p> <p>Welke schepen vallen uitsluitend onder de nationale bemanningsvoorschriften en voor welke schepen zijn uitzonderingen mogelijk?</p> <p>Voordat het toepassingsgebied wordt vastgelegd, moet duidelijk zijn welke schepen onder de huidige regelgeving vallen en hoe, en waarom nationale of lokale voorschriften voor bepaalde schepen adequater zouden kunnen zijn</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desk-studie naar de huidige en wettelijke situatie door het secretariaat met input van de lidstaten en deskundigen</li> </ul>
<p>Er zou technisch advies uitgebracht moeten worden of <b><u>commerciële schepen die uitsluitend in een beperkt gebied varen</u></b>, zoals veerponten en dienstvaartuigen die hetzij alleen in een bepaald gebied varen (lokale bunkerboten, duwbotten in havens, e.d.) eveneens onder de bemanningsvoorschriften moeten vallen. Is het zinvol om in de Europese bemanningsvoorschriften schepen op te nemen zoals veerponten die uitsluitend een beperkte functie hebben in een zeer specifiek, klein gebied?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li> </ul>
<p>Er is technisch advies uitgebracht moeten worden of <b><u>schepen die niet rechtstreeks ingezet worden voor het vervoer van goederen of passagiers</u></b> (bilgeboden, bunkerschepen, baggerschepen en andere (kleine) drijvende inrichtingen, enz.) ook onder Europese bemanningsvoorschriften moeten vallen. Het zou ook denkbaar zijn dat deze vaartuigen alleen opgenomen zouden als het gaat om drijvende werktuigen waar altijd bemanning op aanwezig is of die zo uitgerust zijn dat zij een verblijf voor de bemanningsleden bieden. Overwogen moet worden (ten aanzien van de bemanningsvereisten, werklust, veiligheidsniveau, kwalificaties...) of bijzondere vaartuigen moeten vallen onder Europese of nationale regelgeving (men denke aan veerponten, drijvende inrichtingen, drijvende werktuigen, vaartuigen voor waterbouwkundige werkzaamheden, rondvaartboten...).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven : anderen (ontwerpbureaus)</li> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor de technische voorschriften voor schepen</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li> </ul>
<p>Er zou bovendien technisch advies uitgebracht moeten worden ten aanzien van het opnemen van <b><u>pleziervaartuigen die gebruikt worden of kunnen worden voor commerciële doeleinden</u></b> (bijvoorbeeld het vervoer van passagiers).</p> <p>Er is een duidelijke definitie nodig voor sportvaartuigen, pleziervaartuigen, passagiersschepen en de consequenties van een commercieel gebruik. (Zie de definities in de ES-QIN + ES-TRIN).</p> <p>De deskundigen zijn het erover eens dat een opname van deze schepen de regelgeving complexer zou maken, want er zouden verschillende kwalificatieniveaus voor nodig zijn. Wij kunnen niet hetzelfde kwalificatiecertificaat schipper vereisen voor een schipper van een passagiersschip met 600 passagiers aan boord als voor een open pleziervaartuig met een buitenboordmotor dat gebruikt wordt als een varende taxi met twee passagiers.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: anderen (EBA, European Boating Association)</li> </ul>
<p>Er zou een technisch advies uitgebracht moeten worden of <b><u>kleine schepen</u></b> uitgezonderd zouden kunnen worden van de Richtlijn 2017/2397 en de ES-TRIN (hetgeen echter dan niet zou moeten gelden voor veerponten die zelfstandig kunnen varen).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li> </ul>

<p>Er is wellicht ook een technisch advies nodig of en zo ja in welke mate <b>traditionele vaartuigen</b> (bijvoorbeeld stoomschepen) of schepen die vallen onder de regelingen voor traditionele schepen (zoals replica's of historische schepen die gebruikt worden om zeemanschap of technische ontwikkelingen te laten zien) eveneens onder Europese bemanningsvoorschriften zouden moeten vallen.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li><li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li></ul>
<p>Voor <b>welke specifieke schepen</b> moet de vraag gesteld worden of Europese regelgeving überhaupt adequaat zou zijn?</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li><li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li><li>• Overleg met de deskundigen voor de technische voorschriften voor schepen</li></ul>

### 2.1.3. Nautische omgeving

De deskundigen zijn het erover eens dat in principe vaarwegen die bevaren worden door personeel dat beschikt over competenties overeenkomstig Richtlijn (EU) 2017/2397 onder toekomstige Europese bemanningsvoorschriften zouden moeten vallen.

Technisch advies is vereist voor...	Vereiste expertise/aanvullend onderzoek
<p>Er is juridisch advies vereist ten aanzien van de nautische omgevingsaspecten die <b><u>geregeld zijn in de huidige internationale en nationale bemanningsvoorschriften.</u></b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desk-studie over de huidige en wettelijke situatie door het secretariaat met ondersteuning van de lidstaten en de deskundigen</li> </ul>
<p>Er zou technisch advies uitgebracht moeten worden of <b><u>nog andere vaargebieden</u></b> onder toekomstige Europese bemanningsvoorschriften zouden moeten gaan vallen. Men denke bijvoorbeeld aan kustwateren (zoals in Zweden) of waterwegen waar registerloodsen ingezet worden om de veiligheid te waarborgen van schepen die varen in gebieden waar zowel zeevaart als binnenvaart plaatsvindt. Als blijkt dat dit niet zinvol is, zou technisch advies verstrekt moeten worden of bepaalde zeeschepen specifiek onder het toepassingsgebied van toekomstige Europese bemanningsvoorschriften gebracht zouden moeten worden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en –vereisten</li> <li>• Raadpleging: vaarwegbeheerders</li> </ul>
<p>Er zou technisch advies uitgebracht moeten worden of en zo ja in welke omvang schepen die <b><u>uitsluitend varen op niet met elkaar in verbinding staande waterwegen</u></b> (zoals meren of waterwegen die niet in verbinding staan met de waterwegen van een ander land) eveneens onder de bemanningsvoorschriften moeten vallen.</p> <p>Richtlijn 2017/2397 staat lidstaten toe om verschillende kwalificatieniveaus in de nationale regelgeving vast te leggen voor deze waterwegen. Het is daarom niet mogelijk om voor die waterwegen bemanningsvoorschriften toe te passen die kwalificaties vereisen overeenkomstig RL 2017/2397.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en –vereisten</li> <li>• Raadpleging: vaarwegbeheerders</li> </ul>
<p>Er moet technisch advies uitgebracht worden of en zo ja in welke mate nationale regelgeving van toepassing kan zijn op specifieke schepen, dagtochtreizen die lokaal van belang zijn en waterwegen <b><u>die in verbinding staan met het bevaarbare netwerk</u></b> van een andere lidstaat.</p> <p>Voor lidstaten die wel met elkaar in verbinding staande waterwegen hebben, zouden uitzonderingen mogelijk moeten zijn onder bepaalde voorwaarden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en –vereisten</li> <li>• Raadpleging: vaarwegbeheerders</li> </ul>

### 2.1.4 Scope in de tijd

Technisch advies is vereist voor...	Vereiste expertise/aanvullend onderzoek
<p>Er zou technisch advies uitgebracht moeten worden over de nautische omgevingen waarvoor <b>voorschriften bestaan in de huidige internationale en nationale bemanningsvoorschriften.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desk-studie over de huidige en wettelijke situatie door het secretariaat met ondersteuning van de lidstaten en de deskundigen</li> </ul>
<p>Er zou technisch advies uitgebracht moeten worden of de bemanningsvoorschriften alleen moeten gelden <b><u>tijdens de vaart of ook als het schip niet vaart</u></b>. Maakt laden en lossen deel uit van de reistijd van het schip?</p> <p>Er moet duidelijk gemaakt worden wat verstaan moet worden onder “tijd dat het schip vaart/reistijd”, “tijd dat het schip niet vaart”, “tijdens de reis”, “de tijd dat het schip in bedrijf is”, “laden” en “lossen”.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li> <li>• Raadpleging van deskundigen van het bedrijfsleven voor de TASCs-studie</li> </ul>
<p>Er zou technisch advies uitgebracht moeten worden of de bemanningsvoorschriften zouden moeten gelden ten aanzien van de <b><u>voorgeschreven toezichtstaken als het schip stilligt (dus niet vaart)</u></b>.</p> <p>Juridisch onderzoek: De regelgeving die van toepassing is ten aanzien van “toezicht houden” moet nader onder de loep worden genomen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor de verkeersvoorschriften</li> <li>• Raadpleging van deskundigen van het bedrijfsleven voor de TASCs-studie</li> </ul>

## **2.2 Belangrijkste scheepstypen en hun categorieën**

Wellicht zou de werkgroep ook aanvullend technisch advies willen uitbrengen ten aanzien van de vastlegging en definitie van de belangrijkste scheepstypen die in bemanningstabellen in een wettelijke regeling voor toekomstige bemanningsvoorschriften aan bod zouden moeten komen.

Wat dit betreft zou een gedachtewisseling over de resultaten van desk research met betrekking tot de bestaande bemanningsvoorschriften een goed vertrekpunt kunnen vormen. Daarbij zou tevens rekening gehouden kunnen worden met de in de TASCs-studie onderzochte aspecten en de aspecten die door de deskundigen besproken werden als aanvulling op de TASCs-studie. Indien nodig zou ook aandacht geschonken kunnen worden aan

1. een algemeen onderscheid tussen scheepstypen uitgaand van hun specifieke lading of het vervoer van passagiers
2. specifieke kenmerken van de vastgelegde, belangrijkste scheepstypen
3. aspecten die een uitzondering op de regel zouden rechtvaardigen die wellicht eveneens geregeld zouden moeten worden in regelgeving op Europees vlak.

### 2.2.1. Onderscheid tussen verschillende schepen voor vrachtvervoer en passagiersschepen

De deskundigen hebben te kennen gegeven dat er in de bemanningstabellen een algemeen onderscheid gemaakt zou moeten worden tussen schepen voor vrachtvervoer en passagiersschepen.

Technisch advies is vereist voor...	Vereiste expertise/aanvullend onderzoek
<p>Er is juridisch advies vereist ten aanzien van de <b><u>scheepstypen die in de geldende internationale en nationale regelgeving worden onderscheiden.</u></b></p> <p>Welke scheepstypen worden genoemd in bestaande reglementen die niet tot een bepaalde categorie horen (zoals in artikel 3.19 RSP)?</p> <p>Het is waarschijnlijk beter om niet voor alle bestaande schepen een aparte categorie in te voeren en voor al deze schepen op Europees vlak regelgeving te voorzien, aangezien het bijvoorbeeld zoals voor de schepen die genoemd worden in artikel 3.19 RSP, beter is als zij vallen onder regelgeving van de lokale autoriteiten, die specifiek op deze schepen gericht kan worden.</p> <p>De Europese regelgeving zou niet al te complex moeten worden.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Desk-studie over de huidige en wettelijke situatie door het secretariaat met ondersteuning van de lidstaten en de deskundigen</li><li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li><li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en –vereisten</li><li>• Overleg met de deskundigen voor de technische voorschriften voor schepen</li></ul>

**a) Schepen voor vrachtvervoer: onderscheid tussen motorvrachtschepen en samenstellen**

De deskundigen waren het er ook over eens dat drogeladingschepen en tankschepen opgenomen zouden kunnen worden **in specifieke tabellen voor motorvrachtschepen en schepen die gebruikt worden in samenstellen** (duwstellen of sleep, hechte samenstellen, etc.).

Technisch advies is vereist voor...	Vereiste expertise/aanvullend onderzoek
<p>Er zou technisch advies uitgebracht moeten worden over <b><u>hoe deze schepen gegroepeerd zouden kunnen worden</u></b> gezien het feit dat beide aspecten, werklust en veiligheid, gezien moeten worden als doorslaggevende factoren.</p> <p>Zou een toekomstig stelsel voor bemanningsvoorschriften voor vrachtschepen <b><u>een onderscheid moeten maken tussen:</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. schepen en samenstellen met eigen voortstuwing?</li><li>2. bij samenstellen een onderscheid tussen: een duwstel, sleep, hecht samenstel, niet-gemotoriseerde schepen met besturing in een sleep, overige?</li><li>3. drogeladingschepen en tankers?</li><li>4. andere criteria?</li></ol>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li><li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en –vereisten</li><li>• Overleg met de deskundigen voor de technische voorschriften voor schepen</li><li>• Raadpleging van deskundigen van het bedrijfsleven voor de TASCs-studie</li></ul>



## b) Passagiersschepen: onderscheid tussen dagtochtschepen en hotelschepen

De deskundigen zijn het erover eens dat in de bemanningstabellen een algemeen **onderscheid gemaakt zou moeten worden tussen schepen waarop voor de passagiers eigen hutten beschikbaar zijn en schepen zonder eigen hutten voor passagiers**, aangezien toezichttaken, evacuatie en reddingsoperaties voor deze categorieën schepen verschillend kunnen zijn.

Technisch advies is vereist voor...	Vereiste expertise/aanvullend onderzoek
<p>Er zou technisch advies uitgebracht moeten worden over <b><u>hoe deze schepen gegroepeerd zouden kunnen worden</u></b> gezien het feit dat beide aspecten, werklust en veiligheid, gezien moeten worden als doorslaggevende factoren.</p> <p>Zou een toekomstig stelsel voor bemanningsvoorschriften voor passagiersschepen <b><u>een onderscheid moeten maken tussen</u></b>:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. schepen met individuele hutten ("Fahrgastkabinenschiff/hotelschip") en schepen zonder hutten ("Tagesausflugsschiff/dagtochtschip")?</li><li>2. het aantal passagiers dat zich aan boord bevindt en of hun aantal voor het begin van de reis bekend is?</li><li>3. andere criteria?</li></ol> <p>Moet de vraag met betrekking tot het aantal "veiligheidsdeskundigen" beantwoord worden op basis van dezelfde criteria als het aantal minimumbemanningsleden?</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF) met name van het segment passagiersvaart</li><li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en –vereisten</li><li>• Overleg met de deskundigen voor de technische voorschriften voor schepen</li><li>• Raadpleging van deskundigen van het bedrijfsleven voor de TASCs-studie</li></ul>

### **2.2.2. Specifieke kenmerken van de belangrijkste typen vaartuigen**

De deskundigen zijn van mening dat de verschillende categorieën vaartuigen gedefinieerd zouden moeten worden. Dit zal het voor de scheepsexploitant gemakkelijker maken om te bepalen welke bemanning en welk veiligheidspersoneel hij nodig heeft om veilig te kunnen varen. De deskundigen zijn het er ook over eens dat deze categorieën de controles zullen vereenvoudigen.

**a) Schepen in het algemeen**

Technisch advies is vereist voor...	Vereiste expertise/aanvullend onderzoek
<p>De deskundigen betwijfelen of de criteria die thans gelden voor deze schepen (nog steeds) een goede weerspiegeling vormen van de werklust en veiligheid met het oog op de belangrijkste scheeps categorieën.</p> <p>Ten aanzien van <b>alle schepen</b>, zouden de deskundigen technisch advies kunnen verstrekken welke <b>aspecten geschikt zijn om de scheeps categorieën vast te leggen</b>. Technisch advies is vereist om de categorieën vast te leggen en een lijst op te stellen van andere aspecten die een bepalende rol spelen.</p> <p>Voor de bemanningstabellen en het veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen zou op zijn minst rekening gehouden moeten worden met de volgende aspecten (gezien het feit dat de werkomvang en veiligheidsaspecten doorslaggevende factoren zijn):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lengte van het schip</li> <li>2. Motorvermogen van het schip</li> <li>3. Automatiseringsniveau</li> <li>4. Technische standaarden</li> <li>5. Werklust aan boord</li> <li>6. Reistijd of vaargebied</li> <li>7. Bedrijfsmodus van het schip (varend, niet varend, laden/lossen...)</li> <li>8. Noodsituaties</li> <li>9. Vaargebied</li> <li>10. Andere?</li> </ol> <p>Tevens rekening houden met het feit dat te veel factoren de tabel <b>te ingewikkeld</b> zouden maken om de tabel goed toe te kunnen passen?</p> <p>Hoe zou het criterium "<b>werklust</b>" precies bepaald kunnen worden? Oftewel: wanneer is de werklust zo groot dat we kunnen zeggen dat er voor het schip een extra deksman, matroos, stuurman nodig is? Er zal een definitie opgesteld moeten worden voor "werklust" en hoe deze gemeten kan worden.</p> <p>De werklust moet altijd geëvalueerd worden in combinatie met het totaal aantal al gewerkte uren en de vermoeidheid die daarbij optreedt – dus een allesomvattende benadering.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en –vereisten</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor de technische voorschriften voor schepen</li> <li>• Raadpleging van deskundigen van het bedrijfsleven voor de TASCs-studie</li> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: Edinna, deskundigen voor onderwijs en training</li> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: scheepsbouwers/classificatiebureaus</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor informatietechnologie</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor de verkeersvoorschriften</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor automatisering in de binnenvaart</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor het vervoer van gevaarlijke goederen</li> </ul>

**b) Schepen voor vrachtvervoer**

Technisch advies is vereist voor...	Vereiste expertise/aanvullend onderzoek
<p>Ten aanzien van <b>vrachtschepen</b>, zouden de deskundigen technisch advies kunnen verstrekken welke <b>aspecten geschikt zijn om de scheepscategorieën vast te leggen</b>. Technisch advies is vereist om de categorieën vast te leggen en een lijst op te stellen van andere aspecten die een bepalende rol spelen.</p> <p>Voor de bemanningstabellen aan boord van vrachtschepen zou op zijn minst rekening gehouden moeten worden met de volgende aspecten:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Laadvermogen</li><li>2. Samenstellen: aantal schepen in het samenstel?</li><li>3. Lading</li><li>4. Andere aspecten?</li></ol>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li><li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li><li>• Overleg met de deskundigen voor de technische voorschriften voor schepen</li><li>• Raadpleging van deskundigen van het bedrijfsleven voor de TASCs-studie</li></ul>

c) Passagiersschepen

Technisch advies is vereist voor...	Vereiste expertise/aanvullend onderzoek
<p>Ten aanzien van <b>passagiersschepen</b>, zouden de deskundigen technisch advies kunnen verstrekken welke <b>aspecten geschikt zijn om de scheepscategorieën vast te leggen</b>. Technisch advies is vereist om de categorieën vast te leggen en een lijst op te stellen van andere aspecten die een bepalende rol spelen.</p> <p>Voor de bemanningstabellen en het veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen zou op zijn minst rekening gehouden moeten worden met de volgende <b>aspecten</b>:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. het toegestane aantal passagiers aan boord (zoals in het algemeen bepaald in het RSP),</li> <li>2. het daadwerkelijke aantal passagiers aan boord (zoals bepaald in het RSP voor bepaalde charterreizen),</li> <li>3. het feit dat er passagiers aan boord zijn,</li> <li>4. specifieke uitzonderingen voor kleine schepen die alleen plaatselijk varen (zoals in de Nederlandse, Belgische of Duitse nationale bemanningsvoorschriften)</li> <li>5. Kan een passagiersschip zonder passagiers beschouwd worden als een vrachtschip?</li> <li>6. Andere aspecten?</li> </ol> <p>Voor <b>hotelschepen</b> zou er technisch advies uitgebracht moeten worden of en zo ja, in welke mate het aantal personen, bedden of hutten aan boord meegenomen moeten worden in de overwegingen.</p> <p>Is de <b>flexibiliteitsclausule voor gecharterde passagiersschepen</b> (waarbij de bemanning afhankelijk is van het vooraf aangemelde aantal passagiers, overeenkomstig artikel 3.17, negende lid, van het RSP) adequaat gebleken en kan het toepassingsgebied ervan eventueel worden uitgebreid? Deze regeling werd ingevoerd in 2017 om meer flexibiliteit te bieden. Als vastgesteld kan worden dat het zijn sporen verdiend heeft, zou overwogen kunnen worden de scope enigszins uit te breiden.</p> <p>Zouden er specifieke uitzonderingen moeten gelden <b>voor kleine passagiersschepen</b> en/of <b>schepen die alleen in bepaalde gebieden</b> varen? Wat zouden de criteria moeten zijn voor de indeling van een schip in de categorie "klein" passagiersschip of om te kunnen spreken van een "bepaald gebied"?</p> <p>Met welke specifieke criteria zou er rekening gehouden moeten worden om een minimumaantal <b>deskundigen voor de passagiersvaart</b> te kunnen bepalen die aan boord moeten zijn voor bepaalde typen passagiersschepen?</p> <p>Wat voor soort <b>"veiligheidspersoneel"</b> moet zich verder nog aan boord bevinden of beschikbaar zijn (men denke aan eerst-hulp-verlener of persluchtmaskerdrager)?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF), met name voor het segment passagiersvaart</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en –vereisten</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor de technische voorschriften voor schepen</li> <li>• Raadpleging van deskundigen van het bedrijfsleven voor de TASCs-studie</li> </ul>

### **2.3. Belangrijkste technische kenmerken van het vaartuig**

De deskundigen zijn het erover eens dat op grond van de TASCs-studie gebleken is dat er **significante ontwikkelingen hebben plaatsgevonden op het gebied van de voortstuwing, de technische uitrusting aan dek** (men denke aan lieren, koppellieren, ankers, etc.), in het stuurhuis (communicatie en IT-tools, camera's, etc.) en in de machinekamer (bijvoorbeeld ten aanzien van het onderhoud van de hoofd- en hulpmotoren, etc.), terwijl de standaarden S1 en S2 zoals vastgelegd in de ES-TRIN (ESI-III-10) en in het RSP grotendeels gestoeld zijn op de technische standaarden en technologie die gangbaar waren aan het einde van de jaren tachtig voor de voortstuwing en technologie die gebruikt werd door het personeel voor de besturing in het stuurhuis of voor het manoeuvreren (gebruik van lieren, ankers, etc.).

De deskundigen delen de mening dat de bestaande definities van de **standaarden S1 en S2** niet langer een weerspiegeling vormen van de werklust en veiligheid en niet geschikt zijn om rekening te houden met ontwikkelingen zoals digitalisering en automatisering.

Technisch advies is vereist voor...	Vereiste expertise/aanvullend onderzoek
<p>Zou er juridisch advies verstrekt moeten worden over de <b>huidige minimumstandaarden die vastgelegd zijn</b> als voorwaarde voor het varen met een minimumbemanning?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desk-studie van de huidige en wettelijke situatie door het secretariaat met ondersteuning van de lidstaten en deskundigen</li> </ul>
<p>Er zou technisch advies uitgebracht moeten worden over de vraag of de minimumstandaarden (zie S1 en S2 in het RSP) moeten worden toegepast. Welke elementen van de uitrusting zouden moeten worden gedefinieerd om de technische standaard van een schip vast te leggen? Hoeveel standaarden zijn hiervoor nodig?</p> <p>Welke technisch uitrusting vermindert de tijd en fysieke werklust van de bemanning?</p> <p>De routekaart stelt terecht dat de standaarden S1 en S2 zoals vastgelegd in de ES-TRIN (ESI-III-10) en het RSP voornamelijk een weerspiegeling vormen van de technische standaarden en technologie die eind jaren tachtig gebruikt werden.</p> <p>Het zou goed zijn om de verschillende technische voorzieningen qua functie en gevolgen voor de werklust van de bemanningsleden nader onder de loep te nemen.</p> <p>Er zou technisch advies uitgebracht moeten worden over de vraag of, hoe en in welke mate bij de <b>automatiseringsniveaus</b> die nu herzien worden, rekening gehouden kan worden met de taken die verricht moeten worden zoals vastgelegd in de ES-QIN-standaarden voor de competenties op OL en ML en hoe deze gekoppeld kunnen worden aan de technische standaarden die gebruikt worden voor de bemanningstabellen.</p> <p>Op basis van de resultaten van proefprojecten zou er eveneens technisch advies uitgebracht kunnen worden om technische standaarden vast te leggen die eventueel de optie bieden om <b>(aan boord) een minimumbemanning te hebben zonder mensen</b>, als de verkeersvoorschriften in het politiereglement en de technische vereisten toestaan dat een schip op deze wijze gebruikt wordt. Technisch advies zal wellicht nuttiger zijn als het gebaseerd is op de evaluatie van proefprojecten en na overleg in andere, meer geavanceerde kringen.</p> <p>Seafar vaart al met minder bemanning aan boord dan de minimumvereisten, maar als je de bemanningsleden in het RCC erbij telt, zijn er meer bemanningsleden dan minimaal voorgeschreven.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF), met name voor het segment passagiersvaart</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li> <li>• Raadpleging van deskundigen van het bedrijfsleven voor de TASCs-studie</li> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: Edinna, deskundigen voor onderwijs en training</li> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: scheepsbouwers/classificatiebureaus</li> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: centrales voor afstandsbediening</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor automatisering in de binnenvaart</li> </ul>

<p>Er zou technisch advies verstrekt moeten worden over het belang van de bemanningsvoorschriften voor <b><u>situaties van een man overboord</u></b> en welke technische voorschriften oplossingen zouden kunnen bieden indien met een kleinere bemanning gevaren wordt.</p> <p>De discussie moet op de specifieke context worden gericht. Het grootste probleem vormt een stuurloos schip. Er moet een link gelegd worden met de automatiseringsniveaus en wat er op het schip voorzien moet zijn om de veiligheid te kunnen waarborgen. Er is een verschil tussen een schip met RCC en zonder RCC. In de zeevaart gebruikt men reddingvesten met AIS-transponder, maar dat is niet verplicht in de binnenvaart en bovendien erg duur. Schip zou bij MOB non-actief kunnen worden. Veiligheidsvesten zouden verbonden kunnen worden met besturingstechnologie op het schip via een signaal. Maar waarschijnlijk bestaat dat nog niet.</p> <p>In de zeevaart is er een nieuwe technologie, waarbij in het reddingvest een chip wordt gemonteerd die een GPS-signaal afgeeft bij MOB.</p>	
<p>Welke technische uitrusting telt mee om vast te stellen hoeveel bemanningsleden nodig zijn met het oog op <b><u>noodsituaties</u></b>?</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li><li>• Raadpleging van deskundigen van het bedrijfsleven voor de TASCs-studie</li><li>• Overleg met de deskundigen voor de verkeersvoorschriften</li></ul>



## 2.4. Flexibiliteit

Voor wat betreft de flexibiliteit verwijzen de deskundigen naar het voorbeeld van Richtlijn (EU) 2017/2397. In het kader van deze richtlijn legt CESNI de details vast voor de essentiële vereisten die in het/de internationale wetsinstrument(en) zijn vastgelegd. Het wettelijk kader biedt een zekere flexibiliteit. In het wettelijk instrument zouden tabellen opgenomen kunnen worden. CESNI zou voor het **opstellen van de tabellen (eerste niveau)** geraadpleegd kunnen worden. De tabellen zouden **met een zekere regelmaat aangepast kunnen worden (tweede niveau)** en er zouden **in individuele gevallen ontheffingen voorzien kunnen worden (derde niveau)**.

De deskundigen zijn het erover eens dat er meer flexibiliteit nodig is dan vandaag de dag bij de toepassing van de bemanningsvoorschriften op drie niveaus:

1. De opname van meer aspecten die van doorslaggevend belang zijn;
2. Het wettelijk kader zou regelmatig aangepast moeten worden;
3. Het zou mogelijk moeten zijn een ontheffing te verlenen voor innovatieve proefprojecten.

#### **2.4.1. De opname van meer aspecten die van invloed zijn**

De deskundigen zijn het erover eens dat er meer aspecten opgenomen moeten worden die bepalen in hoeverre een flexibele regeling waarin rekening wordt gehouden met de werklast kan worden toegepast, waarbij echter het hoge veiligheidsniveau in de binnenvaart moeten worden gewaarborgd.

Afgezien van bemanningstabellen met meer factoren die de mate van flexibiliteit bepalen, kan er ook gedacht worden aan meer flexibiliteit voor bepaalde reizen, zodat er een overeengekomen set standaarden met **verlichtende of verzwarende factoren kan** worden toegepast om de meer algemene bemanningstabellen te vervangen.

Deze aspecten die bepalen welke regeling geldt, hangen ook samen met de kenmerken van de schepen (2.2.2), de technische kenmerken van de schepen (2.3) en diverse andere factoren.

Technisch advies is vereist voor...	Vereiste expertise/aanvullend onderzoek
<p>Er is juridisch advies nodig ten aanzien van de aspecten, naast de kenmerken van de schepen en de technische kenmerken van de schepen, die <b><u>van invloed zijn op het vereiste aantal bemanningsleden aan boord.</u></b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desk-studie van de huidige en wettelijke situatie door het secretariaat met ondersteuning van de lidstaten en deskundigen</li> </ul>
<p>Er zou technisch advies uitgebracht moeten worden ten aanzien van de aspecten, naast de kenmerken van de schepen en de technische kenmerken van de schepen, die <b><u>van invloed kunnen zijn op het vereiste aantal bemanningsleden aan boord.</u></b></p> <p>Er zou op zijn minst rekening moeten worden gehouden met de volgende aspecten:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Tijdens de reis uit te voeren taken?             <ol style="list-style-type: none"> <li>i. Werk tijdens het passeren van een sluis</li> <li>ii. Reparatie, onderhoud en inspectie</li> <li>iii. Overige?</li> </ol> </li> <li>b. Kenmerken van de vaarweg, bijvoorbeeld of het gaat om een kanaal, rechte trajecten, bochten, stroomverhoudingen en stroomsnelheden? Of is deze factor weerspiegeld in letter c ("taken")?</li> <li>c. In hoeverre heeft vermoeidheidsmanagement een invloed? Is een kleinere bemanning mogelijk als er een vermoeidheidsmanagement is?</li> <li>d. Overige?</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li> <li>• Raadpleging van deskundigen van het bedrijfsleven voor de TASCs-studie</li> <li>• Raadpleging: vaarwegbeheerders</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor informatietechnologie</li> </ul>
<p>Hoe kunnen de <b><u>verschillende waterwegen of gedeelten daarvan geëvalueerd</u></b> worden ten aanzien van hun kenmerken om te bepalen wat de minimumbemanning moet zijn voor een bepaalde reis?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li> <li>• Raadpleging van deskundigen van het bedrijfsleven voor de TASCs-studie</li> <li>• Raadpleging: vaarwegbeheerders</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor infrastructuur</li> </ul>

<p>Er zou technisch advies uitgebracht moeten worden over de vraag of de bemanningsvoorschriften moeten worden toegepast op basis van de <b>exploitatiewijzen</b> of de reis.</p> <p>Als het mogelijk moet worden om een minimumbemanning te bepalen voor zowel een bepaalde exploitatiewijze als voor een specifieke reis moet er een gedetailleerde keuze gemaakt worden uit de criteria voor de reis. De TASCs-studie kan richtsnoeren bieden, maar er zullen criteria vastgelegd moeten worden met betrekking tot de bemanning om een rechtsgrondslag te hebben voor de berekening van de bemanning voor een specifieke reis.</p> <p>De berekening van een minimumbemanning voor een specifieke reis hangt af van de kenmerken van de afzonderlijke waterwegen of trajecten, bijvoorbeeld hoeveel sluisen er gepasseerd moeten worden. Daarom moeten de invloed van de vaarweg of van het af te leggen traject of het aantal sluisen of wellicht ook nog andere kenmerken die meespelen bij het aantal vereiste bemanningsleden en hoe dat berekend wordt, allemaal in de overwegingen worden meegenomen.</p> <p>De opname en eventuele diversificatie van de exploitatiewijzen kan gezien worden als een element om de <b>administratieve last</b> voor de scheepsexploitanten <b>te verlichten</b> indien zij de vereiste bemanning niet zouden willen berekenen op grond van de kenmerken van een specifieke reis of een specifiek schip;</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li><li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li><li>• Raadpleging van deskundigen van het bedrijfsleven voor de TASCs-studie</li></ul>
<p>Op welke manier zou de <b>reistijd</b> kunnen worden verlengd als het aantal bemanningsleden groter is of meer kwalificaties bezit dan een minimumbemanning?</p> <p>Uitbreiding van de referentieperiode voor de reistijd tot meerdere dagen in plaats van 24 uur?</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li><li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li><li>• Raadpleging van deskundigen van het bedrijfsleven voor de TASCs-studie</li></ul>

#### 2.4.2. Het wettelijk kader zou regelmatig moeten worden aangepast

CESNI heeft de mogelijkheid om flexibeler te werk te gaan als het gaat om technische vooruitgang en het aanpassen van tabellen. Welke specifieke procedures binnen het toekomstig wettelijk kader voorzien zouden moeten worden, zal later in de daarvoor bevoegde organen besproken moeten worden.

Technisch advies is vereist voor...	Vereiste expertise/aanvullend onderzoek
<p>Welke regels zijn verplicht in het kader van de bemanningsvoorschriften en <u>welke details kunnen geregeld worden in CESNI-standaarden</u>?</p> <p>Technische voorzieningen zijn onderhevig aan een snelle ontwikkeling en automatisering schrijdt voort. Digitalisering en vergroening zullen aan terrein winnen. Daarom zouden factoren die aan veranderingen onderhevig zijn geregeld moeten worden in CESNI-standaarden, zodat gemakkelijker ingespeeld kan worden op nieuwe situaties en standaarden sneller aangepast kunnen worden.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Desk-studie over de huidige en wettelijke situatie door het secretariaat met ondersteuning van de lidstaten en de deskundigen</li></ul>
<p>Zouden de bemanningstabellen <u>met een vaste regelmaat herzien</u> moeten worden om deze aan te passen? Bv. om de twee jaar?</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li><li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li></ul>

### **2.4.3. De mogelijkheid om een ontheffing te verlenen voor innovatieve proefprojecten**

Ontheffingen zouden toegestaan kunnen worden voor vaartuigen die een gelijkwaardig veiligheidsniveau bieden, bijvoorbeeld bij proefprojecten. Individuele afwijkingen voor vaartuigen zijn ook mogelijk op grond van de technische richtlijn<sup>3</sup> en het ROSR, waarvoor een uitvoeringshandeling, respectievelijk een speciale procedure doorlopen moet worden. Wettelijke procedures hiervoor zouden efficiënt moeten zijn en gebaseerd op objectieve criteria. De concrete rol van de verschillende partijen die betrokken zouden moeten zijn bij het proces voor de toekenning van ontheffingen, zou later nader vastgelegd kunnen worden.

De deskundigen hebben nog niet besproken welke ontheffingen vandaag de dag mogelijk zijn op grond van nationale regelgeving. De deskundigen zouden kennis kunnen nemen van dergelijke ontheffingen op basis van een overzicht van de bestaande bemanningsvoorschriften.

---

<sup>3</sup> Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG (PB L 252 van 16.9.2016, blz. 118)

Technisch advies is vereist voor...	Vereiste expertise/aanvullend onderzoek
<p>Er is juridisch advies vereist ten aanzien van <b>de huidige wettelijke mogelijkheden</b> in de nationale voorschriften om afwijkingen en ontheffingen te verlenen van de bemanningsvoorschriften. Hoe kunnen wij in de regelgeving speelruimte opnemen om veilig experimenten/pilots op nationaal niveau uit te kunnen voeren? Het is belangrijk dat de lidstaten de mogelijkheid hebben om een uitzondering te maken voor bijvoorbeeld pilots op nationaal vlak.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desk-studie over de huidige en wettelijke situatie door het secretariaat met ondersteuning van de lidstaten en de deskundigen</li> </ul>
<p>Er zou technisch advies uitgebracht moeten worden over de vraag voor <b>welke bemanningsvereisten</b> ontheffingen zouden moeten gelden? Welke problemen kunnen zich voordoen als deze ontheffingen toegelaten worden? Hoe kan het best worden gezorgd voor een goede coördinatie van technische, bemannings- en verkeersvoorschriften?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li> </ul>
<p>Er zou juridisch en technisch advies uitgebracht moeten worden over hoe ontheffingen toegestaan zouden kunnen worden? <b>In het algemeen of in afzonderlijke gevallen?</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desk-studie over de huidige en wettelijke situatie door het secretariaat met ondersteuning van de lidstaten en de deskundigen</li> </ul>
<p>Er zou advies uitgebracht moeten worden ten aanzien van de <b>autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het verlenen van ontheffingen</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nationale autoriteiten, mogelijk met de ondersteuning van de riviercommissie of de Europese Commissie?</li> <li>• combinatie van besluiten van: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ de vaarwegbeheerder</li> <li>○ een team van technische deskundigen voor het schip (Commissie van Deskundigen)</li> </ul> </li> </ul> <p>Wat is de rol van CESNI in de besluitvormingsprocedure over de ontheffingen?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li> </ul>
<p>Deskundigen zouden ook technisch advies kunnen geven met betrekking tot overwegingen die zouden kunnen leiden tot de veronderstelling dat dit soort uitzonderingen (nog steeds) een weerspiegeling vormen van de werklust en veiligheid van het vervoer van goederen en personen zoals beschreven in de TASCs-studie. Bijvoorbeeld:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. mate van geautomatiseerd varen, bediening van het schip, laden en lossen van vracht, communicatie,</li> <li>2. organisatie van onderhoud en reparatie, alsook inspectie,</li> <li>3. nieuwe factoren die bepalend zijn voor het vastleggen van de bemanningsvereisten,</li> <li>4. regelgeving met betrekking tot technische uitrusting en personeel in de CESNI-standaarden,</li> <li>5. geringere werklust dankzij technische voorzieningen en automatisering,</li> <li>6. omstandigheden die de werklust tijdens een dag beïnvloeden, zoals het aantal te passeren sluisen, weersomstandigheden,</li> <li>7. een hogere kwalificatie van de bemanningsleden dan voorgeschreven zou de toegestane reistijd wellicht kunnen verhogen,</li> </ol>	

Er zou technisch advies uitgebracht moeten worden over hoe **veranderingen van de werklust** objectief gemeten zouden kunnen worden en hoe daar rekening mee gehouden kan worden als de diverse bemanningsvoorschriften aangepast zouden worden. Omgaan met vermoeidheid en een gelijkwaardig veiligheidsniveau in de scheepvaart zouden belangrijke parameters in deze discussie moeten zijn. Hoe kunnen we een gelijkwaardig veiligheidsniveau waarborgen als afwijkingen worden toegestaan en hoe kan dit gemeten worden?

- Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)
- Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten
- Overleg met de deskundigen voor de technische voorschriften voor schepen
- Raadpleging van deskundigen van het bedrijfsleven voor de TASCs-studie
- Raadpleging van het bedrijfsleven: Edinna, deskundigen voor onderwijs en training
- Raadpleging van het bedrijfsleven: scheepsbouwers/classificatiebureaus
- Overleg met de deskundigen voor informatietechnologie
- Overleg met de deskundigen voor de verkeersvoorschriften
- Overleg met de deskundigen voor automatisering in de binnenvaart
- Overleg met de deskundigen voor het vervoer van gevaarlijke goederen



## **2.5. Kader voor de bescherming van personeel op instroomniveau**

De deskundigen zijn het erover eens dat de leerling en de deksman (instroomniveau) deel moeten blijven vormen van de minimumbemanning. Dit is van belang om stageplaatsen te kunnen bevorderen en nieuw personeel voor de sector aan te trekken.

De deskundigen zijn het erover eens dat werklozen die een “snuffelstage” doen een basisopleiding veiligheid moeten hebben gevolgd. Zij moeten worden onderscheiden van de mensen die een kijkje nemen in dit vak en geen specifieke taken aan boord uitvoeren (hun aanwezigheid blijft beperkt tot een bezoekje van enkele uren).

Technisch advies is vereist voor...	Vereiste expertise/aanvullend onderzoek
<p>Er is juridisch advies nodig ten aanzien van de <b>huidige aanpak voor dekslieden en leerlingen</b> op nationaal niveau.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desk-studie over de huidige en wettelijke situatie door het secretariaat met ondersteuning van de lidstaten en de deskundigen</li> </ul>
<p>Welke <b>kwalificaties moet een persoon</b> aan boord van schepen hebben in de verschillende lidstaten om leerlingen te mogen instrueren?</p> <p>Zijn er bewijzen dat leerlingen op kleine schepen met alleen één schipper minder goed opgeleid zijn dan anderen?</p> <p>Vandaag de dag is het mogelijk om leerlingen te scholen aan boord van schepen met een lengte tot 55 m met slechts één schipper aan boord. Dit is een regeling die al lang bestaat, dus niet pas sinds gisteren, zodat er momenteel niets is wat erop zou wijzen dat in zulke situaties de scholing tekort zou schieten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: Edinna, deskundigen voor onderwijs en training</li> </ul>
<p>Zouden in de bemanningsvoorschriften <b>aanvullende kwalificaties</b> geëist moeten worden als de deksman het enige bemanningslid is naast de schipper?</p> <p>Bemanningsvoorschriften zouden in principe ook moeten vastleggen wat de taken zijn van de verschillende bemanningsleden aan boord van het schip en niet alleen de vereisten voor hun kwalificaties. Dit is de scope van Richtlijn 2017/2397. Het is belangrijk zorgvuldig te bekijken waar een deksman kan worden ingezet. Het hangt van verschillende factoren af die in de andere hoofdstukken onderzocht worden. Hier kan wel gesteld worden dat een deksman het enige bemanningslid zou kunnen zijn naast de schipper als dit aanvaardbaar is met het oog op de scheepvaartveiligheid en de veiligheid van de deksman.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: Edinna, deskundigen voor onderwijs en training</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor de technische voorschriften voor schepen</li> </ul>

### a) Leerlingen

De deskundigen vinden dat leerlingen mee mogen tellen voor de minimumbemanning. Dit speelt een hele specifieke rol als het gaat om de instroom van nieuwe bemanningsleden in de sector.

Technisch advies is vereist voor...	Vereiste expertise/aanvullend onderzoek
<p>Er zou technisch advies uitgebracht moeten worden ten aanzien van de <b><u>vraag of een leerling het enige bemanningslid zou mogen zijn naast de schipper</u></b> (welke ervaring is vereist op instapniveau?) en zo ja, welke kwalificatie nodig is om de leerling adequaat te kunnen begeleiden. Er zou ook rekening gehouden moeten worden met de kenmerken van het schip (kleine schepen met een lengte tot 55 m die met slechts één schipper varen, zouden anders geen mogelijkheid hebben om leerlingen aan boord te nemen, terwijl er op gewezen wordt dat juist deze schepen in verschillende landen in aanmerking genomen moeten worden om voldoende stageplaatsen te kunnen bieden).</p> <p>Juridisch onderzoek naar de definitie</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: Edinna, deskundigen voor onderwijs en training</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor de technische voorschriften voor schepen</li> </ul>
<p>Er zou technisch advies uitgebracht moeten worden over de vraag of een <b><u>onderscheid kan worden gemaakt tussen meer en minder ervaren leerlingen</u></b>. Zijn er taken die uitsluitend door leerlingen verricht kunnen worden die al een bepaalde werkervaring/vaartijd hebben of tijdens hun opleiding al bepaalde onderdelen succesvol afgelegd hebben. De gevolgen van nieuwe uitzonderingen zouden zorgvuldig onderzocht moeten worden.</p> <p>Juridisch onderzoek naar de definitie</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: Edinna, deskundigen voor onderwijs en training</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor de technische voorschriften voor schepen</li> </ul>

## b) Dekslieden

De deskundigen zijn het erover eens dat dekslieden met een basisopleiding veiligheid deel uit kunnen maken van de minimumdekbemanning.

Technisch advies is vereist voor...	Vereiste expertise/aanvullend onderzoek
Er zou technisch advies uitgebracht moeten worden of <b><u>er aanvullende kwalificaties</u></b> vereist zijn om een deksman te begeleiden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: Edinna, deskundigen voor onderwijs en training</li> </ul>
Er zou technisch advies uitgebracht moeten worden of, net als bij de leerling, <b><u>de deksman naast de schipper het enige bemanningslid zou mogen zijn</u></b> als de deksman adequaat begeleid wordt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: Edinna, deskundigen voor onderwijs en training</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor de technische voorschriften voor schepen</li> </ul>
Er zou technisch advies uitgebracht moeten worden over de vraag of, net als bij de leerling, een <b><u>onderscheid kan worden gemaakt tussen meer en minder ervaren dekslieden</u></b> .	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: sociale partners (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Overleg met de deskundigen voor bemanningsvoorschriften en -vereisten</li> <li>• Raadpleging van het bedrijfsleven: Edinna, deskundigen voor onderwijs en training</li> </ul>

## **Toepassingsgebied en afwijkingen van wettelijke regelingen in de binnenvaart**

### **I. Richtlijn (EU) 2017/2397 betreffende beroepskwalificaties**

Het toepassingsgebied van de Richtlijn is vastgelegd in artikel 2. De definities van de begrippen in samenhang met artikel 2, staan in artikel 3. Uitzonderingen voor nationale waterwegen die niet in verbinding staan met het bevaarbare netwerk van een andere lidstaat staan in artikel 7 en hebben betrekking op de verplichting om te beschikken over een kwalificatiecertificaat, als dekbemanningslid, houder van een specifieke certificaten of kwalificatie voor specifieke handelingen, alsmede voor de schipper die over bepaalde specifieke vergunningen kan beschikken (zie artikel 4 tot en met 6). De voor deze artikelen relevante definities staan in artikel 3, lid 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 11, 12, 13, 23, 24, 25 en 26.

Artikel 2 luidt als volgt:

#### *“Artikel 2*

#### **Toepassingsgebied**

1. Deze richtlijn is van toepassing op dekbemanningsleden, deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas en deskundigen voor de passagiersvaart van de volgende typen vaartuigen op de binnenwateren in de Unie:

- a) vaartuigen met een lengte van 20 m of meer;
- b) vaartuigen waarvan het volume, berekend als het product van lengte, breedte en diepgang, 100 m<sup>3</sup> of meer bedraagt;
- c) sleep- en duwboten die zijn bestemd voor:
  - i) het slepen of duwen van de in onder a) en b) bedoelde vaartuigen,
  - ii) het slepen of duwen van drijvend werktuig,
  - iii) het langszij gekoppeld meevoeren van de in onder a) en b) bedoelde vaartuigen of drijvend werktuig;
- d) passagiersvaartuigen;
- e) vaartuigen die uit hoofde van Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad over een goedkeuringscertificaat moeten beschikken;
- f) drijvend werktuig.

2. Deze richtlijn is niet van toepassing op personen:

- a) die varen om sportieve of recreatieve redenen;
- b) die betrokken zijn bij het bedienen van ponten die niet vrij varen;
- c) die betrokken zijn bij het bedienen van vaartuigen die door de strijdkrachten, diensten voor de handhaving van de openbare orde, civiele bescherming, vaarwegbeheerders, brandweerdiensten en andere hulpdiensten worden gebruikt.

3. Onverminderd artikel 39, lid 3, is deze richtlijn evenmin van toepassing op personen die varen in lidstaten zonder binnenwateren die in verbinding staan met het vaarwegennet van een andere lidstaat, en die uitsluitend:

- a) varen voor korte reizen van lokaal belang waarbij de afstand vanaf het vertrekpunt nergens meer dan tien kilometer bedraagt, of
- b) seizoensgebonden varen. “

Artikel 39, vierde lid, bepaalt dat lidstaten niet verplicht zijn de Richtlijn om te zetten zolang de binnenvaart niet mogelijk is op hun grondgebied (CY, MT).

### **II. Richtlijn (EU) 2016/1629 tot vaststelling van de technische voorschriften**

Afgezien van uitvoeringshandelingen die uitzonderingen mogelijk maken voor het gebruik van nieuwe technologieën overeenkomstig artikel 25, is het in deze context meest relevante artikel het volgende:

*“Artikel 24*

**Ontheffingen voor bepaalde categorieën vaartuigen**

1. De lidstaten kunnen, mits een passend veiligheidsniveau wordt gehandhaafd, geheel of gedeeltelijk ontheffing van de toepassing van deze richtlijn verlenen voor:

- a) vaartuigen die niet met elkaar in verbinding staande binnenwateren bevaren;
- b) vaartuigen met een laadvermogen van niet meer dan 350 ton, of niet voor goederenvervoer bestemde vaartuigen met een waterverplaatsing van minder dan 100 kubieke meter, waarvan de kiel is gelegd vóór 1 januari 1950 en die uitsluitend op hun grondgebied varen.

2. Onverminderd de Herzene Rijnvaartakte kunnen de lidstaten met betrekking tot de scheepvaart op hun grondgebied ontheffingen van deze richtlijn toestaan voor vaartuigen die beperkte trajecten van plaatselijk belang of in havengebieden afleggen. De ontheffingen en de trajecten of de gebieden waarvoor zij gelden, worden op het certificaat van het vaartuig vermeld.

3. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de krachtens de leden 1 en 2 toegestane ontheffingen. De Commissie stelt dienovereenkomstig de andere lidstaten daarvan in kennis.”

In artikel 2 van de Richtlijn is het toepassingsgebied als volgt vastgelegd:

*“Artikel 2*

**Toepassingsgebied**

1. Deze richtlijn is van toepassing op de volgende vaartuigen:

- a) schepen met een lengte (L) van 20 meter of meer;
- b) schepen waarvan het volume, berekend uit het product van lengte (L), breedte (B) en diepgang (D), 100 m<sup>3</sup> of meer bedraagt;
- c) sleep- en duwbotten die zijn bestemd om de vaartuigen bedoeld onder a) en b) of drijvende werktuigen te slepen, te duwen of langs zij gekoppeld mee te voeren;
- d) passagiersschepen;
- e) drijvende werktuigen.

2. Deze richtlijn is niet van toepassing op:

- a) veren;
- b) marineschepen;
- c) zeeschepen, met inbegrip van zeesleepboten en zeeduwbotten, die
  - i) in getijdenwateren varen of stilliggen, of
  - ii) tijdelijk op binnenwateren varen,

mits zij minstens beschikken over:

- een certificaat van conformiteit met het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (SOLAS), of een gelijkwaardig certificaat; een certificaat van conformiteit met het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966, of een gelijkwaardig certificaat, en een internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie (international oil pollution prevention — IOPP) ten bewijze van conformiteit met het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973/78 (MARPOL);
- in het geval van zeeschepen die niet onder het SOLAS-verdrag, noch het Internationaal Verdrag

betreffende de uitwatering van schepen van 1966, noch het MARPOL-verdrag vallen, de relevante certificaten en de uitwateringsmerken die wettelijk verplicht zijn in hun vlaggenstaat;  
—in het geval van passagiersschepen die niet vallen onder de verdragen bedoeld onder het eerste streepje: een overeenkomstig Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad afgegeven certificaat inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen, of  
—in het geval van pleziervaartuigen die niet vallen onder de verdragen bedoeld onder het eerste streepje: een certificaat van de vlaggenstaat waaruit blijkt dat het vaartuig een toereikend veiligheidsniveau heeft.”

In artikel 3, letter p, zijn „met elkaar in verbinding staande binnenwateren“ als volgt gedefinieerd:

„met elkaar in verbinding staande binnenwateren”: waterwegen van een lidstaat die in verbinding staan met binnenwateren van een andere lidstaat, via binnenwateren die volgens het nationale of internationale recht kunnen worden bevaren door vaartuigen die binnen het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen.

Sommige lidstaten vallen niet onder de Richtlijn overeenkomstig artikel 40, dat als volgt luidt:

*“Artikel 40*

**Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten behalve Denemarken, Estland, Ierland, Griekenland, Spanje, Cyprus, Letland, Malta, Portugal, Slovenië en Finland.”

\*\*\*