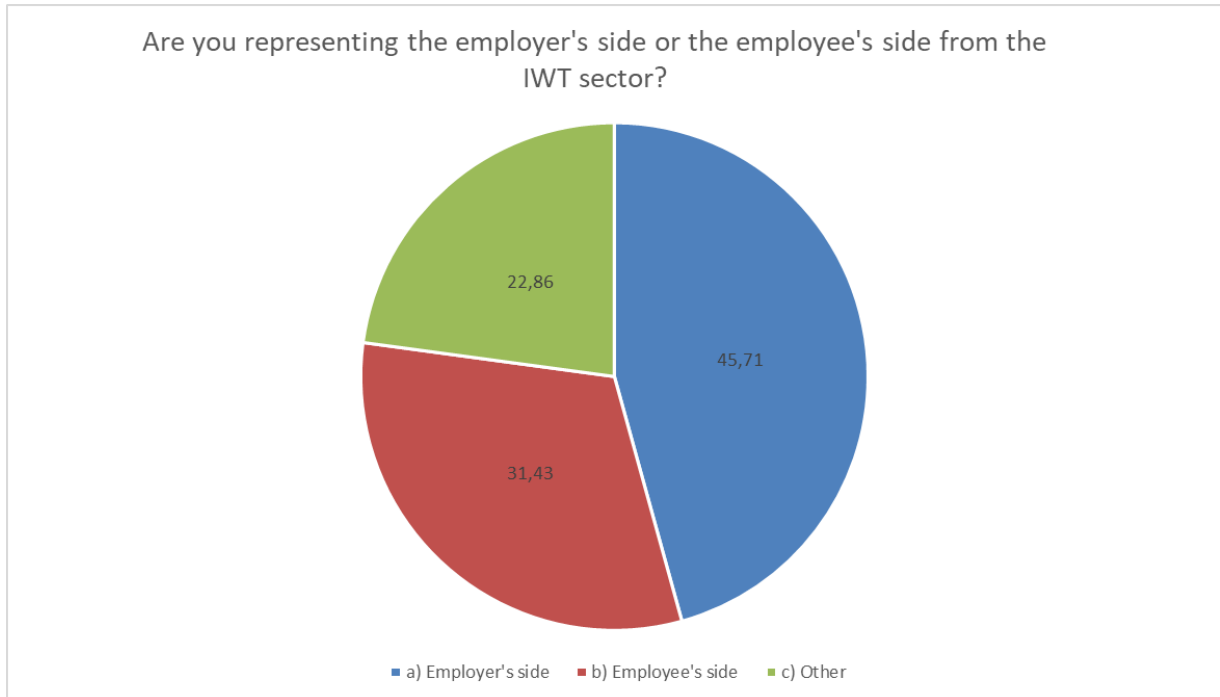


KERNPUNTEN VAN DE RAADPLEGING VAN DE SECTOR 2.0

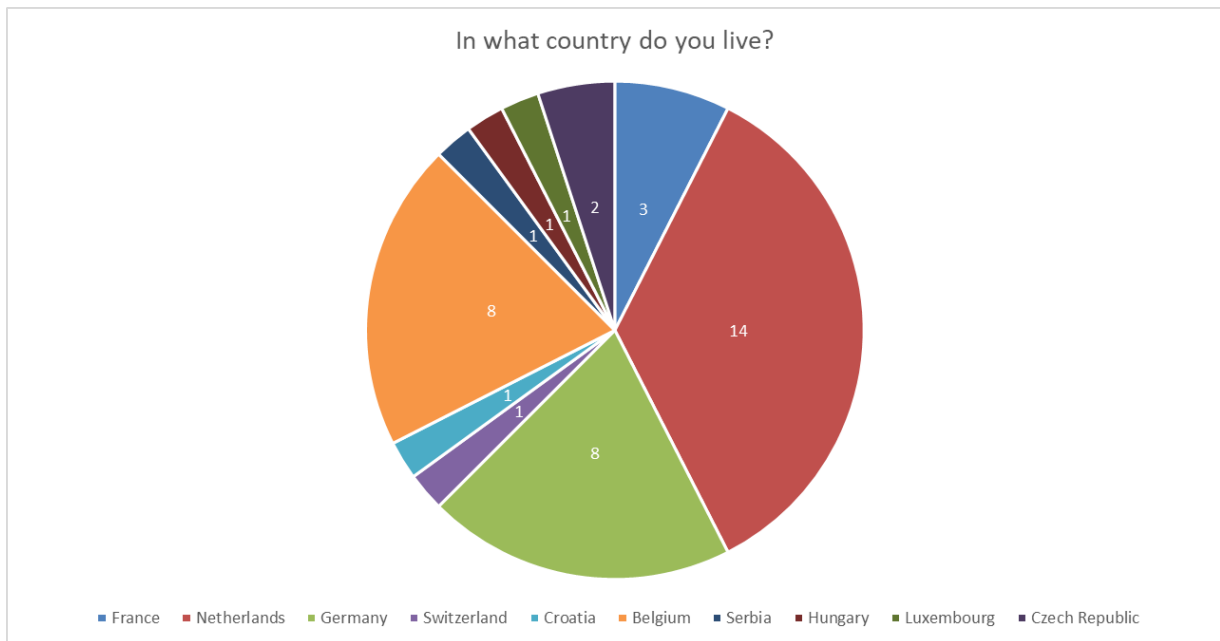
(14 december 2022)

Eerst hebben 35 deelnemers de volgende vraag beantwoord:



Opmerking: alleen werkgevers en werknemers is verzocht de vragen te beantwoorden.

40 deelnemers hebben de volgende vraag beantwoord:

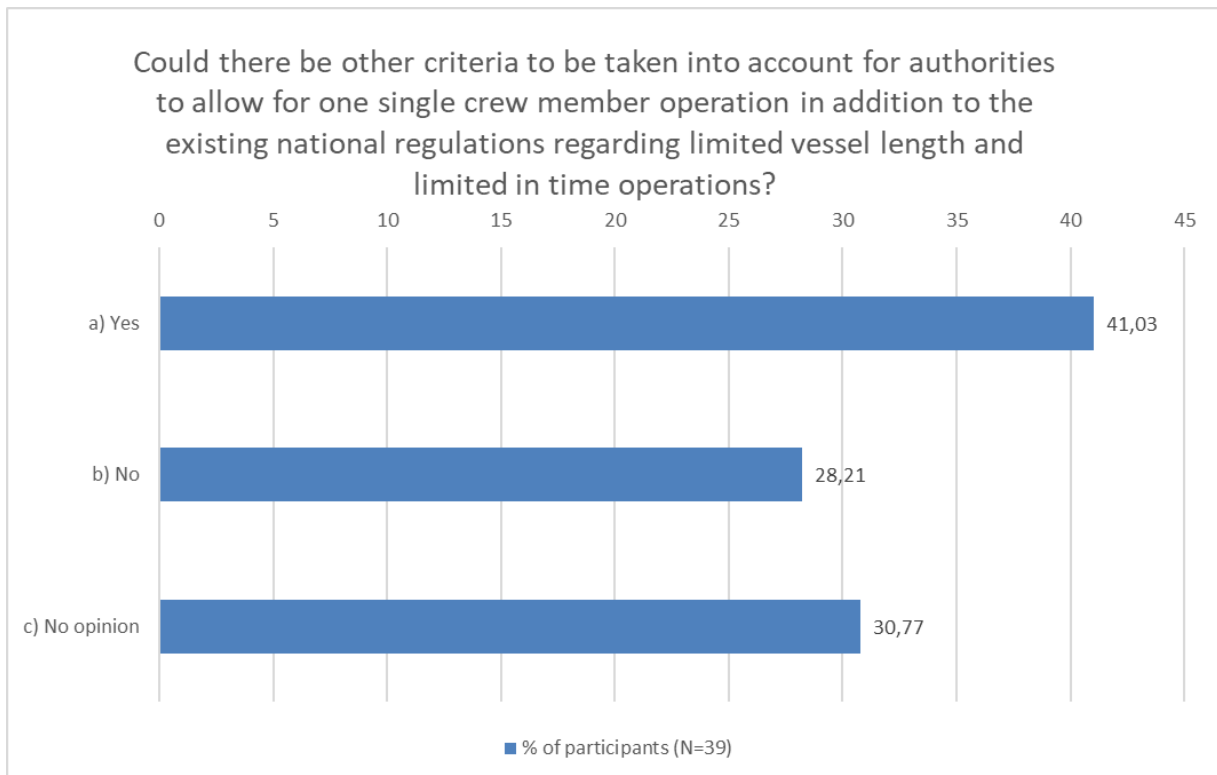


Bijlage

KEYNOTE NR. 1: ÉÉN ENKEL BEMANNINGSLID

Vraag 1: Zijn er andere criteria op basis waarvan de autoriteiten de bediening van een vaartuig door één enkel bemanningslid kunnen toelaten/toestaan, naast de bestaande nationale voorschriften betreffende de maximale vaartuiglengte (minder dan 55 m) en gerichte activiteiten (bunkereren/bilgewater)?

- a) Ja.
- b) Neen.
- c) Geen mening.

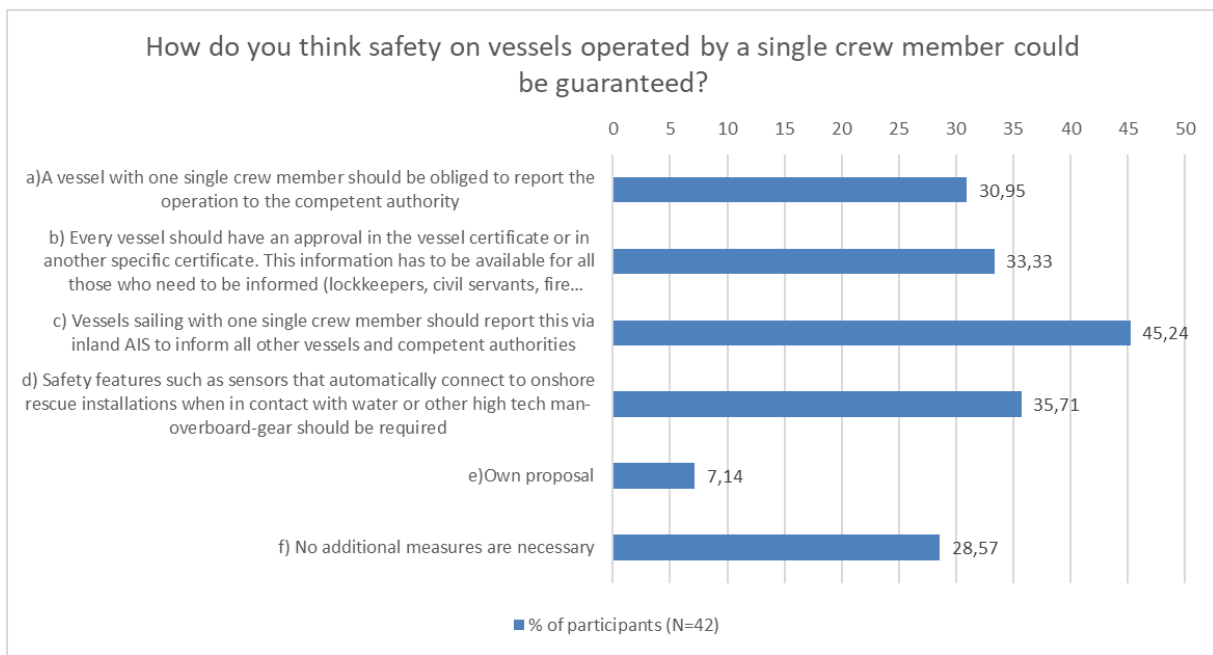


Vraag 2: Als u "Ja" heeft geantwoord, met welke andere criteria zou dan rekening kunnen worden gehouden?

- automatisering/automatiseringsniveau;
- beperkte actieradius - bijv. straal van 10 km;
- vermogen;
- veiligheidsvoorzieningen;
- dodemansknop;
- apparaat voor positiebepaling bij 'man overboord';
- veiligheid;
- aanvullende controle;
- sleepboten, kraanbakken;
- gebruik van een bedieningscentrale aan de wal;
- aangemeerd vaartuig;
- nationale ontheffingen, lokale havenvoorschriften;
- geïnstalleerd vermogen, vooral voor kleine sleepboten met een hoog vermogen;
- vaartuigtype dat geen uitgebreidere bemanning mogelijk maakt;
- positiebepaling bij 'man overboord'.

Vraag 3: Hoe kan de veiligheid worden gewaarborgd aan boord van een vaartuig dat door één enkel bemanningslid wordt bediend?

- Elk vaartuig met slechts één enkel bemanningslid moet de bevoegde autoriteit hiervan in kennis stellen.
- Voor elk vaartuig moet de toelating in het certificaat van het vaartuig of in een ander specifiek certificaat zijn vermeld. Deze informatie moet beschikbaar zijn voor alle belanghebbenden die in kennis moeten worden gesteld (sluiswachters, ambtenaren, brandweer, enz.).
- Elk vaartuig met slechts één enkel bemanningslid moet alle andere vaartuigen en de bevoegde autoriteiten hiervan via Inland AIS in kennis stellen.
- Het gebruik van veiligheidsvoorzieningen, zoals sensoren die automatisch verbinding maken met reddingsfaciliteiten aan de wal wanneer ze in contact komen met water, of van andere hoogtechnologische 'man overboord'-voorzieningen moet verplicht worden gesteld.
- Eigen voorstel.
- Er zijn geen aanvullende maatregelen nodig.



Vraag 4: Als u "Eigen voorstel" heeft geantwoord, licht dit dan toe:

- eventueel een automatische vastzetinrichting;
- B en D aangevuld met een dodemansknop;
- automatisering van processen;
- ondersteuning door een bedieningscentrale aan de wal.

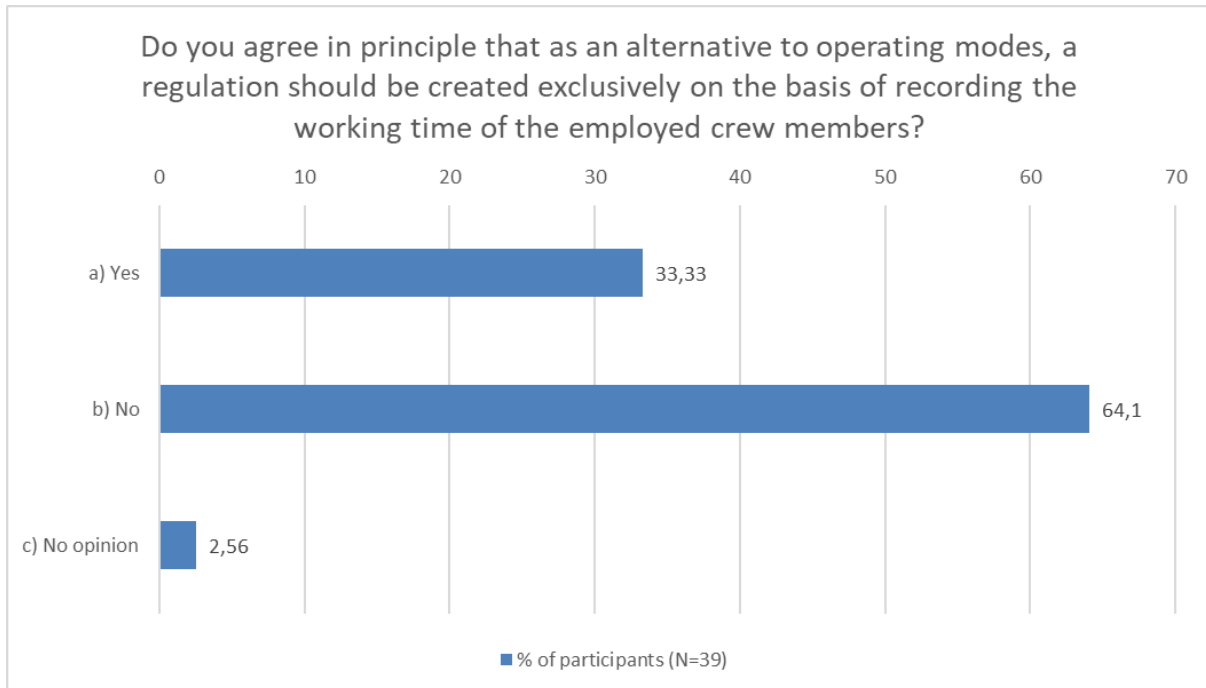
KERNPUNTEN – ÉÉN ENKEL BEMANNINGSLID

- **De respondenten staan eerder open (41%) voor de mogelijkheid om andere criteria vast te stellen om de bediening van een vaartuig door één persoon toe te staan.**
- Er zijn eerder aanvullende maatregelen nodig om de veiligheid te waarborgen.
- De maatregel waaraan de voorkeur wordt gegeven is een **melding via Inland AIS**, maar de andere genoemde maatregelen moeten ook worden bekeken.
- Een derde van de deelnemers heeft zich niet uitgesproken over de vraag.
- Tijdens de gedachteswisseling is gesteld dat sleepboten en sleepvaartuigen van dergelijke afwijkingen moeten worden uitgesloten.

KEYNOTE NR. 2: AANVULLEND ALTERNATIEF VOOR DE EXPLOITATIEWIJZEN

Vraag 5: Bent u het er in beginsel mee eens dat als alternatief voor de exploitatiewijzen een regeling moet worden voorzien die uitsluitend is gebaseerd op de registratie van de arbeidstijd van de bemanningsleden in loondienst?

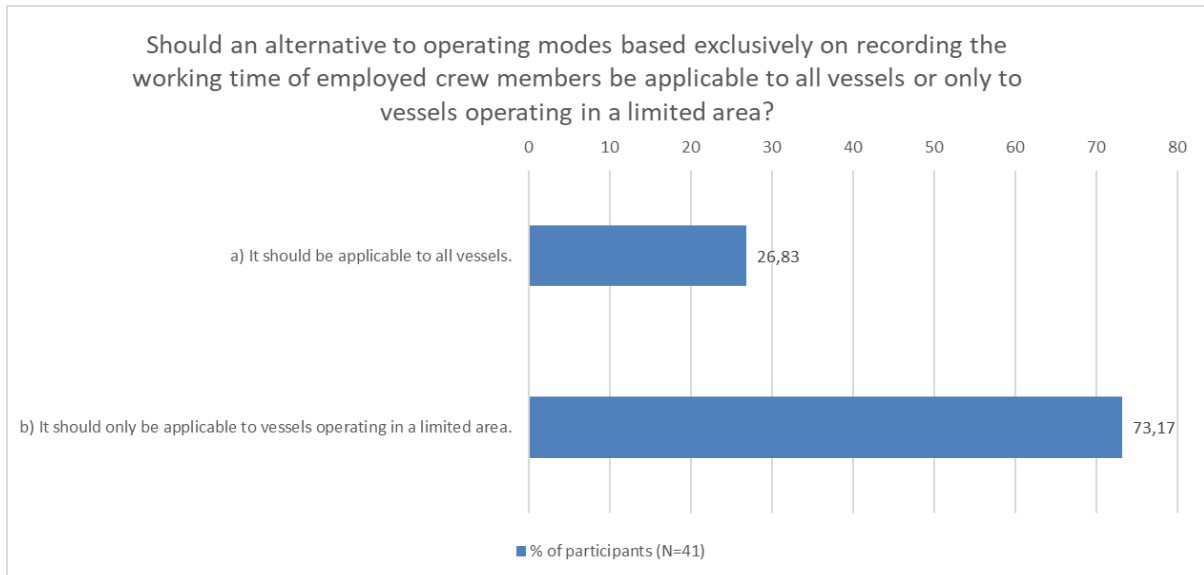
- a) Ja.
- b) Neen.
- c) Geen mening.



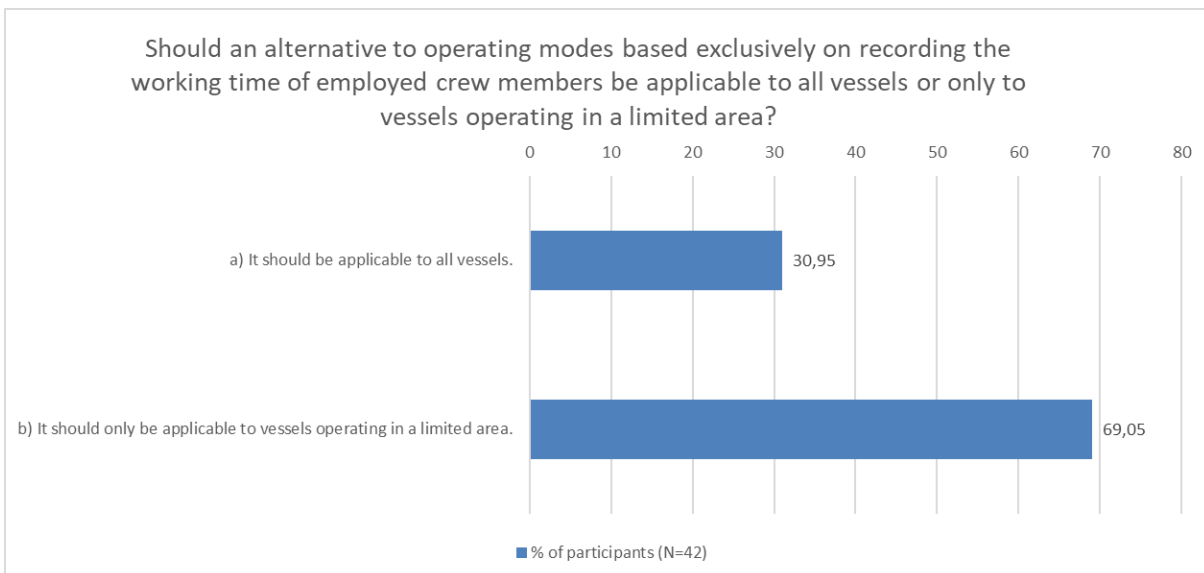
Vraag 6: Moet een alternatief voor de exploitatiewijzen in de vorm van een regeling die uitsluitend is gebaseerd op de registratie van de arbeidstijd van de bemanningsleden in loondienst, gelden voor alle vaartuigen of alleen voor vaartuigen die in een beperkt gebied varen?

- a) Het moet gelden voor alle vaartuigen.
- b) Het moet alleen gelden voor vaartuigen die in een beperkt gebied varen.

Resultaten van de eerste vragenronde:

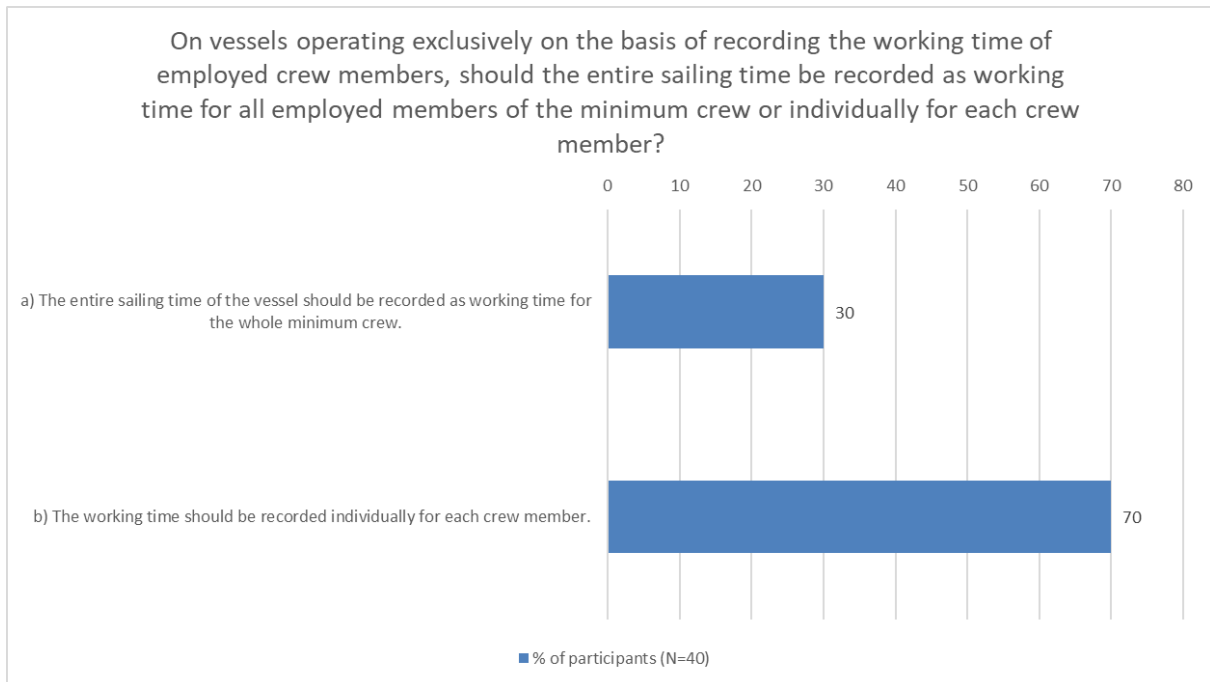


Resultaten van de tweede vragenronde:



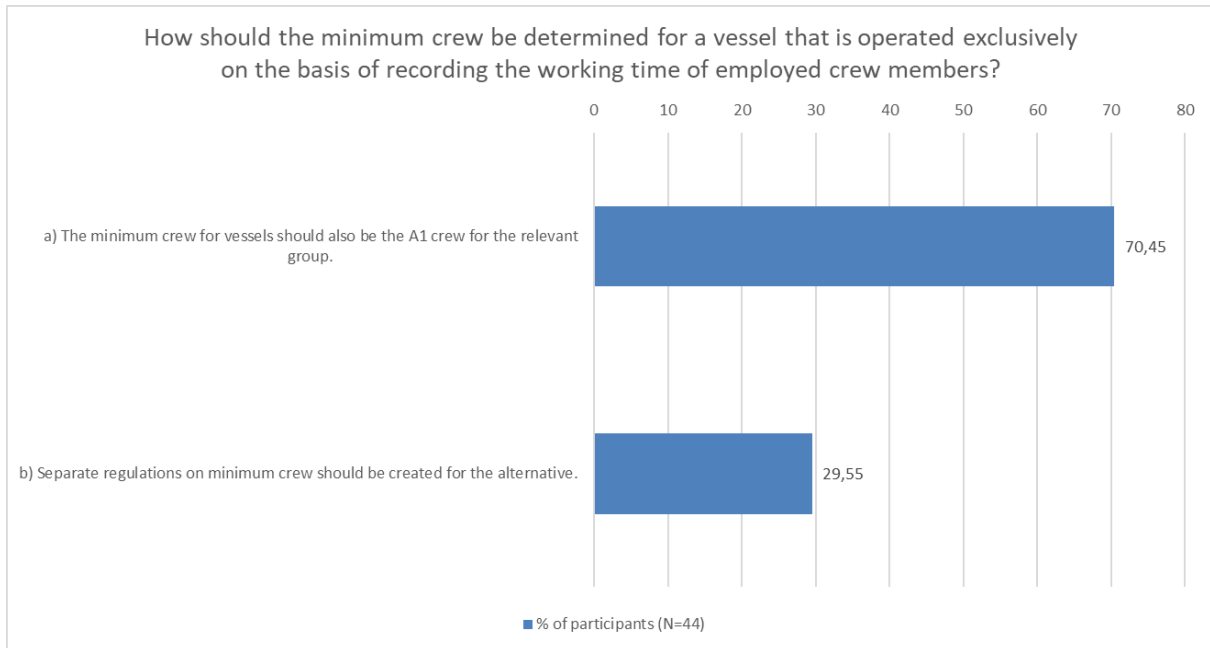
Vraag 7: Moet aan boord van vaartuigen waarvoor een regeling geldt die uitsluitend is gebaseerd op de registratie van de arbeidstijd van de bemanningsleden in loondienst, hetzij de volledige vaartijd worden geregistreerd als arbeidstijd voor alle minimumbemanningsleden, hetzij de arbeidstijd voor elk bemanningslid afzonderlijk worden geregistreerd?

- a) De volledige vaartijd moet worden geregistreerd als arbeidstijd voor alle minimumbemanningsleden.
- b) De arbeidstijd moet voor elk bemanningslid afzonderlijk worden geregistreerd.



Vraag 8: Hoe moet de minimumbemanning worden vastgesteld voor een vaartuig waarvoor een regeling geldt die uitsluitend is gebaseerd op de registratie van de arbeidstijd van de bemanningsleden in loondienst?

- a) De minimumbemanning van het vaartuig moet de voor exploitatiewijze A1 bestemde bemanning op het relevante niveau zijn.
- b) Voor het alternatief moeten afzonderlijke voorschriften met betrekking tot de minimumbemanning worden voorzien.



KERNPUNTEN – AANVULLEND ALTERNATIEF VOOR DE EXPLOITATIEWIJZEN

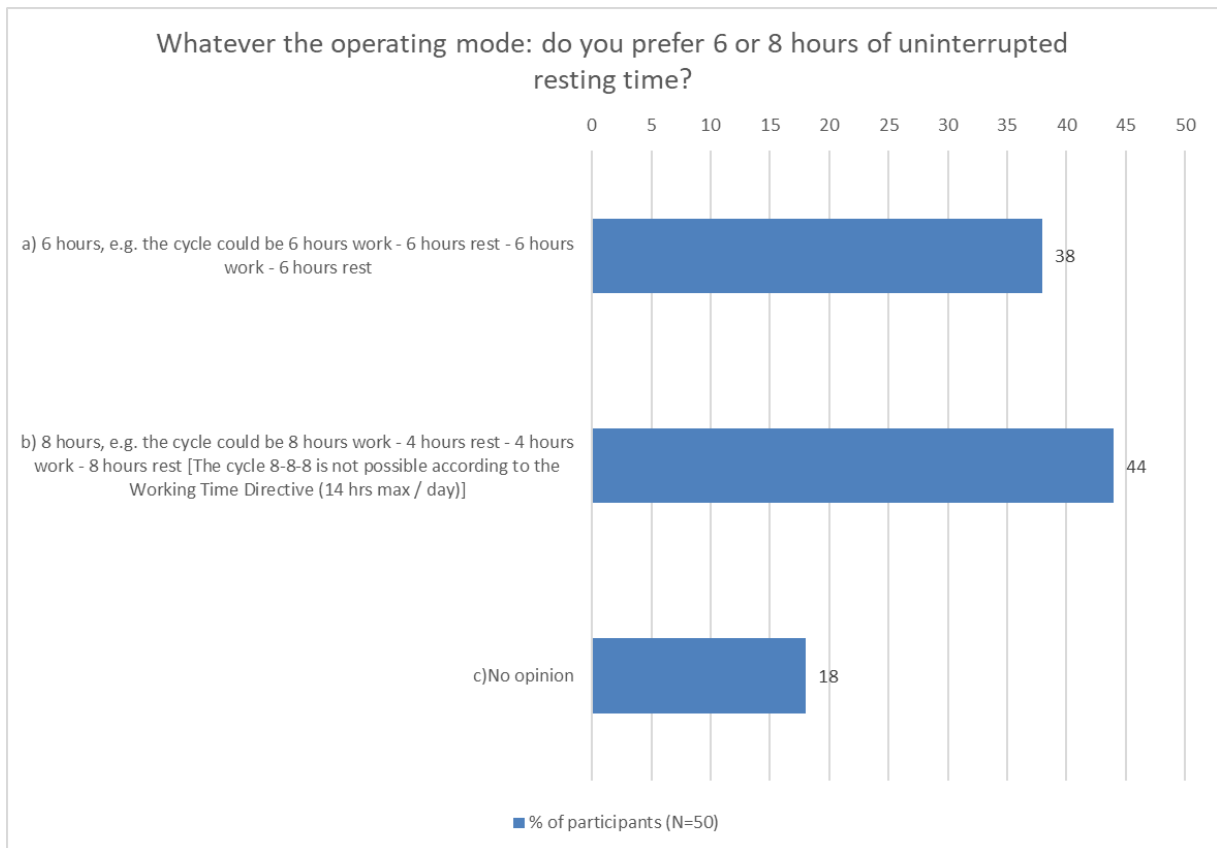
- Twee derde van de respondenten is geen voorstander van een regeling die uitsluitend is gebaseerd op de registratie van de arbeidstijd van de bemanningsleden in loondienst.
- Als deze alternatieve regeling toch wordt ingevoerd, moet deze enkel van toepassing zijn voor vaartuigen die in een beperkt gebied varen, moet de arbeidstijd voor elk bemanningslid afzonderlijk worden geregistreerd en moet de minimumbemanning ook de voor exploitatiewijze A1 bestemde bemanning zijn.
- Arbeidstijd mag niet met vaartijd worden vermengd: dat zou in de praktijk zware gevolgen hebben.

KEYNOTE NR. 3: VERPLICHTE RUSTTIJD

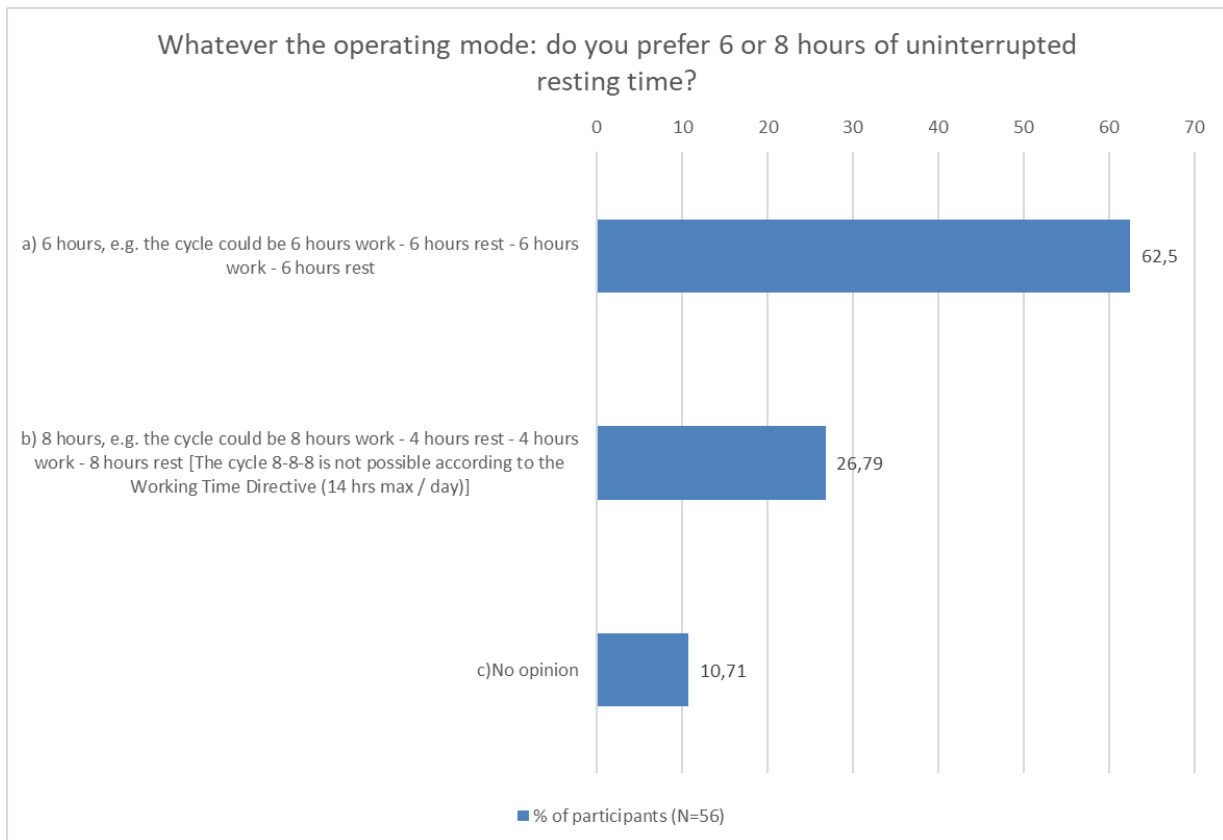
Vraag 9: Voor om het even welke exploitatiewijze: geeft u de voorkeur aan 6 of 8 uur ononderbroken rusttijd?

- a) 6 uur, waarbij de cyclus bijvoorbeeld de volgende zou kunnen zijn: 6 uur werk – 6 uur rust – 6 uur werk – 6 uur rust.
- b) 8 uur, waarbij de cyclus bijvoorbeeld de volgende zou kunnen zijn: 8 uur werk – 4 uur rust – 4 uur werk – 8 uur rust. [De cyclus 8-8-8 is niet mogelijk volgens de arbeidstijdenrichtlijn (maximaal 14 uur per dag)]
- c) Geen mening.

Resultaten van de eerste vragenronde:



Resultaten van de tweede vragenronde:



KERNPUNTEN – VERPLICHTE RUSTTIJD

- **Twee derde van de respondenten is voorstander van 6 uur ononderbroken minimumrusttijd.**
- Dit biedt meer flexibiliteit bij de organisatie van het werk aan boord; 8 uur zou moeilijk verenigbaar zijn met de huidige exploitatiewijzen.
- Een groot aantal deelnemers heeft aangegeven erop te vertrouwen dat de bemanningsleden zich aan boord naar eigen inzicht kunnen organiseren en daarbij rekening houden met de behoeften/voorkeuren van elk bemanningslid (*tijdens de vergadering van de vrijwilligers is de volgende opmerking gemaakt: de organisatie van de rusttijd van de bemanningsleden aan boord valt onder de verantwoordelijkheid van de schipper*).

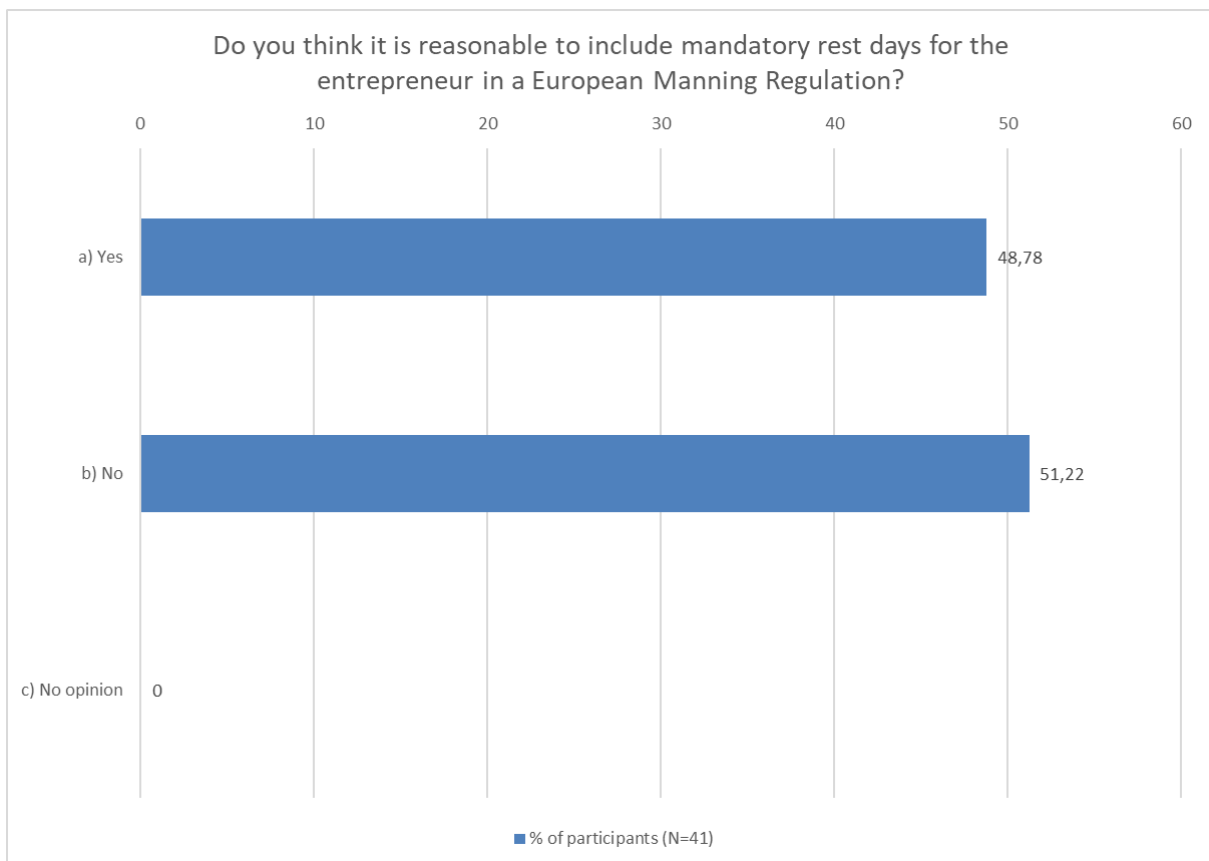
KEYNOTE NR. 4: VERPLICHTE RUSTDAGEN

Vraag 10: Een eigenaar-exploitant mag tegenwoordig in theorie 365 dagen per jaar met zijn vaartuig varen. Dit lijkt vanuit veiligheidsoogpunt niet verantwoord.

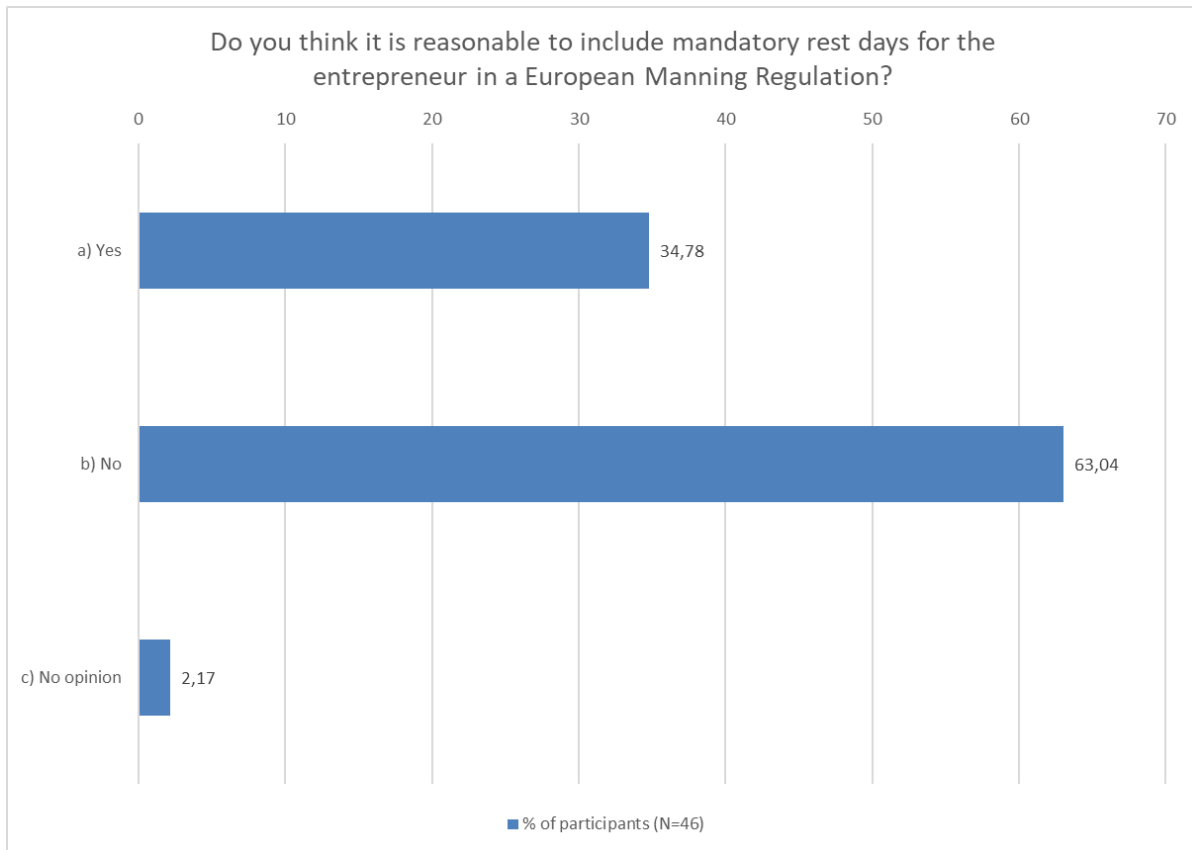
Acht u het in dit verband wenselijk om in de Europese bemanningsvoorschriften verplichte rustdagen voor de ondernemer op te nemen?

- a) Ja.
- b) Neen.
- c) Geen mening.

Resultaten van de eerste vragenronde:

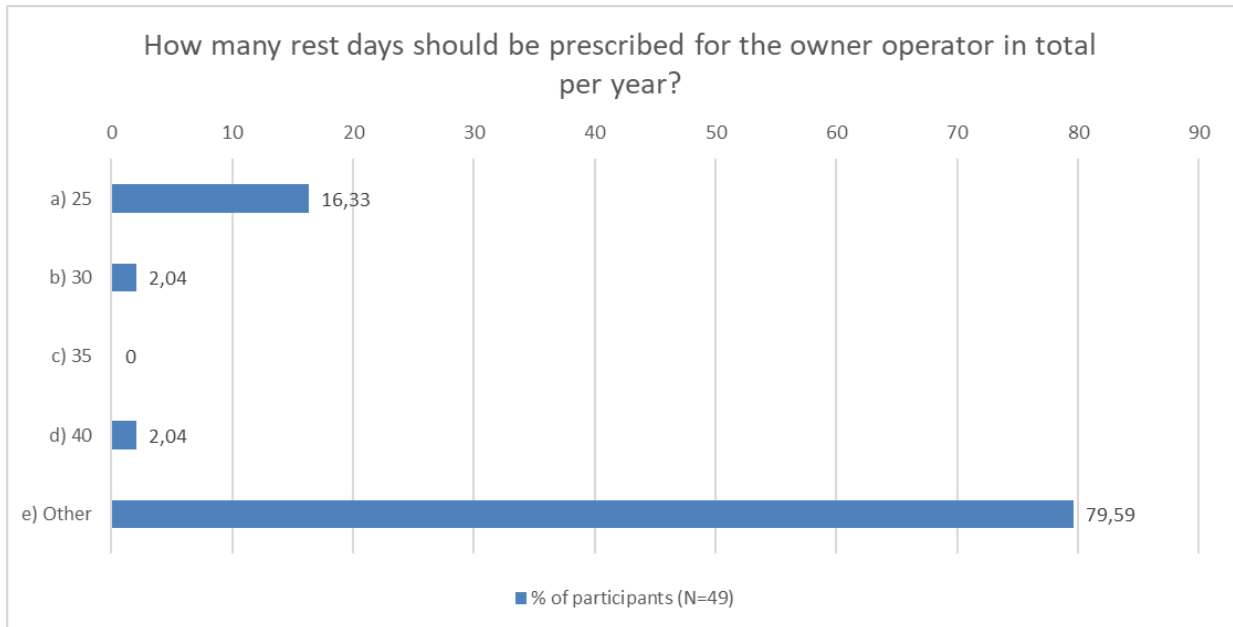


Resultaten van de tweede vragenronde:



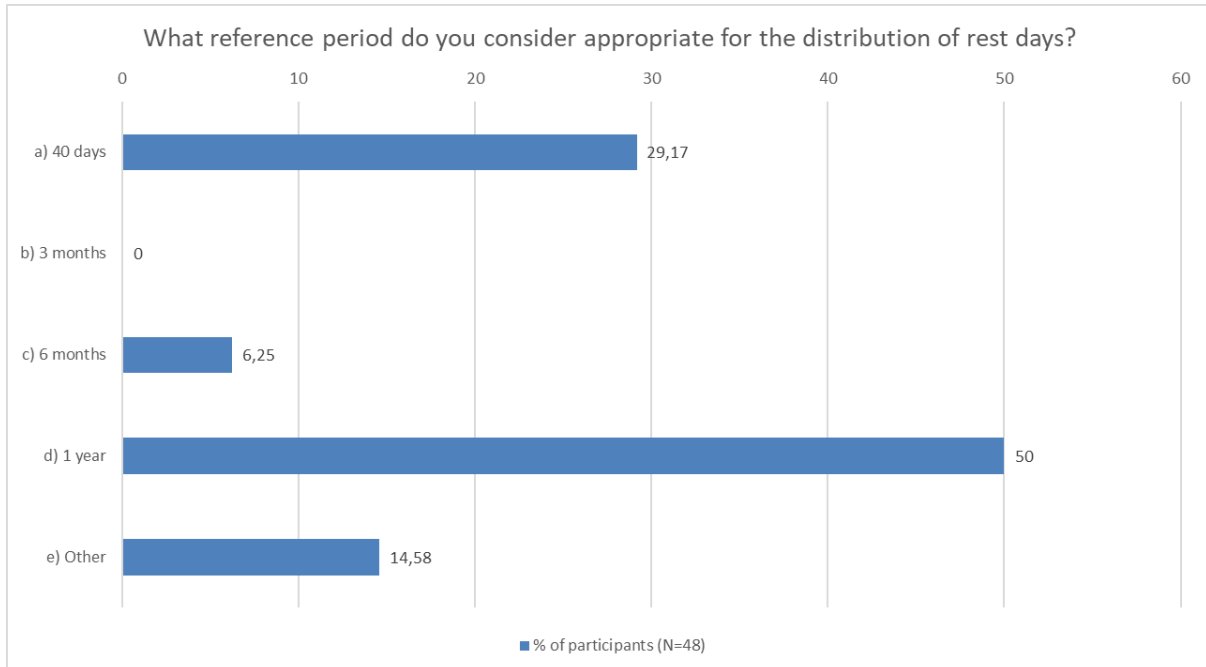
Vraag 11: Hoeveel rustdagen moeten in totaal per jaar worden voorgeschreven voor de eigenaar-exploitant?

- a) 25.
- b) 30.
- c) 35.
- d) 40.
- e) Ander aantal.



Vraag 12: Op basis van welke referentieperiode moet het aantal rustdagen worden toegewezen?

- a) 40 dagen.
- b) 3 maanden.
- c) 6 maanden.
- d) 1 jaar.
- e) Andere periode.



KERNPUNTEN – VERPLICHTE RUSTDAGEN

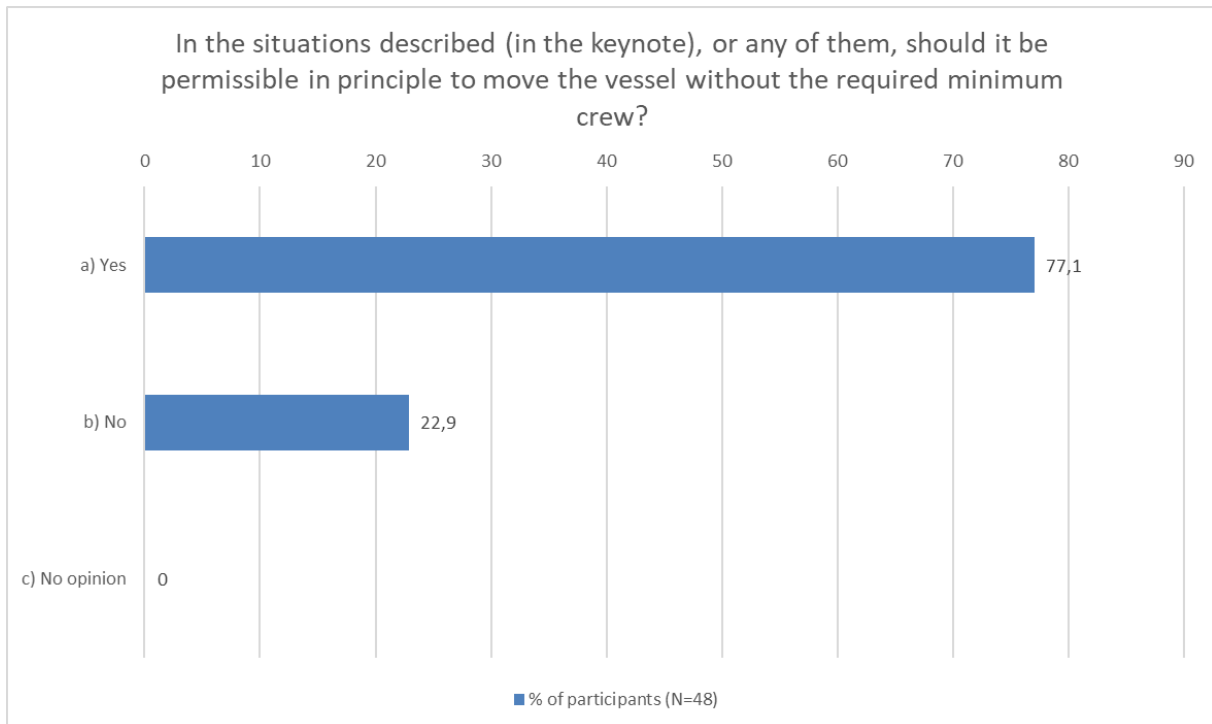
- **Na de tweede vragenronde is gebleken dat twee derde van de respondenten geen voorstander is van verplichte rustdagen voor ondernemers; als deze rustdagen toch verplicht worden gesteld, willen de respondenten een hoge mate van flexibiliteit: het zou om een minimumaantal rustdagen moeten gaan dat gespreid is over een periode van een jaar; de respondenten hebben aangegeven dat een minimum van 20 dagen de voorkeur verdient (dit is het minimumaantal dagen dat is voorgesteld).**
- De deelnemers hebben de volgende punten naar voren gebracht:
 - de vrijheid van de ondernemer om zijn activiteit naar eigen inzicht te organiseren moet worden gewaarborgd;
 - er wordt in de praktijk niet 365 dagen per jaar gevaren: er wordt vakantie genomen, en er wordt niet in het weekend gewerkt als de terminals gesloten zijn;
 - er zouden zich praktische problemen kunnen voordoen met betrekking tot de ligplaatsen: er is nu al een tekort aan ligplaatsen; wat als ondernemers een minimumaantal rustdagen aan de wal moeten blijven?;
 - er zouden zich problemen kunnen voordoen met betrekking tot de aflossing om het vaartuig tijdens deze rustdagen te benutten (in de veronderstelling dat de ondernemers bereid/in staat zijn een bemanning aan te werven).

KEYNOTE NR. 5: MINIMUMBEMANNING BIJ HET LADEN/LOSSEN EN SOORTGELIJKE ACTIVITEITEN

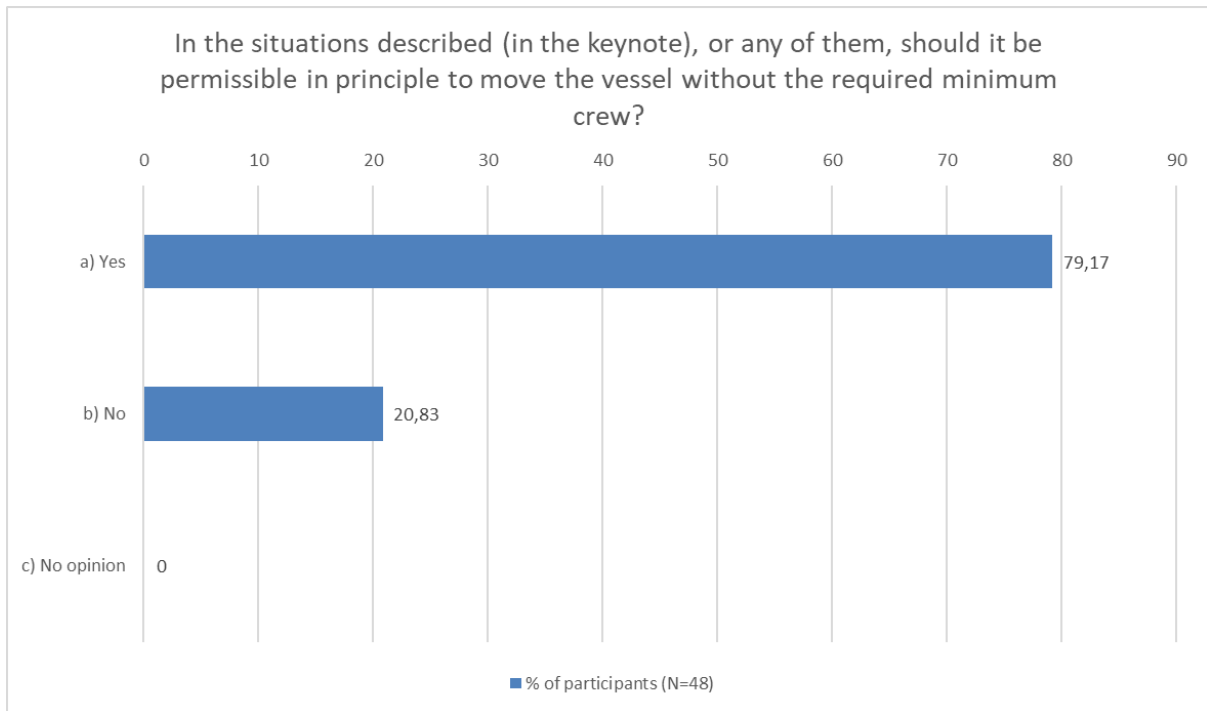
Vraag 13: Moet het in een of meer van de (in de keynote) beschreven situaties in beginsel toegestaan zijn het vaartuig zonder de vereiste minimumbemanning te verplaatsen?

- a) Ja.
- b) Neen.
- c) Geen mening.

Resultaten van de eerste vragenronde:

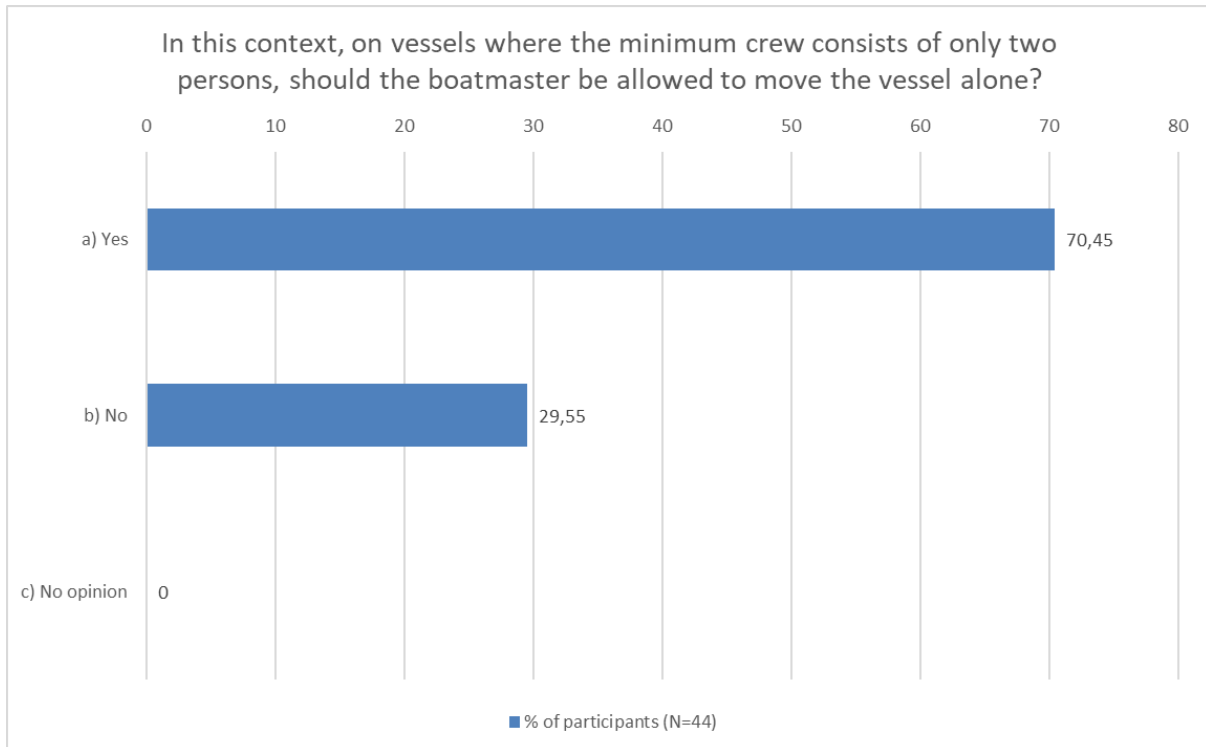


Resultaten van de tweede vragenronde:



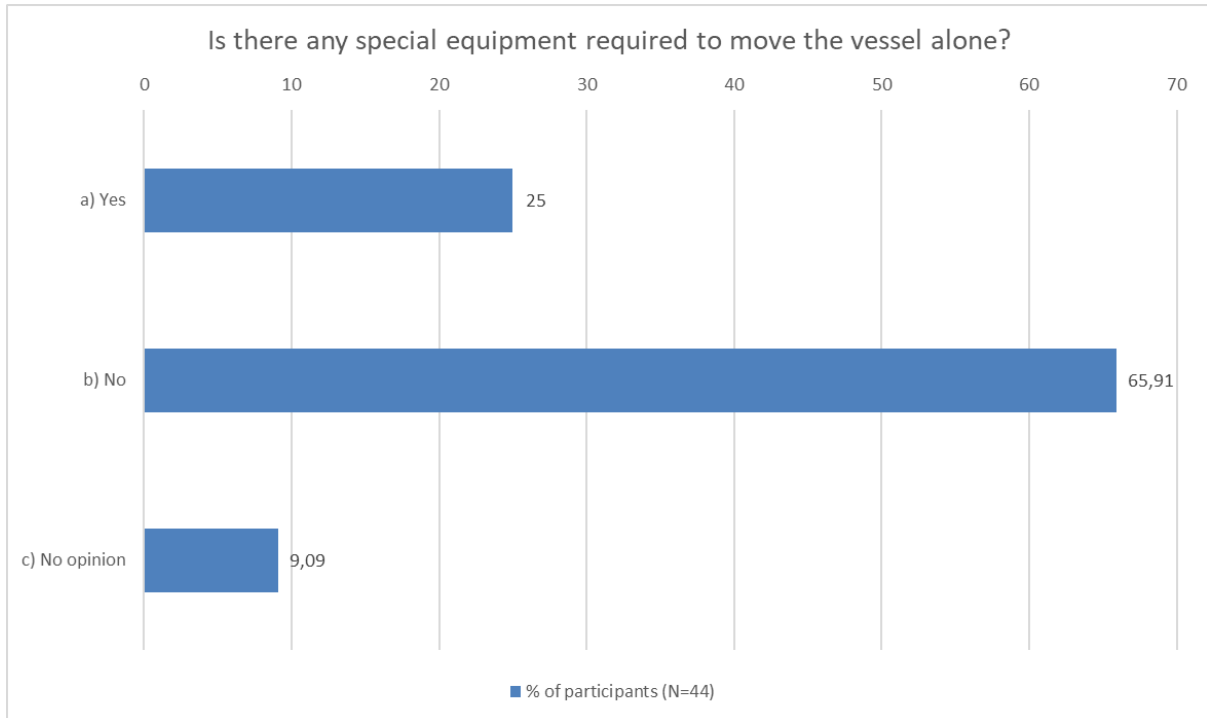
Vraag 14: Moet het in dit verband aan boord van vaartuigen waarvan de minimumbemanning uit slechts twee personen bestaat, toegestaan zijn dat de schipper het vaartuig alleen verplaatst?

- a) Ja.
- b) Neen.
- c) Geen mening.



Vraag 15: Is er bijzondere uitrusting nodig om het vaartuig alleen te verplaatsen?

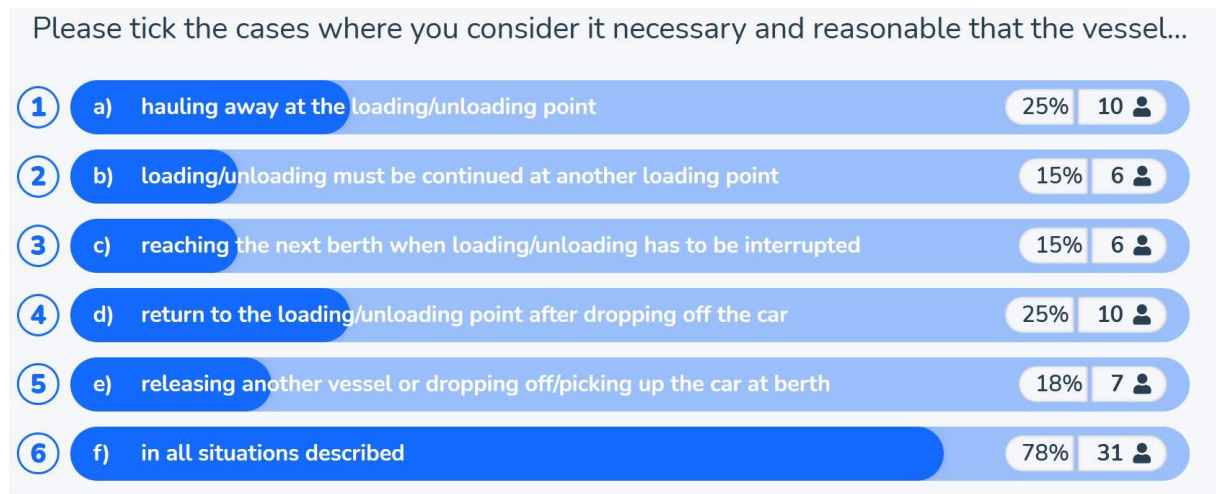
- a) Ja.
- b) Neen.
- c) Geen mening.



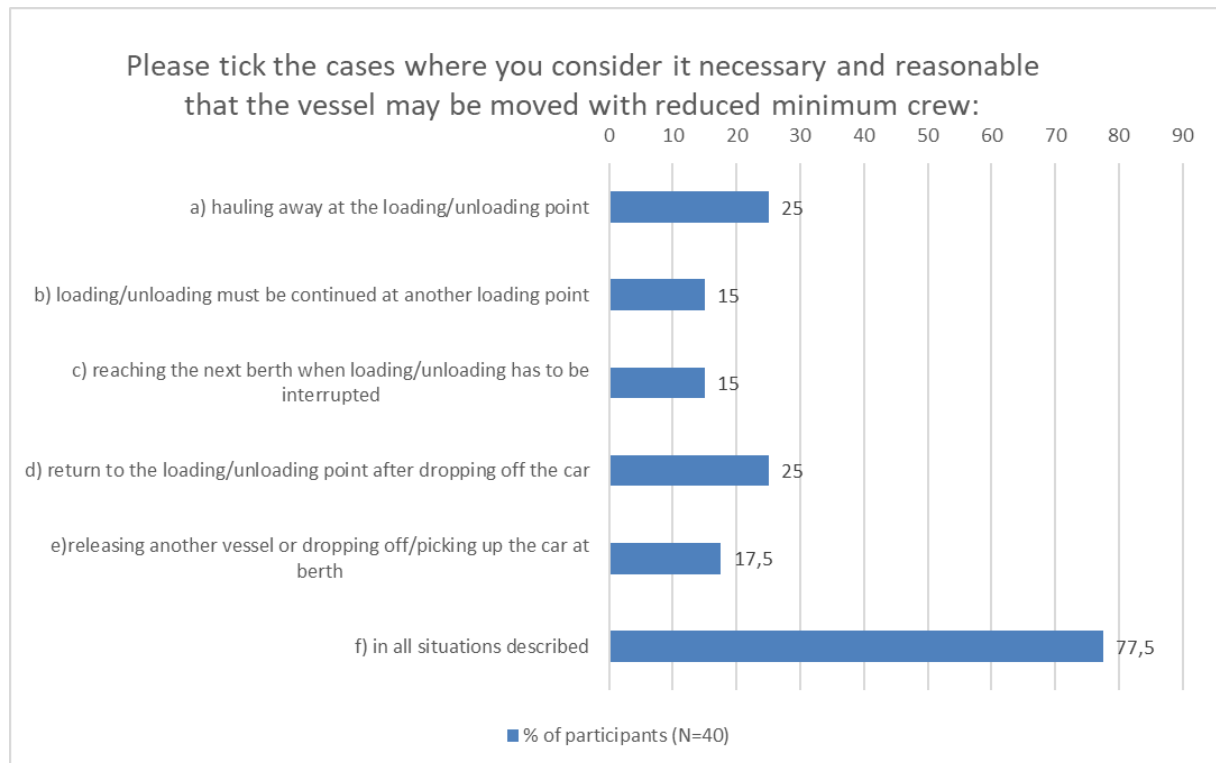
Vraag 16: Geef aan in welke situatie(s) u het noodzakelijk en gerechtvaardigd acht dat een vaartuig met een beperkte minimumbemanning kan worden verplaatst:

- a) om te ontmeren op de laad-/losplaats;
- b) om het laden/lossen op een andere laadplaats voort te zetten;
- c) om de volgende ligplaats te bereiken wanneer het laden/lossen moet worden onderbroken;
- d) om terug te keren naar de laad-/losplaats na het afzetten van een voertuig;
- e) om een ander vaartuig voorbij te laten lopen of een voertuig op de ligplaats af te zetten/op te halen;
- f) in alle beschreven situaties.

Resultaten van de eerste vragenronde:

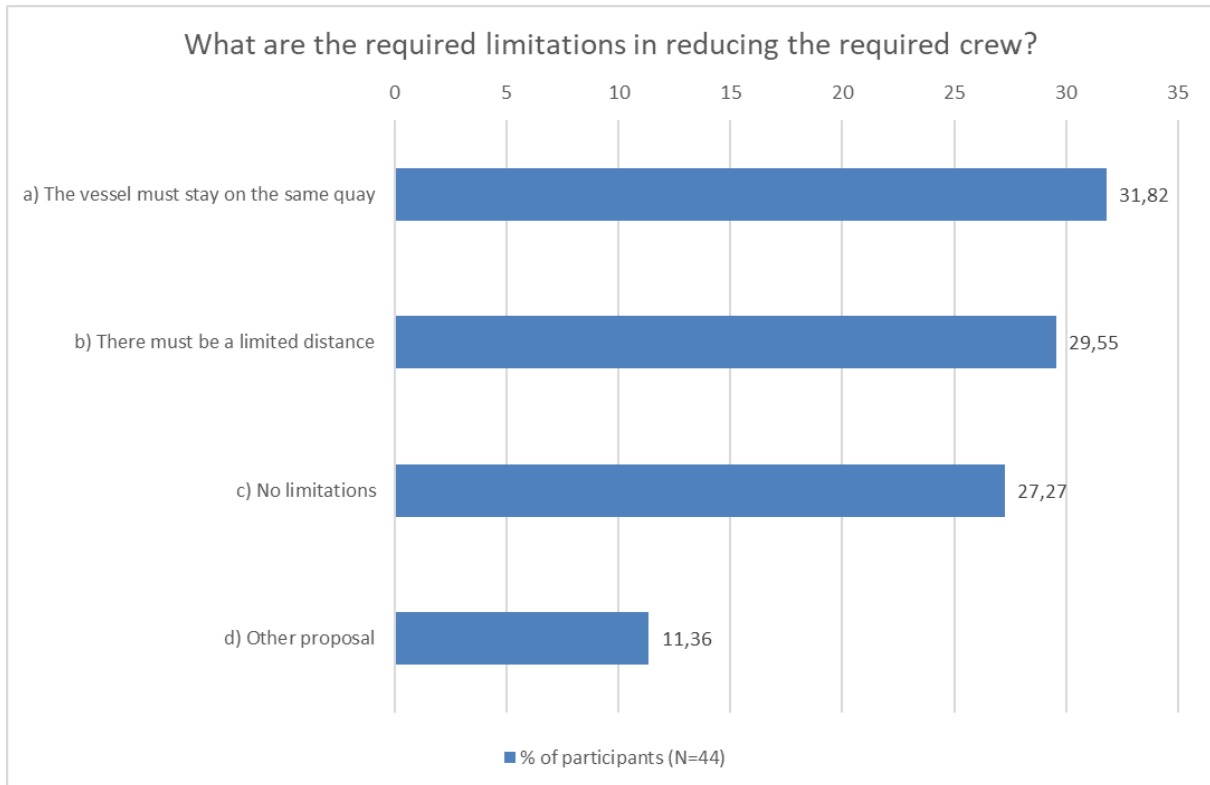


Resultaten van de tweede vragenronde:



Vraag 17: Wat zijn de voorwaarden om de voorgeschreven bemanning te beperken?

- a) Het vaartuig moet aan dezelfde kade blijven.
- b) De afstand moet beperkt zijn.
- c) Geen voorwaarden.
- d) Ander voorstel.



Vraag 18: Als u "Ander voorstel" heeft geantwoord, licht dit dan toe:

- beperking in de tijd;
- beoordelingsvrijheid van de schipper;
- er moet een onderscheid worden gemaakt tussen gebieden met stilstaand water en gebieden met stroming;
- er moet rekening worden gehouden met de lengte van de vaarroute en de afstand tot de kade.

KERNPUNTEN – MINIMUMBEMANNING BIJ HET LADEN/LOSSEN EN SOORTGELIJKE ACTIVITEITEN

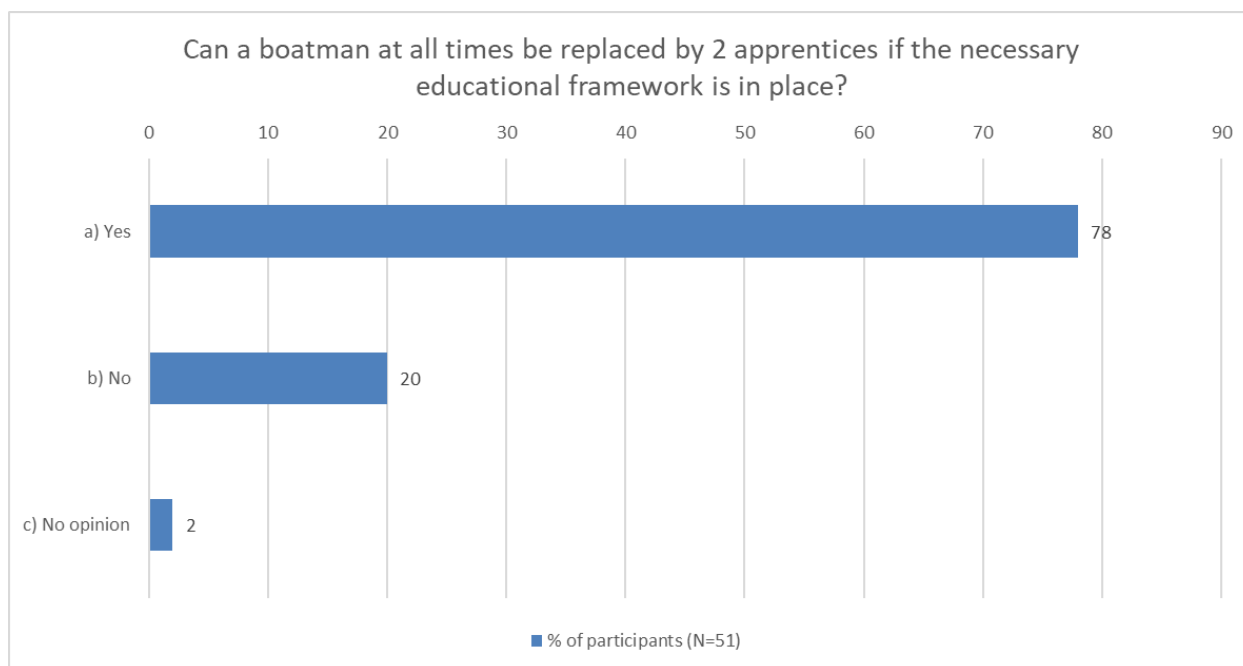
- **Bijna 80% van de respondenten is er voorstander van om in beginsel toe te staan dat een vaartuig zonder de voorgeschreven minimumbemanning wordt verplaatst; 80% is het ermee eens om toe te staan dat een vaartuig alleen door de schipper wordt verplaatst, mits de minimumbemanning uit twee bemanningsleden bestaat.**
- Een grote meerderheid is ook van mening dat het in alle in vraag 16 beschreven situaties moet zijn toegestaan dat een vaartuig alleen wordt verplaatst. Tijdens de gedachtewisseling is de situatie van het aan land brengen van een voertuig meermaals aan de orde gesteld: het laad-/losplatform voor het voertuig bevindt zich bijna nooit op de laad-/losplaats, waardoor er in de haven gemanoevrerd moet worden.
- Tijdens de gedachtewisseling is ook aan de orde gesteld dat het niet enkel voor de schipper, maar bijvoorbeeld ook voor de stuurman, toegestaan moet zijn een vaartuig alleen te verplaatsen.
- Voor 66% van de respondenten is voor deze afwijking geen bijzondere uitrusting nodig.
- Er is dieper ingegaan op de voorwaarden; er moet met veel factoren rekening worden gehouden: weersomstandigheden, grootte van de haven, stroming, vaartuigtype en de laad-/losomstandigheden.
- Er is op gewezen dat veel van de beschreven situaties momenteel worden getolereerd, maar niet zijn gereguleerd; er zijn echter geen incidenten geconstateerd, ook niet in havens met veel scheepvaartverkeer, zoals Rotterdam. Daarom hebben sommige deelnemers ervoor gepleit de huidige flexibiliteit te behouden en uitvoerbare regels te voorzien.
- Tot nu toe wordt erop vertrouwd dat de schipper de situatie het beste kan beoordelen.
- Een beperking in de tijd of een beperking van het vaargebied kunnen passende voorwaarden zijn; een beperking in de tijd (tot bijvoorbeeld één uur, zoals is voorgesteld) zou via AIS kunnen worden gecontroleerd.
- Een definitie van 'vaartijd', waarvoor een minimumbemanning is vereist, zou nuttig zijn om het onderscheid te maken met de situaties die geen deel uitmaken van de vaartijd.

KEYNOTE NR. 7: INSTROOMNIVEAU

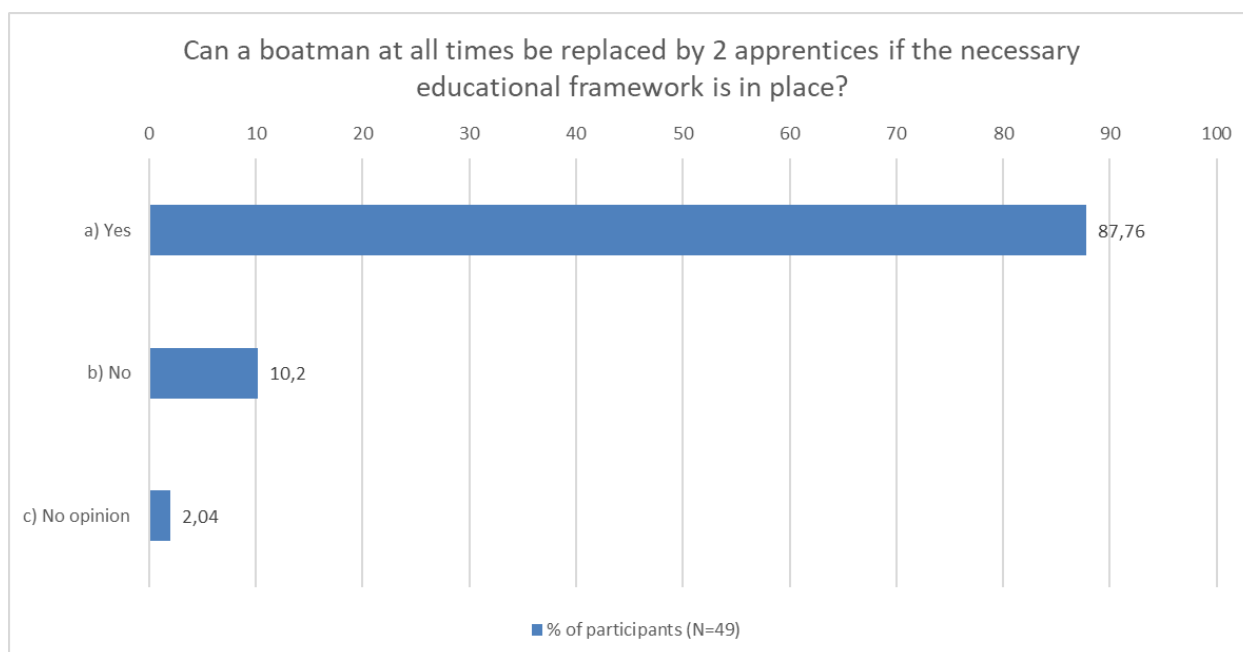
Vraag 20: Kan een matroos op ieder moment worden vervangen door twee lichtmatrozen als het vereiste opleidingskader is ingesteld?

- a) Ja.
- b) Neen.
- c) Geen mening.

Resultaten van de eerste vragenronde:



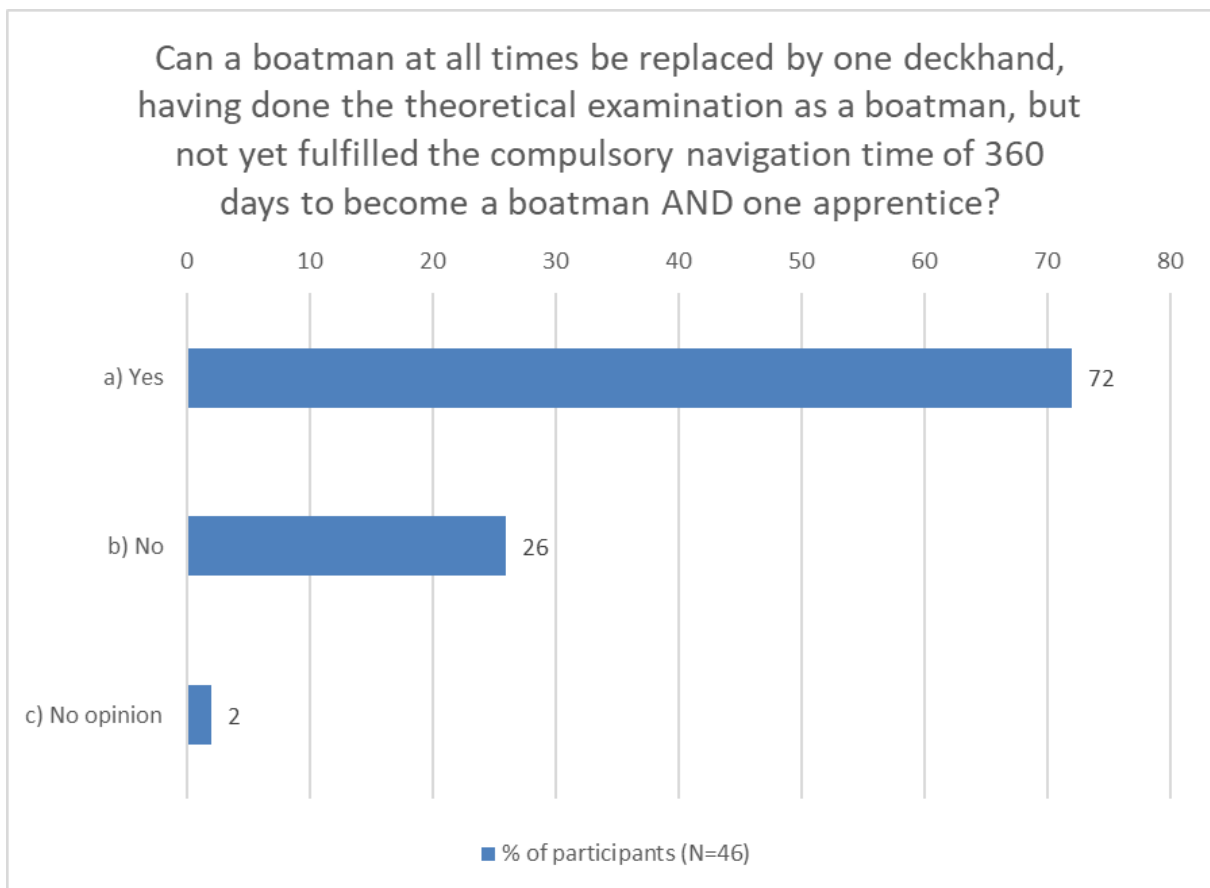
Resultaten van de tweede vragenronde:



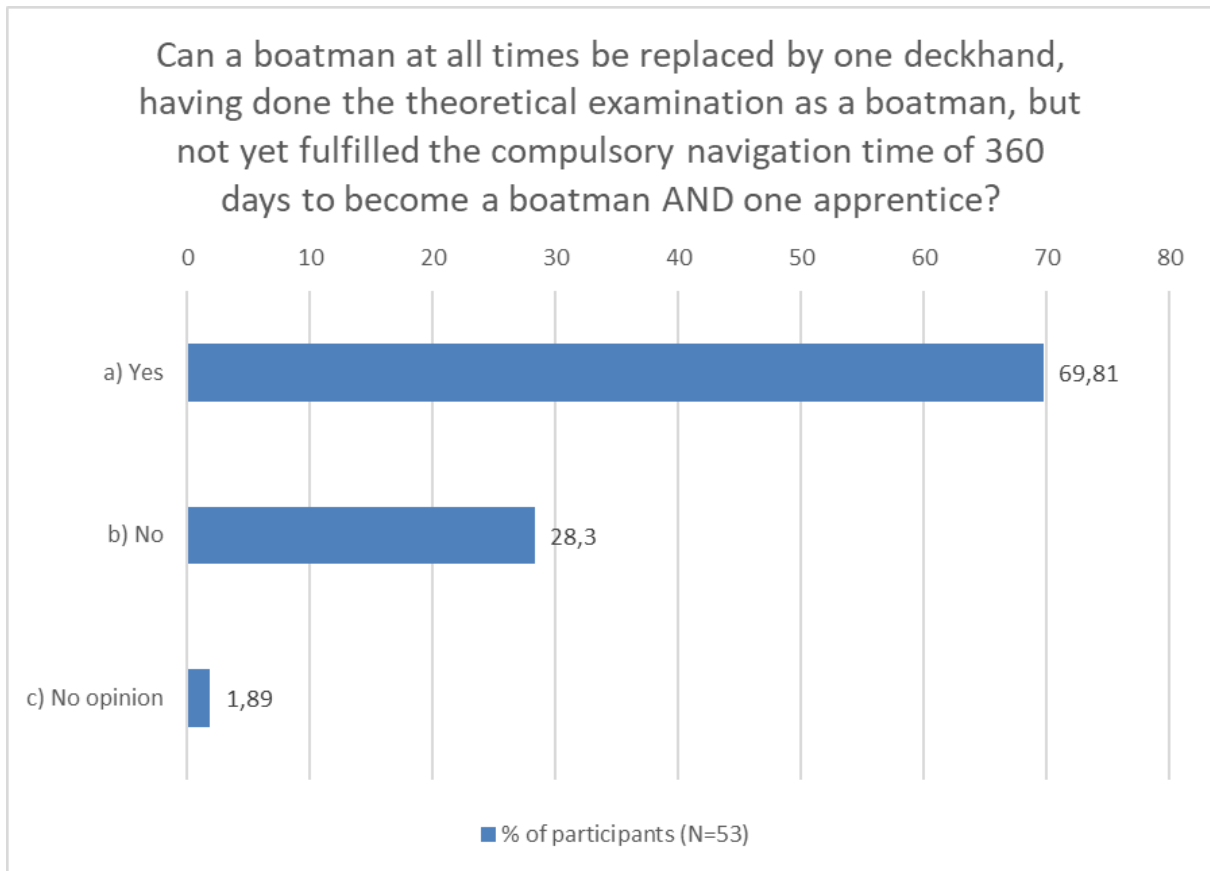
Vraag 21: Kan een matroos op ieder moment worden vervangen door een deksman, die voor het theorie-examen voor matrozen is geslaagd maar nog niet voldoet aan de verplichte vaartijd van 360 dagen om matroos te worden, EN door een lichtmatroos?

- a) Ja.
- b) Neen.
- c) Geen mening.

Resultaten van de eerste vragenronde:

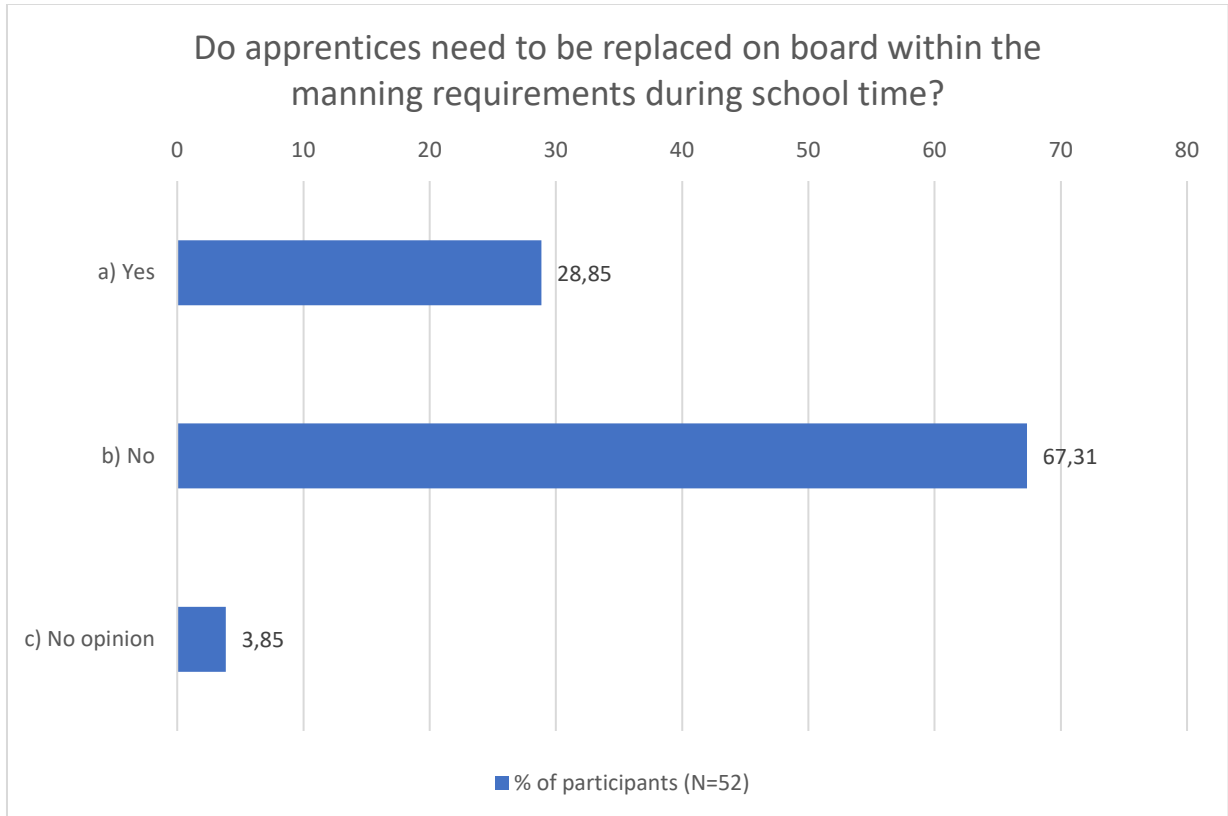


Resultaten van de tweede vragenronde:



Vraag 22: Moet in de bemanningsvoorschriften worden voorzien dat lichtmatrozen aan boord moeten worden vervangen wanneer zij op school zijn?

- a) Ja.
- b) Neen.
- c) Geen mening.



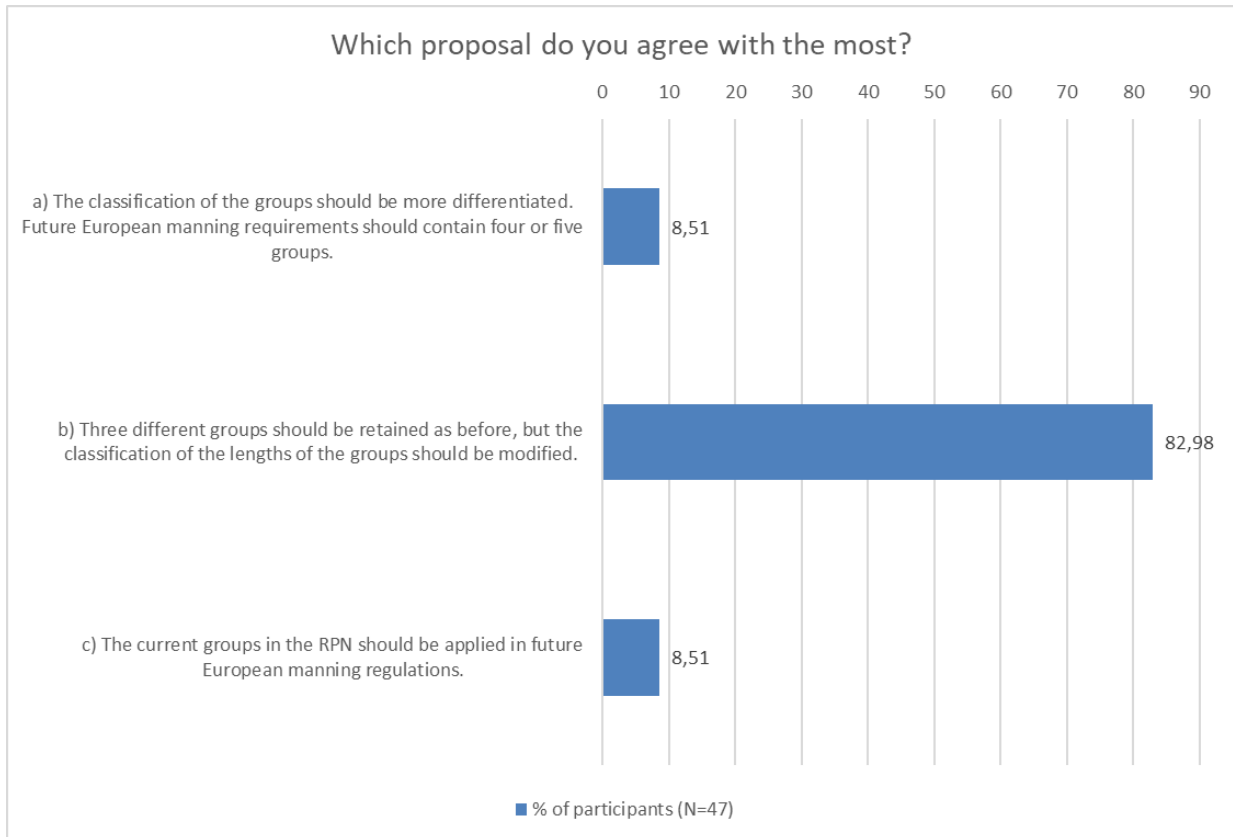
KERNPUNTEN – INSTROOMNIVEAU

- De sector is het eens met de volgende drie stellingen:
 - een matroos kan op ieder moment worden vervangen door twee lichtmatrozen als het vereiste opleidingskader is ingesteld;
 - een matroos kan op ieder moment worden vervangen door een deksman (die voor het theorie-examen voor matrozen is geslaagd maar nog niet voldoet aan de verplichte vaartijd van 360 dagen om matroos te worden) en door een lichtmatroos (maar onder voorbehoud van een juridische toetsing);
 - er moet niet worden voorzien dat lichtmatrozen aan boord moeten worden vervangen wanneer zij op school zijn.
- In het algemeen zijn de deelnemers van mening dat **het feit dat een lichtmatroos als een volwaardig lid van de [minimum]bemanning wordt beschouwd, een sterke aantrekkingsfactor is**, die de sector nodig heeft om het tekort aan personeel op te vangen.
- Dit is ook een belangrijke **factor om het leerproces te bespoedigen**; door hun functie zijn lichtmatrozen meer betrokken bij hun opleiding ... dit vereist echter dat de opleiding op passende wijze wordt verstrekt, waarbij in dit verband misschien ook opleidingsmaatregelen moeten worden overwogen.
- Sommige deelnemers hebben erop gewezen dat het nieuwe kader voor beroepskwalificaties een verplichte vaartijd van ten minste 360 dagen voorschrijft om matroos te worden; dat lijkt misschien erg lang voor de jongeren, maar door hen als een lid van de minimumbemanning te beschouwen, voelen zij zich beloond en aangemoedigd.

KEYNOTE NR. 8: INDELING VAN DE GROEPEN NAAR VAARTUIGLENGTE

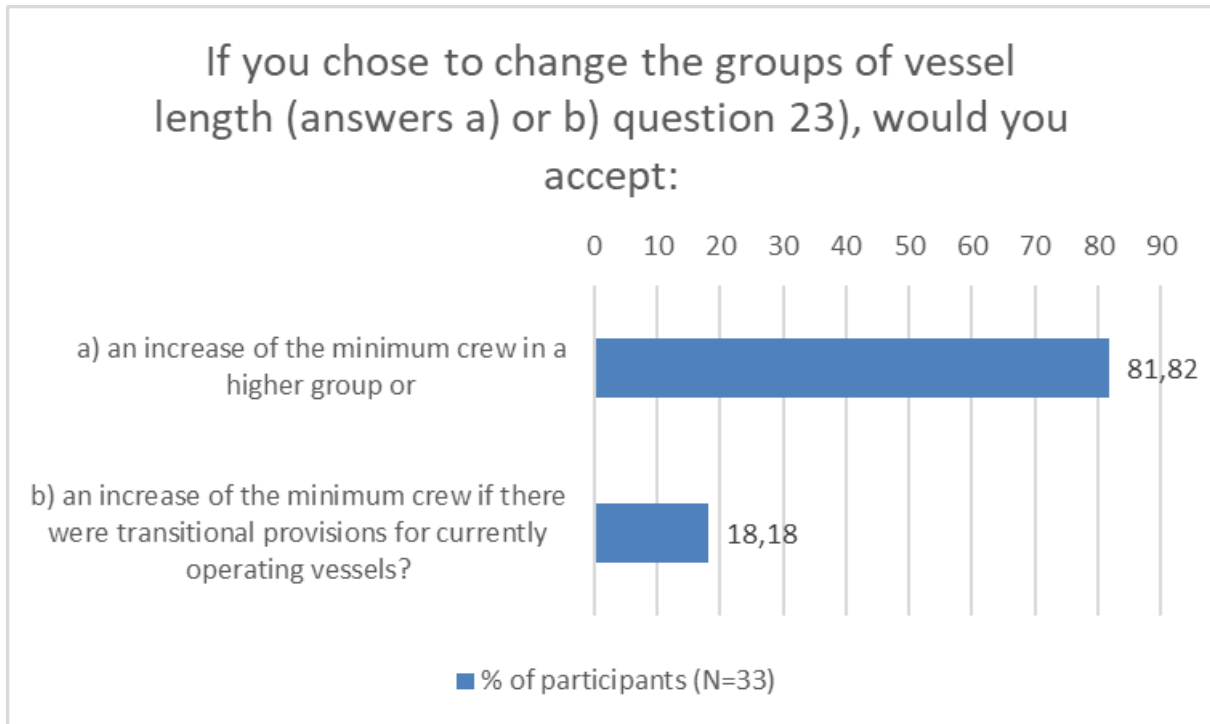
Vraag 23: Met welk voorstel bent u het meest eens?

- a) De indeling van de groepen moet meer worden gedifferentieerd. De toekomstige Europese bemanningsvoorschriften moeten vier of vijf groepen bevatten.
- b) De drie verschillende groepen moeten worden behouden, maar de lengte-indeling moet voor deze groepen worden gewijzigd.
- c) De groepen die momenteel in het RSP zijn voorzien, moeten in de toekomstige Europese bemanningsvoorschriften worden overgenomen.



Vraag 24: Als u het eens bent met het voorstel om de indeling van de groepen naar vaartuiglente te wijzigen (en u dus antwoord a of b voor vraag 23 heeft gekozen), zou u dan akkoord gaan met:

- a) een uitbreiding van de minimumbemanning in een hogere groep, of
- b) een uitbreiding van de minimumbemanning als er overgangsbepalingen voor de in bedrijf zijnde vaartuigen zijn vastgesteld?



KERNPUNTEN – INDELING VAN DE GROEPEN NAAR VAARTUIGLENGTE

- Meer dan 80% van de respondenten is er **voorstander van om de drie verschillende groepen te behouden, maar deze te herzien**; de volgende groepen werden genoemd: 0-86 m / 86-110 m en >110 m.
- Tijdens de gedachtewisseling zijn ook **andere factoren dan de lengte genoemd: breedte, laadvermogen** (dat mathematisch veel factoren weergeeft), ...
- Meer dan 80% van de respondenten zou **akkoord kunnen gaan met een uitbreiding van de minimumbemanning in een hogere groep** (zonder dat er overgangsbepalingen moeten worden vastgesteld).
- Bijzondere aandacht moet worden besteed aan **sleeptboten** in zeehavens; er moet worden nagegaan of zij al dan niet moeten worden opgenomen in de bemanningsvoorschriften.
