

Ontwerp Brancherichtlijn Brandweerhulpboot





Ontwerp Brancherichtlijn Brandweerhulpboot



Inhoudsopgave

1. Inleiding	
1.1 Verantwoording	4
1.2 Definitie en afbakening	5
2. Inzetcriteria	
2.1 Inzetcriteria	6
2.2 Randvoorwaarden	6
2.3 Aantal opvarenden	7
3. Aanstellingseisen	8
4. Opleiden en oefenen	9
4.1 Opleiden	9
4.2 Oefenen	10
5. Middelen	11
5.1 CE-normering	11
5.2 Klasse-indeling	12
5.3 Uitrusting	13
5.4 Kleding	14
5.5 Hoofd/gezichtsbescherming	15
5.6 Reddingsvesten	16
5.7 Verbindingen	18
5.8 Schroefbescherming	18
5.9 Kaartplotter	18
6. Onderhoud motoren	19
Bijlagen	
1) CE-Normering	
2) Vaardighedenlijst schipper BHB (brandweer Terneuzen)	
3) Vaardighedenlijst opstapper BHB (brandweer Terneuzen)	
4) Voorbeelden oefenkaarten (brandweer Fryslan)	
5) Voorbeeld oefenmatrix (brandweer Drimmelen)	
6) Voorbeeld functieomschrijving schipper (brandweer Terneuzen)	
7) Wettelijke grondslag ARBO-wetgeving	
8) Verantwoordelijkheden schipper en opstapper	
9) Deelnemers redigeerwerkgroep	

Voorwoord

De brandweer is een lerende organisatie!

Toch waren er weer incidenten nodig om mensen te activeren en na te laten denken over hoe de inzet van brandweervaartuigen beter, maar vooral ook veiliger kan. We hebben het hier over het ernstige incident (12 maart 2008) in Terneuzen (regio Zeeland), waarbij een duiker omkwam, en een incident (14 februari 2008) waarbij een boot van het korps Millingen aan de Rijn (regio Gelderland-Zuid) bij een nachtelijke inzet omsloeg op de rivier. Naar aanleiding van deze incidenten deed de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (IOOV) enkele aanbevelingen. Deze ongevallen staan niet op zich zelf, bekend zijn meerdere vergelijkbare incidenten.

De Regionale Brandweer Gelderland-Zuid was reeds een onderzoek gestart naar de geschiktheid van de vaartuigen voor een inzet op vaarwegen als Rijn en Waal. Na het incident in Millingen aan de Rijn stelde zij een preparatienota op met aanbevelingen. Al snel bleek bij het opstellen van deze preparatienota dat de situatie in Gelderland-Zuid weinig verschilde met andere korpsen in 'Brandweer Nederland'. Er zijn geen vastgestelde inzetcriteria, geen heldere eisen - in relatie tot het verzorgingsgebied - waaraan vaartuigen moeten voldoen, geen zicht op de noodzakelijke veiligheidsvoorzieningen of welke combinatie van reddingsvesten en brandweerhelmen veilig is en hoe brandweermensen opgeleid en geoefend moeten worden. En hiermee is zeker niet alles genoemd!

Ondanks de vele goedbedoelde lokale en regionale initiatieven hadden de beelden, die uit de vele gesprekken met collega's naar voren kwamen, veel met elkaar gemeen: ongeschikte vaartuigen voor het verzorgingsgebied, onvoldoende of ongeschikt materieel, geen goede kleding, etc... Of, zoals een medewerker van Rijkswaterstaat het verwoordde: "De brandweer is op het land de koning, maar op het water een cowboy."

Reden genoeg voor het opstellen van een ontwerp brancherichtlijn!

Er zijn gesprekken gevoerd met 'waterpartijen' zoals KNRM (Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij), Reddingsbrigade Nederland, Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD divisie water), Rijkswaterstaat (vlootbeheer), Scheepvaartinspectie en commerciële bedrijven.

Ook is gekeken naar best practices zoals VRO/Water (Veilig Repressief Optreden) van Brandweer Friesland, het oefenprogramma voor schippers en opstappers van Brandweer Terneuzen en het VIM (Vaarweg Incident Management) van de gezamenlijke Brandweer Limburg.

In juni 2009 werd het handboek 'Incidentbestrijding op het water' gepresenteerd, een van de 'wapenfeiten' van het landelijk project Waterrand (www.waterrand.nl). Dit handboek beschrijft duidelijke afspraken over taken en verantwoordelijkheden op het water.

De Regionale Brandweer Gelderland-Zuid, Brandweer Terneuzen en Brandweer Friesland hebben al deze informatie gebundeld in het Ontwerp Brancherichtlijn Brandweershulpboot. Met dit Ontwerp Brancherichtlijn willen de initiatiefnemers een handreiking bieden waar (regionale) brandweerkorpsen mee aan de slag kunnen.

Aanbevelingen zijn onder meer:

- Klasse-indeling watergebieden in Nederland met daaraan gekoppeld boottype en uitrusting;
- Aanstellingseisen en aanwijzingsbesluit schipper en opstapper;
- Keuze beschermende kleding, keuze hoofdbescherming en keuze reddingsvesten;
- Verbindingen, voorstellen voor opleidingen en oefeningen en onderhoud.

Op een landelijke workshop 'Brandweershulpboten' die door de Regionale Brandweer Gelderland-Zuid op 30 september 2009 werd georganiseerd, is een werkversie van het Ontwerp Brancherichtlijn Brandweershulpboot voorgelegd aan brandweercollega's. Het resultaat van deze workshop is in het Ontwerp Brancherichtlijn verwerkt door een redigeergroep, waarna deze op 3 december 2009 is aangeboden aan de NVBR op het symposium 'Veilig(er) optreden bij binnenvaartincidenten' bij het Nederlands Instituut voor Fysieke Veiligheid (NIFV). Het is aan de NVBR om te bepalen wanneer de brancherichtlijn landelijk ingevoerd moet zijn.

Het overzicht van de deelnemers aan de redigeergroep is in bijlage 9 opgenomen.

Cees Overdulve, Brandweer Terneuzen

Bert van den Berg, Brandweer Fryslân

René Rieken, Regionale Brandweer Gelderland-Zuid

1. Inleiding

De opzet van deze Ontwerp Brancherichtlijn is als volgt:

Naast het aangeven van de verantwoordelijkheden bij de bestrijding van incidenten op de waterwegen en het aangeven welke definities worden gehanteerd, doet deze ontwerp Brancherichtlijn voorstellen t.a.v.:

- inzetcriteria, onder welke voorwaarden een inzet veilig mogelijk is en welke inzetfilosofie gebruikt wordt;
- aanstellingseisen voor schippers en opstappers;
- de middelen die noodzakelijk zijn voor een veilige taakuitvoering en welke eisen hieraan gesteld kunnen worden;
- de noodzakelijk geachte opleidingen en oefeningen;
- onderhoud.

Als rode draad loopt door het Ontwerp Brancherichtlijn het voorstel om een klasse-indeling te gebruiken. Met een indeling in watergebieden en de daaraan gekoppelde materiële voorzieningen en opleidingen en oefening, wordt getracht een eenduidige uitvoering van de inzet van brandweerhulpboten in Nederland te realiseren. In de bijlagen is een groot aantal uitwerkingen en voorbeelden opgenomen.

Doelstelling is dat er een brancherichtlijn beschikbaar komt waarin voorwaarden en aanbevelingen zijn opgenomen, die kunnen dienen als handvat voor korpsen. Wenselijk is dat het Ontwerp Brancherichtlijn een landelijke status krijgt en daarmee korpsen aan alle binnenwateren etc. een houvast geeft om verantwoord een vaartuig te kunnen faciliteren t.b.v. inzetten op, rond en in het water.

De toepassing van deze richtlijn voor een bepaald korps en de daarbij behorende risico's moeten voortvloeien uit "natte" risico-inventarisaties en –evaluaties (RI&E) van een lokaal/regionaal korps.

De uitwerking van de richtlijn moet zowel regionaal als lokaal afgestemd worden op deze RI&E. Alle hierna genoemde onderwerpen, voorstellen moeten dus herleid kunnen worden tot de taakuitvoering van de brandweer.

De verantwoording die de werkgever heeft t.a.v. het beschikbaar stellen van de juiste middelen is een wettelijke taak. In bijlage 7 is deze wettelijke grondslag opgenomen.

In het Ontwerp Brancherichtlijn wordt, per vaartuig en verzorgingsgebied, een groot aantal zaken vastgelegd. Het verdient de voorkeur om de beschikbaarheid van een brandweerhulpboot als 'specialisme' te beschouwen. Als belangrijkste voordeel moet genoemd worden een efficiënte en effectieve inzet van mensen en middelen om de brandweerhulpboot en haar bemanning op het juiste operationele niveau te krijgen en te houden.

Het verdient de voorkeur de multidisciplinaire afspraken/werkwijze en incidentenmatrix/GRIP-fase separaat te ontwikkelen, conform het handboek 'Incidentbestrijding op het water' (Waterrand).

1.1 Verantwoording

Het handboek 'Incidentbestrijding op het water' uit het project Waterrand geeft een duidelijke weergave van de verantwoordelijkheden.

De primaire verantwoordelijkheid voor het redden van mens en dier op gemeentelijk ingedeeld water maakt onderdeel uit van de brandweezorg en ligt derhalve bij het college van burgemeester en wethouders. Het college van burgemeester en wethouders bepaalt bij wie de taak van het redden in voorkomend geval belegd wordt: bij de (regionale) brandweer, de kustwacht of mogelijk een andere (particuliere) partij. Het genoemde handboek geeft ook opkomstcriteria aan, hierbij is een zorgnorm voorgesteld die bestaat uit de aanwezigheid van een hulpverleningsdienst, afhankelijk van het risicogebied tussen de 30 en 45 minuten. De akte van Mannheim (1831 en de herziene Rijnvaartakte 1963 welke nog steeds van kracht zijn) bepalen dat de oevergemeenten zorgdragen voor een veilige doorvaart en voorzieningen voor de hulpverlening. Daarnaast bestaat van oudsher voor de brandweer de taak: het voorkomen, beperken en bestrijden van brand en het beperken en bestrijden van gevaar voor mensen en dieren bij ongevallen anders dan bij brand. In het Referentiekader Regionaal Crisisplan is ook een uitbreiding op de incidentbestrijdingsprocessen aangebracht. Voor deze ontwerp brancherichtlijn is met name het proces 'search and rescue' van belang met de op en rond het water spelende processen (zie de scenariobeschrijving).

1.2 Definitie en afbakening

De brandweer in Nederland kent een grote diversiteit aan vaartuigen, zoals: blusboten, snelle interventie boten, etc. Deze Ontwerp Brancherichtlijn beperkt zich tot de zgn. brandweerhulpboten.

In het kader van deze Ontwerp Brancherichtlijn is een **brandweerhulpboot** 'een motor aangedreven vaartuig welke trailerbaar is en bij de brandweer in gebruik is'.

In het kader van deze Ontwerp Brancherichtlijn zijn **waterwegen** 'alle binnenlandse wateren die voor de scheepvaart zijn opengesteld en recreatiegebieden'.

2. Inzetcriteria en randvoorwaarden

Inleiding

(Spoedeisende) Hulpverlening en brandbestrijding komen beide voor op en om het water. Spoedeisende hulpverlening op en om het water is een ruim begrip. De brandweerhulpboot kan ingezet worden voor oppervlaktereddungen en ter ondersteuning van brandweerdeikers. Bij afwezigheid van KNRM en/of reddingsbrigades is er een rol weggelegd voor assistentie van watersporters die in problemen komen. Bij technische hulpverlening aan boord van schepen zal de brandweerhulpboot voornamelijk fungeren als transportmiddel. Door het ontbreken van goede transportmogelijkheden van gewonden op het water zal vaker een beroep worden gedaan op de brandweerhulpboot. Niet alle ambulancediensten staan toe dat ambulanceteams meevaren met hulpverleningsdiensten om hulp te verlenen. In dergelijke gevallen zal de brandweer zelf de eerste hulp moeten verlenen en een slachtoffer voor transport gereed moeten maken. Op ruw water is het niet altijd mogelijk om adequaat Advanced Life Support te verlenen. In dergelijke gevallen kan het effectiever zijn een slachtoffer te stabiliseren en vervolgens snel aan land te brengen.

Voor de inzet van de brandweerhulpboot voor brand zijn er twee situaties mogelijk:

- brand aan boord van een vaartuig
- brand op de wal direct aangrenzend aan het water

Brandbestrijding aan boord van schepen is slechts mogelijk indien men beschikt over de juiste brandbestrijdingsmiddelen die afgestemd zijn op de risico's zoals verzorgingsgebied, type incidentschip, e.d. Kleine branden op bijvoorbeeld een pleziervaartuig, beroepsvaart zijn nog te blussen met water of drukschuimblussing. Bij brand op een binnenvaartschip zal de brandweerhulpboot als eerste ingezet worden als hulpmiddel om opvarenden te evacueren en/of blusploegen met materieel aan boord te brengen. Ook bij rondvaartboten (dag passagiersschip) / cruiseschepen (meerdaags passagiersschip) moet bij incidenten een groot aantal mensen in veiligheid worden gebracht. Zeker in een situatie waarin zo'n schip 'op stroom ligt', wordt de snelheid van evacuatie bepaald door de aanwezigheid van hulpverleningsvaartuigen

2.1 Inzetcriteria

De inzetcriteria voor een brandweerhulpboot zijn sterk verbonden met de inzetgebieden die de brandweer heeft vanuit haar gemeentelijke verantwoordelijkheid binnen haar verzorgingsgebied (zie ook 1.1 verantwoording en de RI&E). Alle binnenwateren en ruime wateren behoren tot het gemeentelijk ingedeeld gebied.

De volgende taken kunnen als inzetcriteria worden genomen:

- Bestrijding van brand op en om het water;
- (Spoedeisende) hulpverlening;
- Ondersteuning bij evacuatie van schepen;
- Ondersteuning bij lekkage schip of grondingen;
- (Assistentie bij) zoektochten naar vermisten/drenkelingen (SAR);
- Ondersteuning bij bereikbaarheid van ondergelopen (uiterwaarden) gebieden;
- Ondersteuning bij duikinzet (Leidraad bestrijding Waterongevallen);
- Ondersteuning van taken politie/GHOR/RAV/RWS/gemeente.

Op basis van de in de Brandweerwet 1985 genoemde primaire verantwoordelijkheid voor het redden van mens en dier is een uitgebreide opsomming van mogelijke taken niet mogelijk. Het is van belang rekening te houden met het feit dat de scheepvaart zelf aan de nodige eisen moet voldoen m.b.t. eigen veiligheid en zelfredzaamheid, aan- en van boord gaan alsmede evacuatiemiddelen.

2.2 Randvoorwaarden

De taken die de brandweer op het water heeft zullen door het lokaal dan wel regionaal commando en/of bestuur moeten worden vastgesteld. Ook hier op basis van een RI&E.

Bij de onder de "inzetcriteria" genoemde scenario's zal een afweging gemaakt moeten worden of een inzet op een verantwoorde wijze kan plaatsvinden. De weers- en zichtcondities, de geoefendheid en kundigheid (zeemanschap) van de nautische bemanning en de staat en geschiktheid van het materieel zijn bepalend voor een veilige inzet. Koers, navigatie en snelheid moeten worden aangepast aan de omstandigheden.

Daarnaast dient te worden gelet op de omstandigheden waaronder een vaartuig wel of niet kan uitvaren. Hierbij is van belang:

- de mate waarin alle opvarenden blootgesteld worden aan de elementen en de persoonlijke bescherming van de opvarenden.

Voor het al of niet uitvaren is de schipper altijd verantwoordelijk. De verantwoordelijkheden van de schipper zijn weergegeven in art. 1.02 van het Binnenvaart Politie Reglement en RPR, waarin is vermeld wie door de wet als schipper wordt gezien. Art. 1.03 gaat in op de verplichtingen van bemanningsleden aan boord (zie bijlage 8).

Om de schipper te kunnen laten inschatten in hoeverre er kan worden uitgevaren met het vaartuig zullen hem/haar handvatten gegeven moeten worden. Hiervoor zal op basis van de, in de inleiding genoemde, RI&E een lokaal/regionaal protocol moeten worden opgesteld, met daarin onder welke randvoorwaarden een schipper zelfstandig mag beslissen.

Bij het uitvaren moet de schipper te allen tijde de risico's afwegen tegen de beoogde opbrengst van de inzet. Zo rechtvaardigt het redden van een mens een hoger risico dan bijvoorbeeld het leegpompen van een schip. Zie hiervoor tevens de bijscholing Veilig Repressief Optreden voor bevelvoerders en het onderstaande risico inschattingsmodel in afbeelding 1.

	Inzetfase			Risico inschatting
	Redding	Stabilisatie	Nazorg	
Risico	Hoog			toelaatbaar onder voorwaarden ontoelaatbaar
	Midden			
	Laag			altijd toelaatbaar

Afbeelding 1: Risico inschattingsmodel

Dit alles is samen te vatten in onderstaande 'drie gouden regels':

1. De afweging of een veilige vaart mogelijk is zal altijd genomen worden door de schipper van de brandweerhulpboot.
2. Brandweerhulpboten worden ingezet indien er sprake is van een (levens)bedreigende acute noodsituatie.
3. Het besluit tot inzet van een brandweerhulpboot, anders dan bij (levens)bedreigende acute noodsituaties, wordt genomen door de hoogst (aanwezige) operationeel leidinggevende in het betreffende inzetgebied, of de inzet moet onderdeel zijn van een alarmerings-opschalingsprotocol (lokaal/regionaal te bepalen).

2.3 Aantal opvarenden

Het aantal opvarenden bestaat uit verschillende personen met ook verschillende taken:

De schipper: hij die leiding heeft over het vaartuig.

De opstapper(s) zijn personen die tesamen met de schipper de bemanning vormen.

De overige opvarenden kunnen zijn: een brandweerploeg, ambulanceteam, duikteam, slachtoffers e.d. Deze worden verder aangeduid als "overige personen".

Het minimale en maximale aantal opvarenden is afhankelijk van de taak en het toegestane aantal personen voor een vaartuig.



3. Aanstellingseisen

Inleiding

Voor het personeel zal de aanwijzing tot schipper en opstapper geformaliseerd dienen te worden (met ondermeer functieomschrijvingen). Pas indien een persoon voldoet aan de opleidingseisen en geslaagd is voor zijn/haar "proeve van bekwaamheid" kan een formele aanwijzing volgen (vergelijkbaar met de aanwijzing voor de chauffeurs conform de Brancherichtlijn Optische- en Geluidssignalen).

Daarnaast moeten de verantwoordelijkheden vastgelegd worden van de betrokken leidinggevendenden, zoals de schipper, bevelvoerder, duikploegleider en Officier van Dienst (OvD).

In bijlage 6 is een voorbeeld van een functieomschrijving opgenomen.

In onderstaande tabel is per klasse-indeling opgenomen aan welke eisen de schipper moet voldoen.

	Klasse 3	Klasse 2	Klasse 1
Vaarbewijs	Nvt	Vaarbewijs 1	Vaarbewijs 1 en/of 2
Marifoocertificaat	Nvt	Optie	X (*)
Schipper	Certificaat Schipper BHB klasse 3	Certificaat BHB Schipper klasse 2/1	Certificaat BHB Schipper klasse 2/1
Stressbestendig	X	X	X
Risicobewust	X	X	X
Leidinggevende capaciteit	X	X	X
Zwemvaardig	X	X	X
Aanwijzingsbesluit	X	X	X

In onderstaande tabel is per klasse-indeling opgenomen aan welke eisen de nautisch opstapper moet voldoen.

	Klasse 3	Klasse 2	Klasse 1
Vaarbewijs	Nvt	Nvt	Nvt
Marifoocertificaat	Nvt	Optie	X (*)
Schipper	Certificaat BHB Opstapper klasse 3	Certificaat BHB Opstapper klasse 2	Certificaat BHB Opstapper klasse 1
Stressbestendig	X	X	X
Zwemvaardig	X	X	X
Aanwijzingsbesluit	X	X	X

* + Marcon B, afhankelijk van vaargebied



4. Opleiden en oefenen

4.1 Opleiden

Zoals eerder aangegeven kunnen schippers en opstappers alleen een aanwijzing krijgen, indien zij voldoen aan de opleidingseis en de Proeve van Bekwaamheid. Het heeft de voorkeur om met het eigen vaartuig en in het eigen verzorgingsgebied de opleiding en de proeve van bekwaamheid uit te voeren.

Het verzorgen van de opleiding dient te gebeuren door externe partners (KNRM, Reddingsbrigade of commerciële bedrijven). Er worden in Nederland gecertificeerde opleidingen aangeboden door o.a. de KNRM (volgens de International Maritime Rescue Federation {IMRF}). Dit is de Common Standard of Training for Maritime SAR Unit Coxwais, Mechanic & Crew Members).

De opleidingsstructuur ziet er bij voorkeur als volgt uit:

- De schippers van brandweerhulpboten , klasse 2/1 worden extern opgeleid (bij voorkeur) volgens de 'IMRF' of Fast Rescue Boats.
- Regionale/lokale instructeurs worden extern opgeleid (bij voorkeur) volgens de 'IMRF' of Fast Rescue Boats.
- De schippers klasse 3 en opstappers van brandweerhulpboten worden opgeleid door regionale/lokale of externe instructeurs.

Indien het opleidingsinstituut geen certificaat verstrekt kan dit eventueel regionaal worden georganiseerd.

Onderstaande opleidingseisen zijn afgeleid van het aanwijzingsbesluit.

De onderstaande opleidingsonderdelen moeten worden afgestemd op de klasse-indeling.

De opleiding voor het certificaat 'Schipper BHB' bestaat uit:

- Werken met veiligheidsmiddelen
- Voorschriften en richtlijnen, waaronder procedure man overboord
- Ondersteuning duikers
- Tewaterlating / trailers / kranen
- Zoekpatronen
- Aan boord nemen
- Omgang waterlijken
- Kennis vaartuig(en) en motoren
- Gedrag en houding aan boord
- Procedure kapseizen
- Communicatie
- Techniek varen (aan/afmeren, snelheid, risicobeoordeling)
- Omgaan met storingen
- Onderhoud na gebruik
- Kennis verzorgingsgebied
- 'Proeve van bekwaamheid' met eigen boot in eigen verzorgingsgebied (regionaal af te spreken)

De opleiding voor het certificaat 'Opstapper BHB' bestaat uit:

- Werken met veiligheidsmiddelen
- Voorschriften en richtlijnen, waaronder procedure man overboord
- Ondersteuning duikers
- Trailers / kranen
- Zoekpatronen
- Aan boord nemen
- Omgang waterlijken
- Kennis vaartuig(en) en motoren
- Gedrag en houding aan boord
- Procedure kapseizen
- Communicatie
- 'Proeve van bekwaamheid' met eigen boot in eigen verzorgingsgebied (regionaal af te spreken)

In onderstaande tabel zijn de opleidingseisen opgenomen.

	Klasse 3	Klasse 2	Klasse 1
Schipper	Opleiding BHB (afgestemd op klasse 3, door kern – externe instructeurs)	Opleiding BHB (afgestemd op klasse 2)	Opleiding BHB (afgestemd op klasse 1)
Opstapper	Intern	Intern	Intern
Kern instructeur	Aanvulling op opleiding schipper	Aanvulling op opleiding schipper	Aanvulling op opleiding schipper
Overige opvarenden (brandweer)	Instructiekaart	Instructiekaart	Instructiekaart

4.2 Oefenen

Het oefenen van een bootteam zal na de opleiding gestructureerd moeten worden opgepakt. Aangesloten moet worden op de werkwijze volgens de herziene Leidraad Oefenen. De huidige oefenkaarten uit deze leidraad zijn echter nauwelijks toepasbaar en dienen speciaal voor de doelgroep ontwikkeld te worden. De oefeningen moeten in een jaarplanning worden vastgelegd en worden geregistreerd. In bijlage 2 en 3 zijn de noodzakelijke oefeningen samengevat in een 'vaardighedenlijst voor de schipper en opstapbemanning'. Ook is hierbij aangegeven welke oefeninspanning noodzakelijk wordt geacht. De minimale oefenbelasting voor de functie van schipper is 9 oefeningen per jaar en voor de functie opstapper 5 oefeningen per 1,5 jaar. De vaardigheden zijn gebaseerd op de inzichten en uitwerking van de KLPD/RWS/KNRM/Reddingsbrigade en getoetst door Brandweer Terneuzen. Waar nodig kunnen deze worden aangevuld en aangepast aan de lokale of regionale situatie. Om iedereen aan deze oefenverplichting te kunnen laten voldoen zullen er verdeeld over het jaar meerdere oefenmomenten moeten worden ingeroosterd, afhankelijk van het aantal te beoefenen schippers en opstappers. Ook moeten (indien van toepassing) gezamenlijke oefenmomenten met een duikploeg worden ingepland.

Zoals in de vaardighedenlijst schipper/opstapper opgenomen, moet er in totaal 2 x 120 minuten geoefend worden onder slechte weersomstandigheden. Voor de slechtweer oefeningen gelden de volgende criteria: wind > 4 bft, of donker, of regen, of koude (temp 5 tot -10 ° C).

De schipper beoordeelt of de omstandigheden dusdanig zijn dat veilig geoefend kan worden.

Dit dient ook te worden aangegeven op een oefenkaart.

Ieder lid van de bootploeg (schipper/opstapbemanning) dient volgens de regionale/lokale oefencyclus te voldoen aan de minimale oefenverplichting en de daarbij behorende vaardigheden. Oefeningen maken onderdeel uit van de uitvoering herziene leidraad oefenen met de daarin gehanteerde begrippen als 'voldoende' en 'herhalen'.

De in de vaardighedenlijst opgenomen 1^e kolom verwijst naar de oefenkaart. Een voorbeeld van een oefenkaart van Brandweer Fryslan is als bijlage 4 opgenomen. Ook zijn voorbeelden opgenomen van de opleiding en oefenopzet van Brandweer Drimmelen (bijlage 5).

In onderstaande tabel is het aantal oefenavonden (120 min) per oefencyclus van 18 maanden opgenomen.

	Klasse 3	Klasse 2	Klasse 1
Vaardigheden Schipper (18 mnd) incl zwembad en slechtweer oefening	5	7	9
Vaardigheden Opstapper (18 mnd) incl zwembad en slechtweer oefening	3	4	4

5. Middelen

Inleiding

Het materieel, ofwel de middelen, dienen zoals al eerder aangeven bij de inzetcriteria afgestemd zijn op de taak die de brandweer heeft bepaald met een RI&E.

Om een onderscheid te kunnen maken in soort voorzieningen, en de eerder opgenomen opleidingen en oefeningen toe te kunnen wijzen, is een klasse-indeling ontworpen op basis van watergebieden.

Boortype, kleding-eisen e.d. zijn hierop afgestemd.

5.1. CE-normering

Zoveel water, zoveel boottypes. In de handel is een groot aanbod in vaartuigen. Lengte/breedte/diepgang/motorvermogen, er zijn veel mogelijkheden. Er zijn echter geen wettelijke eisen t.a.v. geschiktheid van boottypes op de verschillende watergebieden waar de brandweer actief is. Een veel genoemde norm/CE-normering is de designcategorie uit de Wet Pleziervaartuigen die de klasse-indeling aangeeft (EN norm 94/25/EG).

De Inspectie Verkeer en Waterstaat (Scheepvaartinspectie) is gevraagd om een advies. De reactie van de Inspectie is:

In het algemeen geldt dat de eisen zoals een CE marking, wet Pleziervaart, een prima houvast geven, maar dat deze zijn geschreven voor schepen welke recreatief worden gebruikt. Door de brandweer worden de boten intensiever gebruikt en zwaarder belast... Daarentegen kent de brandweer een beter onderhoudsregime, hetgeen slijtage eerder waarneemt en effectief beïnvloedt.

Deze CE-normering biedt een handvat voor het kunnen bepalen van een geschikt vaartuig. Het inzetgebied, de RI&E en onder welke omstandigheden het vaartuig ingezet moet worden, de golfhoogte, windkracht, beoogde snelheid, aantal te transporteren personen zijn hierbij belangrijke zaken die uiteindelijk de noodzakelijke klasse bepalen.

Bij aanschaf van een brandweershulpboot dient **minimaal aan de laagste klasse CE marking** voorgeschreven voor het vaargebied, aantal opvarenden en weersomstandigheden te worden voldaan. Dit zoals in die categorieën is omschreven. Er moet op gelet worden dat het vaartuig bij eventuele aanpassingen nog voldoet aan de CE normering. In bijlage 1 is de CE klasse-indeling opgenomen.

Voornaamste eis van een brandweershulpboot is dat deze te allen tijde over voldoende drijfvermogen beschikt. Onder voldoende drijfvermogen wordt verstaan dat een boot, ook als deze volledig gevuld is met water met volledige bemanning en bepakking, aan de oppervlakte blijft.

Motor(vermogen) en uitvoering zijn afhankelijk van het gekozen boottype en de klasse-indeling, het verzorgingsgebied, de aandrijving, de brandstof en de gewenste vaarsnelheid en vaarafstand (in board/out board).



5.2. Klasse-indeling

Op basis van de taakstelling, het vaargebied, golfslag, stroomsnelheid, windsnelheid en de RI&E moet de CE klasse-indeling/aantal motoren/ motorvermogen/snelheid en vaartijd bepaald worden. Hierbij wordt per klasse een vaartuigtype volgens CE-normering genoemd. De klasse-indeling loopt van de lichtste klasse (3) naar de zwaarste klasse (1). Ook worden vervolgens per klasse/vaartuigtype de voorzieningen aan het vaartuig genoemd die voor die klasse als noodzakelijk worden geacht. In bijlage 1 is de CE- normering/klasse-indeling opgenomen.

In onderstaande tabel is de klasse-indeling opgenomen t.a.v. de minimale eisen vaartuig.

	Klasse 3	Klasse 2	Klasse 1
Vaargebied	Kleine watergangen/ recreatie	Kleine rivieren < 150 m/kanalen	Rivieren > 150 m / open wateren
Golfhoogte	≤ 0,5 m	≤ 2 m	≤2 tot ≤ 4 m
Windkracht	≤ 4 Beaufort	≤ 6 Beaufort	≤ 6 tot 8 ≤ Beaufort
CE- normering	D	C	C/B
Motoren	Een	Een	Een/twee
Inzettijd in min.	60	90	120
Snelheid	< 20 km/h	20-40 km/h	40-50 km/h
Nautische bemanning minimaal	2	2	2
Horizontaal transport SO	Nvt	1	1
Vaste zitplaatsen	2	4	4 (vaarrichting)
Verbindingen	C2000	C2000/ Optie marifoon/ intercom	2 marifoons/C2000/ intercom
Zelflozende kuip	Nvt	X	X
Lenspomp	Nvt	X	X
Zelfrichtend	Nvt	nvt	Optie
Zoeklicht	Nvt	X	X
Hoorn	Nvt	X	X



Brandweer Drimmelen

5.3 Uitrusting (inventaris)

Naast de genoemde voorzieningen aan het vaartuig zal ook per klasse-indeling bepaald moeten worden welke uitrusting aanwezig moet zijn. Aanvullingen ten gevolge van plaatselijke omstandigheden zijn buiten beschouwing gelaten.

In onderstaande tabel is de klasse-indeling opgenomen t.a.v. de minimale eisen middelen.

	Klasse 3	Klasse 2	Klasse 1
Roeispanen/peddels	X	X	X
Luchtpomp tube (type afhankelijk)	X	X	X
BZK-striping	X	X	X
Pikhaak	X	X	X
EHBO-koffer (waterdicht)	B	B	A
ALU-reddingsdekens	X	X	X
Blusmiddel (schuimblusser)	1	1	1
Lijnen	2	4	4
Reddingsklos	X	X	X
Klap(bergings) brancard, afhankelijk van lokale omstandigheden	Nvt	X	X
Zaklampen	X	X	X
Duikmes	X	X	X
Duik-/zwemtrap of "deur" in zijboord	Optie	Optie	X
Duikvlag A afhankelijk duikondersteuning	X	X	X
Fischfinder/ dieptemeter	Nvt	X	X
Navigatie: kaartplotter	Nvt	X	X
Sonar	Nvt	Nvt	X (site scan sonar optie)
Radarreflectie (indien noodzakelijk)	X	X	X
Blauw en oranje zwaailicht	Nvt	X	X
Paraplu-anker/ plaatanker	X	X	X
Noodlichtkogels	Nvt	X	X
Hijsoog/viersprong	X	X	X
Drenkelingennet afhankelijk van lokale omstandigheden	Optie	Optie	X
Bodybags/ ontsmettingsmiddel	Optie	Optie	X
(Draagbare) bluspomp en watervoerende armaturen-slangen-SVM, drukschuimblussing e.d.	Nvt	400 l-min	600 l-min

5.4 Kleding

Op basis van de RI&E en de onderstaande matrix kunnen de eisen t.a.v. de kleding bepaald worden. In de matrix wordt aangegeven dat ieder bemanningslid voorzien moet worden van een overlevingspak. Het begrip 'overlevingspak' geeft aan wat de functie is van het pak. Het pak moet er voor zorgen dat er geen onderkoelingsverschijnselen kunnen optreden. Veel pakken die worden verkocht als 'overlevingspak' verdienen deze benaming niet. 'Overlevingspakken' die niet van hals-, enkel-, en polsmanchetten zijn voorzien, zijn alleen een (hulp)drijfmiddel en slechts geschikt voor het werken aan de waterkant.

Er bestaat geen normering voor de kleding die gedragen moet worden bij het optreden op de grote waterwegen. Dit in afwijking van de zeescheepvaart, voor schepen die onder SOLAS vallen. De (complexe) normering voor de zeescheepvaart ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

- De NEN-EN 393 wordt door fabrikanten gebruikt als norm voor overlevingspakken. Deze norm is in september 2006 vervangen door de NEN-EN-ISO 12402-5. In januari 2007 is een correctieblad op de NEN-EN-ISO 12402-5 verschenen. Deze correctie houdt in dat de NEN-EN-ISO 12402-5 uitsluitend van toepassing is op een (hulp)drijfmiddel, zoals bijvoorbeeld een redvest, en niet op een overlevingspak.
- Een norm die ook gebruikt wordt is de ISO 15027-1 (immersion suits) 2002. Deze norm beschrijft de relatie tussen de watertemperatuur en de isolatiewaarde in uren. Voor het werkgebied van de brandweer in het algemeen (watertemperatuur minimaal 5-10°C) is klasse D van toepassing, waarbij een isolatiewaarde geldt van 1,5 uur (hierbij daalt de hypothermia niet lager dan 34°C, hetgeen de ondergrens is voor het voorkomen van mentale en psychische problemen). In Nederland zijn er weinig aanbieders die hun pakken op deze wijze laten certificeren.

De Ontwerp Brancherichtlijn Brandweerhulpboot stelt dat de norm en klasse-indeling **ISO 15027-1 (immersion suits) 2002** van toepassing is voor brandweer Nederland.

Bij inzet op de buitenwateren (bv. Zeeuwse kust) is, vanaf een bepaald aantal mijlen, de **SOLAS-regeling** van toepassing.

Overigens is de Arbeidsomstandighedenwet volstrekt duidelijk. Een werkgever is verplicht de juiste beschermingsmiddelen aan te bieden, de beoordeling van de 'juistheid' vindt pas plaats na een geconstateerd incident.

De gewenste kleding voor de bemanning van een brandweerhulpboot bestaat uit een droogpak met drijfondersteuning, al dan niet in combinatie met onderkleding (duikwolletje). De markt biedt ook (ademende) kleding waarin zowel onder extreme omstandigheden als bij mooi weer gewerkt kan worden.

Er zijn vele aanbieders van kleding en er is een veelvoud aan soorten pakken.

Hoewel bij klasse 3 een pak dat voldoet aan de norm ISO 15027-1 wenselijk is, is het niet de verwachting dat er een gevaar voor onderkoeling is. Een normaal bluspak, gecombineerd met redvest, kan dan volstaan.

Indien (in klasse 1) gekozen wordt voor een brandbestrijdingsfilosofie (kleine brand aan boord van een schip waarbij opstappers een inzet doen op het incidentschip) is een pak dat voldoet aan de minimale norm voor bluskleiding noodzakelijk (EN469). Hoewel een normaal bluspak in combinatie met het redvest voldoende drijfvermogen heeft, is gevaar voor onderkoeling te groot. De genoemde kleding verhoogt daarbij het drijfvermogen.



De overlevingspakken dienen bij voorkeur 'op de man' verstrekt te worden. Indien echter gekozen wordt voor het 'sokmodel' (gebruik eigen brandweerlaars) kan volstaan worden met ca. 6 pakken om een ploeg van 10 tot 12 personen te kleden.

Voor het onderhoud van de pakken dient een drooginstallatie aanwezig te zijn, dit om het pak na een inzet zowel aan de buitenkant als aan de binnenkant te kunnen reinigen en drogen. Zie onderstaande voorbeelden.



KNRM Schiermonnikoog



Brandweer Terneuzen

	Klasse 3	Klasse 2	Klasse 1
Nautische bemanning	bluspak	Droogpak/wolletje ISO 15027-1	Droogpak/wolletje ISO 15027-1
Overige opvarenden (blusgroep)	bluspak	bluspak	Droogpak/wolletje/brandwerend ISO 15027-1/ EN469
Overige opvarenden	nvt	nvt	nvt

5.5 Hoofd- en gezichtbescherming

Hoofdbescherming is noodzakelijk. Een eenvoudige muts of “brandweerhelm” is voldoende voor klasse 3. Als goed alternatief kan gekozen worden voor de helm die de reddingsbrigade Nederland gebruikt. Voor klasse 1 en 2 is het noodzakelijk om een geschikte helm te dragen.

In het, in het voorwoord, genoemde rapport van IOOV wordt gesteld dat een normale brandweerhelm gevaarlijk kan zijn indien deze niet in de juiste combinatie met een redvest wordt gebruikt. Indien een redvest zich opblaast zou de nekpartij van het redvest de helm zodanig omhoog drukken dat de kinband van de helm strak komt te zitten op de keel. Uit meerdere proeven (Sneek, Deventer, Vught) is dit niet gebleken. Ook is bekend dat de leveranciers inmiddels voldoende alternatieven ontwikkeld hebben waardoor dit afknellen niet mogelijk is.

Toch is het noodzakelijk om, bij klasse 1, een speciale helm te gebruiken. De belangrijkste reden hiervoor is de pasvorm (geen water in de helm als je te water raakt) in combinatie met speciale verbindingsmiddelen. Een geschikte helm is het type dat door de KNRM gebruikt wordt. Deze helm is voorzien van een opblaasbare binnenhelm en sluit daardoor goed aan. Ook de combinatie met het redvest en de verbindingsmiddelen (zie 5.7) is uitstekend. Deze helm is ook in gebruik bij de brandweer in Lelystad en Terneuzen. De helm is voorzien van een vizier. Bij klasse 2 heeft het de voorkeur om ook deze helm te gebruiken, echter kan hier ook gekozen worden voor de “brandweerhelm”. Alternatief voor een vizier is een goede (watersport) beschermbril met elastiek band.



	Klasse 3	Klasse 2	Klasse 1
Helmen	Model reddingsbrigade of brandweerhelm	Combi helm / model KNRM of brandweerhelm	Combi helm / model KNRM

5.6 Reddingsvesten

Er bestaan 3 soorten reddingsvesten: blokken, semi-automaat (CO₂-patroon met trekkoord) en automaat. De automaat bestaat weer in 2 soorten: met zouttablet (activeert bij nat worden) of met druksensor (activeert bij ca. 10 cm onder water).

Voor brandweer is het i.v.m. de uitrusting noodzakelijk de klasse **275 KN** drijfvermogen te nemen.



Europese Norm 89 / 686 / EEG (EN 399 reddingsvest)



Brandweerwerk is gerelateerd met water, dus is een automatisch reddingsvest met zouttablet niet altijd wenselijk. Ook een automatisch reddingsvest met druksensor is niet handig als je bijvoorbeeld tijdens het waden naar de bodem moet reiken. Voor de brandweer is de semi automaat het meest geschikt (vergelijkbaar met KNRM / Reddingsbrigade). Nadeel van dit type vest is dat als men bewusteloos te water

raakt, het vest niet automatisch activeert en er dus kans op verdrinking bestaat (tenzij door een collega die naspringt het vest geactiveerd wordt).

Indien (bij klasse 1) gekozen wordt voor een brandbestrijdingsfilosofie (kleine brand aan boord van een schip waarbij opstappers een inzet doen op het incidentschip), is een combinatie van de traditionele brandweerhelm en het reddingsvest (met hitteschild) noodzakelijk. Gezien de hoeveelheid bekpakking en de arbeidsomstandigheden is hier een automatisch vest beter op zijn plaats.



Het redvest behoort tot de belangrijkste persoonlijke beschermingsmiddelen van de brandweerman. Daarom is goed onderhoud noodzakelijk. De redvesten moeten periodiek gecontroleerd worden door TD personeel, dit volgens opgaaf van de leverancier. Een redvest zal ook periodiek aan de leverancier aangeboden moeten worden voor keuring. De zouttabletten van automatische redvesten moeten volgens de opgaaf van de leverancier regelmatig vervangen worden.

Ook moet er een instructie zijn waarin staat hoe het redvest na gebruik weer inzetgereed moet worden gemaakt. Ook dit volgens een opgaaf van de leverancier.

Een goede registratie van het volledige onderhoud in een logboek is een eis.

Per type reddingsvest dient een gebruiksinstructie vastgesteld te worden. Deze is leveranciersafhankelijk.

De instructie maakt onderdeel uit van de opleiding tot opstapper/schipper. Vervolgens dient er zowel 'droog' als 'nat' (zwembad of open water) geoefend te worden met het gebruik van het redvest.

Tijdens het werken aan boord van een incidentschip (vergelijkbaar met een 'binnenaanval' met een zeer beperkte werkruimte), is het dragen van een redvest zeer lastig. Indien het redvest zich ongecontroleerd opblaast kan de brandweerman klem raken hetgeen een snelle ontvluchting onmogelijk maakt.

Zoals bij Hoofd/gezichtbescherming is aangegeven zijn er veilige combinaties van helm en reddingsvest verkrijgbaar. Indien nog niet kan worden beschikt over de juiste combinatie, kunnen reddingsvesten die niet met brandhelm gecombineerd mogen worden, gemerkt worden met nevenstaand symbool.



Een elastisch borglijntje van 80 centimeter, bevestigd aan de D-sluiting van het vest en een vast punt kan bijdragen aan de verhoging van de veiligheid (borgen).

	Klasse 3	Klasse 2	Klasse 1
Redvesten Nautische bemanning	275 N-halfautomaat	275 N-halfautomaat	275 N-halfautomaat
Redvesten overige opvarenden	275 N / automaat	275 N / automaat	275 N / automaat
Redvesten opvarenden blusgroep	Nvt	275 N / halfautomaat / hittewerend	275 N / halfautomaat / hittewerend



5.7 Verbindingen

Er zijn bij een inzet verschillende verbindingsmogelijkheden. Zoals in de onderstaande matrix is aangegeven is een marifoon bij klasse 2 en twee marifoons bij klasse 1 voorgeschreven (één voor de contacten met de schepen in de directe omgeving en één (kanaal 40) voor de contacten met de operationele diensten o.a. verkeersposten RWS).

Naast de marifoon(s) is noodzakelijk:

- Een C2000-verbinding tussen het hulpverleningsvaartuig en de alarmcentrale;
- Een C2000- (of analoge) verbinding tussen het hulpverleningsvaartuig en eenheden op het land (achterblijver, OvD, etc);
- Bij klasse 2 en 1 een intercomverbinding aan boord (i.v.m. omgevingsgeluid);
- Bij klasse 2 en 1 de C2000-mobilfoon in een gesloten (spat)waterdichte console;
- Bij klasse 3 is een C2000-portofoon voldoende;
- Een losse portofoon als aanvulling vergroot de mobiliteit van de gebruiker.

Uitgangspunt dient te zijn dat de spreek- en luisterset altijd gecombineerd is met de helm. Onderstaand een voorbeeld zoals deze door de KNRM wordt gebruikt.



	Klasse 3	Klasse 2	Klasse 1
Verbindingen	C2000	1 marifoon/ C2000/ intercom (optie)	2 marifoons/ C2000/ intercom

5.8 Schroefbescherming

Bij de inzet van brandweerduikers worden brandweershulpboten gebruikt voor het transport. In de nabijheid van duikers te water dient de schroef van het hulpverleningsvaartuig beschermd te worden met een schroefbeveiliging. De voorkeur is een jetaandrijving welke duikers de meest optimale bescherming biedt en de vaareigenschappen van het vaartuig intact laat. Een save-to-dive procedure, waarbij motoren afgezet worden e.d., kan toegepast worden. De Arbeidsinspectie controleert hier sterk op, maar is niet eenduidig met een landelijk advies. Ervaringen in het land waarbij de schroefbescherming wordt toegepast, leren ons dat de vaareigenschappen en vaarsnelheid sterk tot zeer sterk teruglopen. Bekend is een positief resultaat van brandweer Roermond met een specifiek Dura-jet staartstuk. Kosten ongeveer € 2.000,00.

5.9 Kaartplotter

In klasse 2 en 1 wordt een kaartplotter genoemd. Deze heeft als functie dat de schipper een overzicht heeft van de omgeving, bebakening, betonning, e.d. Hiermee heeft de schipper een ruimer zicht dan alleen het gezichtsveld.

6. Onderhoud motoren

Bij het onderhoud is het door de leverancier aangegeven onderhoudsprotocol van toepassing. Het onderhoud moet (twee) wekelijks, driemaandelijks of jaarlijks worden uitgevoerd. Omdat de brandweer de brandweershulpboten relatief weinig gebruikt, dient grote aandacht aan het onderhoud besteed te worden. Er moet onderscheid gemaakt worden tussen de binnenboord- en buitenboordmotoren. De motor(en) dienen tenminste één keer per jaar (afhankelijk van motor/leverancier onderhoudsinstructie) aangeboden te worden voor onderhoud (afstelling, wisselen (staart)olie e.d.). Bij deze jaarlijkse onderhoudsbeurt hoort ook het stationair draaien van de buitenboordmotoren in een waterbassin. Zowel voor de boot als per motor dient een onderhoudslogboek bijgehouden te worden.

Ook moet er een instructie zijn waarin vermeld wordt hoe de boot na gebruik weer inzetgereed moet worden gemaakt (bv. borging buitenboordmotoren e.d.)

Motoren moeten uitgerust zijn met een gebruiksurenteller om de onderhoudsinterval voor motoren op 10/50/100 uur te kunnen bepalen.



Brandweer Roermond

Bijlagen

1. CE-normering wet pleziervaart
2. Vaardighedenlijst Schipper BHB (brandweer Terneuzen)
3. Vaardighedenlijst Opstapper BHB (brandweer Terneuzen)
4. Voorbeelden oefenkaarten (brandweer Fryslan)
5. Voorbeeld oefenmatrix (brandweer Drimmelen)
6. Voorbeeld functieomschrijving schipper (brandweer Terneuzen)
7. Wettelijke grondslag ARBO-wetgeving
8. Verantwoordelijkheden schipper en opstapper
9. Deelnemers redigeerwerkgroep



Millingen aan de Rijn



Brandweer Alblaserdam

Bijlage 1: CE- Normering

Blad 1 publicatie

30. 6. 94

Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen

Nr. L 164/21

BIJLAGE I

ESSENTIËLE VEILIGHEIDSEISEN MET BETREKKING TOT HET ONTWERP EN DE BOUW VAN PLEZIERVAARTUIGEN

1. CATEGORIEËN VAARTUIGONTWERPEN

Ontwerpcategorie	Windkracht (schaal van Beaufort)	Karakteristieke golfhoogte (H _{1/10} meter)
A. Oceaan	> 8	> 4
B. Zee	≤ 8	≤ 4
C. Kust	≤ 6	≤ 2
D. Beschut	≤ 4	≤ 0,5

Definities:

- A. Oceaan: Ontworpen voor lange reizen, van voornamelijk zelfstandig optrekkende vaartuigen, waarbij de windkracht meer dan 8 (schaal van Beaufort) kan bedragen en de karakteristieke golfhoogte meer dan 4 m.
- B. Zee: Ontworpen voor vaartuigen bij een mogelijke windkracht tot en met 8 en een mogelijke karakteristieke golfhoogte tot en met 4 m.
- C. Kust: Ontworpen voor de vaart in kustwateren, grote baaien, riviermondingen, meren en rivieren bij een mogelijke windkracht tot en met 6 en een mogelijke karakteristieke golfhoogte tot en met 2 m.
- D. Beschut: Ontworpen voor de vaart op kleine meren, rivieren en kanalen bij een mogelijke windkracht tot en met 4 en een mogelijke karakteristieke golfhoogte tot en met 0,5 m.

De vaartuigen van elke categorie moeten zodanig zijn ontworpen en gebouwd dat zij met betrekking tot de stabiliteit, het draagvermogen en de andere in deze bijlage genoemde essentiële veiligheidseisen de van deze parameters verbonden eisen kunnen doorstaan en goed bestuurbaar zijn.

2. ALGEMENE EISEN

De in artikel 1, lid 1, van de richtlijn bedoelde producten dienen te beantwoorden aan de essentiële eisen voor zover deze erop van toepassing zijn.

2.1. Identificatie van de romp

Op ieder vaartuig moet een rompidentificatienummer zijn aangebracht dat de volgende gegevens omvat:

- fabriekscode,
- land van fabricage,
- individueel serie-nummer,
- jaar van productie,
- modeljaar.

In de betreffende geharmoniseerde normen worden deze eisen nader gepreciseerd.

2.2. Plaatje van de houwer

Op ieder vaartuig moet behalve het rompidentificatienummer nog een afzonderlijk, permanent bevestigd plaatje worden aangebracht met de volgende gegevens:

- naam van de fabrikant,
- CE-markering (zie bijlage IV),
- categorie bootontwerp overeenkomstig punt 1,
- door de fabrikant aanbevolen maximale belasting overeenkomstig punt 3.6,
- door de fabrikant aanbevolen aantal personen aan boord tijdens het varen, waarop de boot berekend is.

Bijlage 2: Vaardighedenlijst functie schipper

Nummer	Omschrijving	Klasse 3	Klasse 2	Klasse 1
	Zwembad oefeningen			
OPZ001	Zwemvaardigheid (conditie training)	30	30	30
OPZ002	Zwemvaardigheid in overlevingspak	30	30	30
OPZ003	Bewuste sprong in het water met redvest	30	30	30
OPZ004	Bevrijdings- en vervoersgrepen	30	30	30
	Buitenwater oefeningen			
OPB001	Te water laten van de boot	20	30	30
OPB002	Bedienen veiligheidsmiddelen	10	30	30
OPB003	Bedienen marifoon en mobilofoon	0	20	20
OPB004	Bedienen communicatiesysteem	0	20	20
OPB005	Bedienen GPS en kaartplotter	0	20	40
OPB006	Samenwerken met de duikploeg	30	30	0
OPB007	Samenwerken met andere diensten (KLPD,KNRM,RWS)	0	30	30
OPB008	Procedure man overboord	60	40	60
OPB009	Procedure overbrengen personen van de wal naar schip	0	20	30
OPB010	Vaaroefening Aan en afmeren	20	30	40
OPB011	Vaaroefening Aanlanden op het strand	20	20	30
OPB012	Vaaroefening Manoeuvreren	20	30	40
OPB013	Vaaroefening Zoekpatronen	20	30	30
OPB014	Vaaroefening Binnenwater incl. hoge snelheid	20	0	0
OPB015	Vaaroefening Buitenwater incl. hoge snelheid	0	30	60
OPB016	Vaaroefening Slechtweeroefening	30	60	120
OPB017	Vaaroefening Langs zij gaan	20	30	40
OPB018	Bediening slachtoffer net	0	30	30
OPB019	Touw werk	0	20	20
	Theorie oefeningen			
OPT001	Bediening vaartuig en middelen	10	20	40
OPT002	Onderkoeling	30	30	30
OPT003	Procedures	20	20	30
OPT004	Slachtoffer behandeling	20	20	20
OPT005	Vaar reglementering	10	30	30
	Ondersteunende uren verantwoording			
OPA001	Briefing	20	30	30
OPA002	Onderhoud materieel	20	30	40
OPA003	Assistentie organisatie oefening	20	30	40
Aantal oefenminuten per jaar		540	850	1050

Bij oefentijd van 120 minuten per avond

Afgerond aantal avonden:

4,50	7,08	8,75
5	7	9

Bijlage 3: Vaardighedenlijst functie opstapper

Nummer	Omschrijving	Klasse 3	Klasse 2	Klasse 1
	Zwembad oefeningen			
OPZ001	Zwemvaardigheid (conditie training)	30	30	30
OPZ002	Zwemvaardigheid in overlevingspak	30	30	30
OPZ003	Bewuste sprong in het water met redvest	30	30	30
OPZ004	Bevrijdings en vervoersgrepen	30	30	30
	Buitenwater oefeningen			
OPB001	Te water laten van de boot	20	30	30
OPB002	Bedienen veiligheidsmiddelen	10	30	30
OPB003	Bedienen marifoon en mobilofoon	0	20	20
OPB004	Bedienen communicatiesysteem	0	0	0
OPB006	Samenwerken met de duikploeg	20	20	0
OPB007	Samenwerken met andere diensten (KLPD,KNRM,RWS)	0	0	0
OPB008	Procedure man overboord	20	30	30
OPB009	Procedure overbrengen personen van de wal naar een schip	0	0	0
OPB010	Vaaroefening Aan en afmeren	0	0	0
OPB011	Vaaroefening Aanlanden op het strand	0	0	0
OPB012	Vaaroefening Manoeuvreren	10	10	10
OPB016	Vaaroefening Slecht weeroefening	20	30	40
OPB017	Vaaroefening Langsij gaan	0	0	0
OPB018	Bediening slachtoffernet	0	20	20
OPB019	Touw werk	0	20	20
	Theorie oefeningen			
OPT001	Bediening vaartuig en middelen	0	20	30
OPT002	Onderkoeling	20	20	20
OPT003	Procedures	0	10	10
OPT004	Slachtoffer behandeling	20	20	20
OPT005	Vaar reglementering	10	10	10
	Ondersteunende uren verantwoording			
OPA001	Briefing	20	20	30
OPA002	Onderhoud materieel	20	20	20
OPA003	Assistentie organisatie oefening	10	30	30
Totaal aantal oefenminuten per jaar		320	480	490
Bij oefentijd van 120 minuten per avond		2,67	4,00	4,08
Afgerond aantal avonden:		3	4	4

Bijlage 4: Voorbeelden oefenkaarten Brandweer Fryslan

Oefenkaart nr. 471-A

Veiligheid aan boord

Taak	brandbestrijding / hulpverlening / gevaarlijke stoffen / grootschalig optreden / specialismen
Doelgroep	manschappen / bevelvoerders / officieren van dienst
Oefenleider	bevelvoerder / officier / specialist op onderwerp oefening
Type oefening	1. individueel, vaardigheid / optreden teamverband 2. theorie / case studie / maquette / praktische oefening / inzet oefening
Soort vaardigheid	cognitief / sociaal / motorisch / gevaarsherkenning

Ingangsniveau

Module / leerstof

Brandwacht Repressie/Levensreddende handelingen

Vereiste oefenkaarten

471-B, 471-D

Oefening

Doel van de oefening

De deelnemer kan veilig werken aan boord, kan de veiligheid in stand houden, onveilige situaties onderkennen en hier actie op ondernemen. Tevens is de deelnemer op de hoogte van veiligheids- en noodprocedures.

Aandachtspunten t.a.v. de veiligheid van oefenen

- de oefeningen alleen plaats laten vinden onder begeleiding van een specialist.
- deelnemers dragen persoonlijke beschermingsmiddelen.

Aandachtspunten t.a.v. de effectiviteit van oefenen

De oefening moet onder verschillende weersomstandigheden (windsnelheden, zicht en zeegang) worden uitgevoerd om het verschil in het gedrag van het vaartuig te kunnen ervaren. De oefening moet met maximaal 6 deelnemers worden uitgevoerd.

Beschrijving oefening

Eerst een korte les door een instructeur. Vervolgens gaan de deelnemers oefenen met de veiligheidsprocedures aan boord van het vaartuig, ze gaan hierbij de volgende vaardigheden beoefenen:

- meren en ontmeren
- procedure man overboord (MOB)
- procedure brand aan boord
- slepen (trossen op spanning)
- gewonde(n) aan boord (eigen personeel)
- benoemen gevaren aan boord en het voorkomen daarvan
- naderen objecten en vaartuigen
- levensreddende handelingen

Hulpmiddelen bij oefening

- boot
- brandbluspomp
- survivalsuit
- redvest
- ernstvuurwerk
- marifoon/portofoon
- EHBO-koffer
- reanimatiepop
- oefenpop
- rookmachine/knetterkasten
- boot/vlot

Knelpunten / valkuilen

- niet op bewegende delen bedachtzaam zijn.
- niet of niet correct gebruiken van veiligheidsmiddelen (survivalsuit niet gesloten, banden redvest niet correct bevestigd, niet dragen gehoorbescherming, verkeerd redvest dragen)
- touwwerk niet opgeruimd
- te dicht bij de op spanning zijnde trossen begeven
- ledematen tussen schip en kade/ander schip
- man overboord uit het zicht verliezen

Evaluatie

Beoordelaars

- specialist
- deelnemer zelf

Criteria	Voldoende	Herhalen
De deelnemer past de procedure man overboord toe.		
De deelnemer kan veilig meren en ontmeren.		
De deelnemer kan veilig werken met trossen op spanning.		
De deelnemer kan levensreddende handelingen toepassen bij een gewonde aan boord.		
De deelnemer kan de gevaren aan boord benoemen en aangeven hoe deze te voorkomen/beperken.		
De deelnemer kan brand bestrijden aan boord van het eigen schip.		
De deelnemer kan tijdens het naderen van andere vaartuigen / objecten veilig werken en de risico's benoemen.		
De deelnemer kan de algemene gevaren en risico's aan boord benoemen en aangeven hoe deze te voorkomen.		

Deelnemer: _____

**Oefenkaart
nr. 471-A**

Oefenkaart nr. 471-B

Opstartprocedure

Taak	brandbestrijding / hulpverlening / gevaarlijke stoffen / grootschalig optreden / specialismen
Doelgroep	manschappen / bevelvoerders / officieren van dienst
Oefenleider	bevelvoerder / officier / specialist op onderwerp oefening
Type oefening	1. individueel, vaardigheid / optreden teamverband 2. theorie / case studie / maquette / praktische oefening / inzet oefening
Soort vaardigheid	cognitief / sociaal / motorisch / gevaarsherkenning

Ingangsniveau

Module / leerstof

Brandwacht Repressie/Levensreddende handelingen

Vereiste oefenkaarten

471-A

Oefening

Doel van de oefening

De deelnemer kan het vaartuig opstarten, de systemen aan boord benoemen en het schip vaarklaar maken. Tevens is de deelnemer op de hoogte van de inventaris.

Aandachtspunten t.a.v. de veiligheid van oefenen

- de oefeningen alleen plaats laten vinden onder begeleiding van een specialist.
- deelnemers dragen persoonlijke beschermingsmiddelen.

Aandachtspunten t.a.v. de effectiviteit van oefenen

De oefening moet met maximaal 3 deelnemers worden uitgevoerd.

Beschrijving oefening

De deelnemers oefenen in het starten van de motor van het vaartuig, ze gaan hierbij de volgende vaardigheden beoefenen:

- schakelaars benoemen en inschakelen
- dodemansknop installeren
- brandstoftoevoer inschakelen en controleren
- starten van de motor
- inschakelen van de boordverlichting
- controle brandbluspomp
- controle inventaris (watervoerende armaturen, verbandkoffer, brandstof, etc.)
- vaartuig uitruk gereedmaken

Hulpmiddelen bij oefening

- boot
- brandbluspomp
- inventarislijst

Knelpunten / valkuilen

- niet op bewegende delen bedachtzaam zijn.
- niet of niet correct gebruiken van veiligheidsmiddelen (survivalsuit niet gesloten, banden redvest niet correct bevestigd, niet dragen gehoorbescherming, verkeerd redvest dragen)
- veiligheidsskoord (dodemansknop) niet gebruiken of om de pols
- punten overslaan in de algemene controle

Evaluatie

Beoordelaars

- specialist
- deelnemer zelf

Criteria	Voldoende	Herhalen
De deelnemer kan de schakelaars benoemen.		
De deelnemer kan de motor starten en de werking benoemen.		
De deelnemer kan veilig werken met een draaiende motor.		
De deelnemer kan de motor, na de vaart weer bedrijfsklaar maken.		
De deelnemer kan de brandbluspomp starten en bedienen.		
De deelnemer kan de inventaris benoemen		

Deelnemer: _____

**Oefenkaart
nr. 471-B**

Oefenkaart nr. 471-C

Gebiedskennis

Taak	brandbestrijding / hulpverlening / gevaarlijke stoffen / grootschalig optreden / specialismen
Doelgroep	manschappen / bevelvoerders / officieren van dienst
Oefenleider	bevelvoerder / officier / specialist op onderwerp oefening
Type oefening	1. individueel, vaardigheid / optreden teamverband 2. theorie / case studie / maquette / praktische oefening / inzet oefening
Soort vaardigheid	cognitief / sociaal / motorisch / gevaarsherkenning

Ingangsniveau

Module / leerstof

Brandwacht Repressie/Levensreddende handelingen
Vaarbewijs I

Vereiste oefenkaarten

471-A

Oefening

Doel van de oefening

De deelnemer kan met het vaartuig navigeren en varen in het verzorgingsgebied m.b.v. de kaart en visuele waarneming. Tevens is de deelnemer op de hoogte van het opstap- en trailerhelling werkinstructie boek.

Aandachtspunten t.a.v. de veiligheid van oefenen

- de oefeningen alleen plaats laten vinden onder begeleiding van een specialist.
- deelnemers dragen persoonlijke beschermingsmiddelen.

Aandachtspunten t.a.v. de effectiviteit van oefenen

De oefening moet met maximaal 3 deelnemers worden uitgevoerd.
De oefening kan plaats vinden onder verschillende weersomstandigheden (windsnelheid, zicht, etc.)

Beschrijving oefening

De deelnemers oefenen in het varen van het vaartuig, ze gaan hierbij de volgende vaardigheden beoefenen:

- koersbepaling
- plaatsbepaling
- werken met kaartmateriaal
- zoekslagen maken
- gebruik van G.P.S. (indien aanwezig)

Hulpmiddelen bij oefening

- boot
- kaartmateriaal
- schrijfgerei
- plotlineaal
- verrekijker
- G.P.S.

Knelpunten / valkuilen

- Gegevens kaart verkeerd interpreteren.
- Peiling maken van een verkeerd punt op de wal.

Evaluatie

Beoordelaars

- specialist
- deelnemer zelf

Criteria	Voldoende	Herhalen
De deelnemer heeft kennis van zijn verzorgingsgebied.		
De deelnemer kan kaartlezen en de tekens interpreteren.		
De deelnemer kan werken met de G.P.S.		
De deelnemer kan het werkinstructieboek toepassen.		

Deelnemer: _____

**Oefenkaart
nr. 471-C**

Oefenkaart nr. 471-D

Shiphandling

Taak	brandbestrijding / hulpverlening / gevaarlijke stoffen / grootschalig optreden / specialismen
Doelgroep	manschappen / bevelvoerders / officieren van dienst
Oefenleider	bevelvoerder / officier / specialist op onderwerp oefening
Type oefening	1. individueel, vaardigheid / optreden teamverband 2. theorie / case studie / maquette / praktische oefening / inzet oefening
Soort vaardigheid	cognitief / sociaal / motorisch / gevaarsherkenning

Ingangsniveau

Module / leerstof

Brandwacht Repressie/Levensreddende handelingen
Vaarbewijs I

Vereiste oefenkaarten

471-A, 471-B, 471-C

Oefening

Doel van de oefening

De deelnemer kan met het vaartuig onder verschillende weersomstandigheden besturen, kent de inventaris en kan het vaartuig inzetten bij zoek- en reddingsacties en brandbestrijding. Tevens is de deelnemer op de hoogte van het opstap- en trailerhelling werkinstructie boek.

Aandachtspunten t.a.v. de veiligheid van oefenen

- de oefeningen alleen plaats laten vinden onder begeleiding van een specialist.
- deelnemers dragen persoonlijke beschermingsmiddelen.

Aandachtspunten t.a.v. de effectiviteit van oefenen

De oefening moet met maximaal 3 deelnemers worden uitgevoerd.
De oefening kan plaats vinden onder verschillende weersomstandigheden (windsnelheid, zicht, etc.)

Beschrijving oefening

De deelnemers oefenen in het varen van het vaartuig, ze gaan hierbij de volgende vaardigheden beoefenen:

- aanmeren en afmeren tegen vaste objecten
- langsij komen en blijven bij bewegende objecten
- op een vaste positie blijven zonder gebruik te maken van hulpmiddelen
- keren en achteruitvaren in smal vaarwater
- varen in ondiep water
- ankeren en anker op procedure

Hulpmiddelen bij oefening

- boot
- drijvende objecten
- slachtoffer (pop)

Knelpunten / valkuilen

- geen rekening houden met het wieleffect van de schroef
- geen rekening houden met de "remweg"
- achteruitvaren richting slachtoffer
- geen rekening houden met invloed wind en/of stroming
- gebruik persoonlijke beschermingsmiddelen

Evaluatie

Beoordelaars

- specialist
- deelnemer zelf

Criteria	Voldoende	Herhalen
De deelnemer kan aanmeren en afmeren tegen vaste objecten		
De deelnemer kan langzij komen en blijven tegen bewegende objecten		
De deelnemer kan het vaartuig op een vaste positie houden zonder hulpmiddelen		
De deelnemer kan keren en achteruit varen in nauw vaarwater		

Deelnemer: _____

**Oefenkaart
nr. 471-D**

Oefenkaart nr. 671

Inzet vaartuig bij brandbestrijding

Taak	brandbestrijding / hulpverlening / gevaarlijke stoffen / grootschalig optreden / specialismen
Doelgroep	manschappen / bevelvoerders / officieren van dienst
Oefenleider	bevelvoerder / officier / specialist op onderwerp oefening
Type oefening	1. individueel, vaardigheid / optreden teamverband 2. theorie / case studie / maquette / praktische oefening / inzet oefening
Soort vaardigheid	cognitief / sociaal / motorisch / gevaarsherkenning

Ingangsniveau

Module / leerstof

Brandwacht Repressie/Levensreddende handelingen
Vaarbewijs I

Vereiste oefenkaarten

471-A, 471-C, 471-D

Oefening

Doel van de oefening

De deelnemer kent de inventaris en kan het vaartuig inzetten bij brandbestrijding aan boord van schepen en op de wal. Tevens is de deelnemer op de hoogte van het opstap- en trailerhelling werkinstructie boek.

Aandachtspunten t.a.v. de veiligheid van oefenen

- de oefeningen alleen plaats laten vinden onder begeleiding van een specialist.
- deelnemers dragen persoonlijke beschermingsmiddelen.

Aandachtspunten t.a.v. de effectiviteit van oefenen

De oefening moet met maximaal 5 deelnemers worden uitgevoerd.
De oefening kan plaats vinden onder verschillende weersomstandigheden (windsnelheid, zicht, etc.)

Beschrijving oefening

De deelnemers oefenen in het bestrijden van een brand aan boord van een schip en of op de wal, ze gaan hierbij de volgende vaardigheden beoefenen:

- brandbestrijding aan boord van een schip op open water
- brandbestrijding aan boord van een schip in de haven
- zoekmethodes met adembescherming aan boord van een schip
- schuim afleggen aan boord van een schip
- brandbestrijding op een object op de wal
- werken als 'haler' in aanjaagverband aan de wal

Hulpmiddelen bij oefening

- een ander vaartuig
- een TAS
- schuimvormend middel

Knelpunten / valkuilen

- veiligheid niet in acht nemen
- te veel water bij het blussen
- geen adembescherming in een rokerige omgeving
- gebruik persoonlijke beschermingsmiddelen

Evaluatie

Beoordelaars

- oefenleider

Criteria	Voldoende	Herhalen
De deelnemer kan verschillende zoekmethoden toepassen.		
De deelnemer kan verschillende gevaren bij scheepsbrand op een juiste manier inschatten		
De deelnemer kan de wijze van blussen bij scheepsbrand toepassen		
De deelnemer kan op de juiste manier een brand vanaf het vaartuig bestrijden		
De deelnemer kan de watervoerende en schuimvoerende armaturen op de juiste manier toepassen		
De deelnemer maakt gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen		

Deelnemer: _____

**Oefenkaart
nr. 671**

Bijlage 5: Voorbeeld oefenmatrix Brandweer Drimmelen

Oefeningen Hulpverleningsvaartuig Drimmelen

Oefening	Oefenkaart(en)	Onderwerpen	Reguliere oefenavond	Oefenavond Specialisme	Team	Schippers
1	471-A	Veiligheid aan boord	1. meren en ontmeren 2. Procedure man overboord 3. Procedure brand aan boord 4. Gewonde(n) aan boord 5. (voorkomen) Gevaar aan boord 6. naderen objecten en vaartuigen 7. Instrueren opslappers (politie / GGD)	v		v
2	103-A	Materiaalkennis en aflegsysteem	1. Turbolenspomp en overige inventaris 2. Aflegsysteem open water 3. Aflegsysteem vaste land / object (apart) 4. Schemaswerk	v		v
3	471-A	Veiligheid aan boord	1. Meren en ontmeren 2. Procedure brand aan boord 3. Slepen 4. (voorkomen) gevaar aan boord 5. Naderen objecten en vaartuigen	v	v	v
4	471-B	Gebiedskennis / opstartprocedure / proefvaren	1. Koers- en plaatsbepaling 2. Werken met kaartmateriaal en G.P.S.		v	v
5	471-B 471-D	Opstartprocedure / shiphandling / proefvaren	1. Schakelaars benoemen en inschakelen 2. Dodelingsknop installeren 3. Brandstoflevering inschakelen en controleren 4. Starter motor 5. Inschakelen boordverlichting 6. Controle brandbluspomp (turbolenspomp) 7. Controle inventaris a.d.h.v. inventarislijst 8. Vaartuig uitrukgereed maken	v		v
6	471-C	Gebiedskennis / S.o. te water	1. Koers- en plaatsbepaling 2. Werken met kaartmateriaal 3. Slachtoffer te water en dreggen	v		v
7	471-D	Shiphandling	1. Aan- en afmeren 2. Langszij komen en hieven bij bewegende objecten 3. Op vaste oostie blijven zonder hulpmiddelen 4. Keren en achteruitvaren in smal vaarwater 5. varen in ondiep water 6. Ankeren		v	v
8	671	Inzet oefening brand open water	7. Brandbestrijding aan boord schip open water 8. Zockmethodes met adembescherming aan boord van schip 9. Schuim afleggen aan boord schip	v		v
9	671	Inzet oefening brand vaste land / object	1. Brandbestrijding op object op wal 2. werken als "haler" in aanjaagverband op wal	v		v
	Totaal		7	4		

In totaal dus

- 7 oefenavonden voor alle vrijwilligers van team Made (maneschappert, bevelvoerders en schippers)
- 4 extra oefenavonden voor schippers van Made

Bijlage 6: Voorbeeld functieomschrijving Brandweer Terneuzen

Functieomschrijving schipper WO5682 Document	Documentnr. : BRW-P-D-5108 Revisiedatum : 09-10-2008 Revisienummer: 2
--	---

Plaats in de brandweer organisatie	• Functioneert onder de verantwoordelijkheid van de brandweercommandant.
Rang	• Brandwacht 1^e klas, hoofdbrandwacht, onderbrandmeester
Repressieve taak	• Schipper brandweer vaartuig WO5682
Functie karakteristiek	De schipper is te allen tijde verantwoordelijk voor vaartuig en opvarende (het bedienen en varen met de boot tijdens inzetten en oefeningen.)
Algemene taken	REPRESSIEF • Geeft leiding aan het te water laten van de boot. • Geeft leiding bij het aan en afmeren van de boot. • Is verantwoordelijk voor het varen tijdens inzet en oefening. • Is verantwoordelijk voor het navigeren tijdens inzet en oefening. • Is verantwoordelijk voor het communiceren met de GMK en de verkeerspost. • Draagt zorg voor de algemene veiligheid bij repressief optreden en/of oefeningen. • Is verantwoordelijk voor het veilig en verantwoord aan boord nemen van personen en drenkelingen. • Geeft onder verantwoording van de duikploegleider leiding aan de bootbemanning tijdens een samenwerking met de duikploeg. ORGANISATORISCH • Is verantwoordelijk voor het na een oefening of inzet terug uitrukgereed maken van de boot. • Meldt defecten of tekorten direct aan de afdeling technische dienst en de groepscoördinator duik- en bootteam.
Functievereisten	• Beschikt over MBO-niveau 3 werk- en denkniveau. • Beschikt over een diploma brandwacht 1^e klasse / manschap 1. • Vaarbewijs 1 en 2, Marcom B. • Oefent minimaal 8 keer per jaar met het bootteam, waarvan 1 keer met de duikploeg. • Beschikt bij voorkeur over het certificaat brandweerdruiker theorie. • Is zwemvaardig en vrij van watervrees. • Is bij voorkeur woonachtig en werkzaam in Terneuzen. • Is stressbestendig. • Heeft ruime ervaring.

Bijlage 7: Wettelijke grondslag

Volgens artikel 1 lid 4 sub b van de Brandweerwet hebben burgemeester & wethouders de zorg voor het beperken en bestrijden van gevaar voor mensen en dieren bij ongevallen anders dan bij brand. Dit houdt in dat ook de hulpverlening aan mens en dier bij ongevallen op de in de gemeente aanwezige meren en vaarwegen gewaarborgd moet zijn en hiervoor het nodige materiaal voorhanden moet zijn.

Voorts worden in de Arbeidsomstandighedenwet artikel 3 lid 1 eisen gesteld aan de veiligheid van het personeel.

Artikel 3

1. De werkgever voert een zo goed mogelijk arbeidsomstandighedenbeleid en neemt daarbij, gelet op de stand van de wetenschap en professionele dienstverlening, het volgende in acht:

- a. tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevergd moet de werkgever de arbeid zodanig organiseren dat daarvan geen nadelige invloed uitgaat op de veiligheid en de gezondheid van de werknemer;

- b. tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevergd moeten de gevaren en risico's voor de veiligheid of de gezondheid van de werknemer zoveel mogelijk in eerste aanleg bij de bron daarvan worden voorkomen of beperkt; naar de mate waarin dergelijke gevaren en risico's niet bij de bron kunnen worden voorkomen of beperkt, moeten daartoe andere doeltreffende maatregelen worden getroffen waarbij maatregelen gericht op collectieve bescherming de voorrang dienen te hebben boven maatregelen gericht op individuele bescherming; slechts indien redelijkerwijs niet kan worden gevergd dat maatregelen worden getroffen die zijn gericht op individuele bescherming, dienen doeltreffende en passende persoonlijke beschermingsmiddelen aan de werknemer ter beschikking te worden gesteld;

- c. de inrichting van de arbeidsplaatsen, de werkmethoden en de bij de arbeid gebruikte arbeidsmiddelen alsmede de arbeidsinhoud moeten zoveel als redelijkerwijs kan worden gevergd aan de persoonlijke eigenschappen van werknemers zijn aangepast;

- d. ongevarieerde zich in een kort tijdsbestek herhalende arbeid en arbeid waarbij het tempo op een zodanige wijze wordt beheerst dat de werknemer zelf verhinderd wordt het tempo van de arbeid te beïnvloeden,

moeten, zoveel als redelijkerwijs kan worden gevergd, worden vermeden; indien dergelijke arbeid niet of onvoldoende kan worden vermeden, moet de werkgever deze door andersoortige arbeid of pauzes regelmatig afwisselen;

- e. doeltreffende maatregelen moeten zijn genomen teneinde het mogelijk te maken dat de werknemer, indien een toestand ontstaat, waarin direct gevaar voor de veiligheid of gezondheid aanwezig is, zich snel in veiligheid kan stellen dan wel andere passende maatregelen kan nemen en ten einde te verzekeren dat de schade aan de gezondheid zoveel mogelijk beperkt wordt.

Voorts is in artikel 1.3.2 van de Arbeidsmiddelen Richtlijn het volgende opgenomen ten aanzien van vervoermiddelen en arbeidsplaatsen:

Artikel 1.3.2. Afbakening vervoermiddelen, arbeidsmiddelen en arbeidsplaatsen

Aangezien de wijzigingsrichtlijn specifieke voorschriften bevat voor zogenoemde mobiele arbeidsmiddelen dringt zich de vraag op of vervoermiddelen als bedoeld in artikel 2, vierde lid, van de Arbo-wet, ook onder dit begrip vallen en wat in dit verband de verhouding is met de voorschriften van hoofdstuk 3 van het Arbobesluit inzake arbeidsplaatsen en de vervoerswetgeving. Deze vraag wordt als volgt beantwoord.

Met deze vervoermiddelen wordt bedoeld op luchtvaartuigen, zeeschepen, binnenvaartuigen en voertuigen op een openbare weg of een spoor- of tramweg.

Werkplekken aan boord van deze vervoermiddelen worden, evenals werkplekken in bijvoorbeeld fabrieksgebouwen, beschouwd als arbeidsplaatsen, die qua inrichting moeten voldoen aan de voorschriften van hoofdstuk 3 van het Arbobesluit (Inrichting arbeidsplaatsen). In hoofdstuk 3 heeft in artikel 3.42 (uitzonderingen voor vervoermiddelen) afstemming plaatsgevonden met de vervoerswetgeving.

Inrichting van arbeidsplaatsen

Ten aanzien van de inrichting van arbeidsplaatsen behandelt het Arbeidsomstandighedenbesluit in hoofdstuk 3 afdeling 1 de algemene voorschriften. Artikel 3.1.3 behandelt noodsituaties. Artikel 3.1.3.5 behandelt specifiek het redden van drenkelingen.

Artikel 3.10. Redden van drenkelingen

Op arbeidsplaatsen waar gevaar voor verdrinking bestaat wordt dit gevaar zoveel mogelijk voorkomen en zijn doelmatige middelen voor het redden van drenkelingen op een goed zichtbare plaats beschikbaar.

De toelichting op het arbeidsomstandighedenbesluit geeft aan:

Artikel 3.1.3.5 (Redden van drenkelingen)

Op arbeidsplaatsen waar gevaar voor verdrinking bestaat zoals op een bouwplaats bij de uitvoering van civieltechnische werken, of in havens bij het laden en lossen van schepen, moeten doelmatige reddingsmiddelen zoals reddingsboeien en -haken, beschikbaar zijn. Ook deze voorzieningen vormen een nadere uitwerking van de krachtens artikel 23a van de wet voorgeschreven doelmatige uitrusting ten behoeve van een goede taakvervulling op het terrein van de bedrijfshulpverlening.

Hoofdstuk 8 uit het Arbeidsomstandighedenbesluit omvat persoonlijke beschermingsmiddelen:

Artikel 8.1. Algemene vereisten persoonlijk beschermingsmiddel

1. Een door de werkgever aan de werknemer ter beschikking gesteld persoonlijk beschermings middel is in overeenstemming met de betreffende bepalingen inzake ontwerp en constructie op het gebied van veiligheid en gezondheid, bedoeld in het Warenwetbesluit persoonlijke beschermingsmiddelen. De vorige volzin is slechts van toepassing voor zover bedoeld persoonlijk beschermings-middel onder het toepassingsgebied van genoemd besluit valt.
2. In alle gevallen moet een persoonlijk beschermingsmiddel:
 - a. geschikt zijn voor de te vermijden gevaren, zonder zelf een vergroot gevaar in te houden;
 - b. beantwoorden aan de bestaande omstandigheden op de arbeidsplaats;
 - c. afgestemd zijn op de ergonomische eisen en de vereisten met betrekking tot de gezondheid van de werknemers;
 - d. na de nodige aanpassingen geschikt zijn voor de drager.
3. Indien verschillende gevaren het tegelijkertijd dragen van meer dan één persoonlijk beschermingsmiddel noodzakelijk maken, zijn deze persoonlijke beschermingsmiddelen op elkaar afgestemd en blijven zij doelmatig tegen het betreffende gevaar of de betreffende gevaren.
4. De keuze van het persoonlijk beschermingsmiddel en de wijze waarop dit gebruikt moet worden, met name wat betreft de duur van het dragen, worden bepaald afhankelijk van de ernst van het gevaar, de frequentie van de blootstelling aan het gevaar en de kenmerken van de arbeidsplaats van iedere werknemer afzonderlijk alsmede van de doelmatigheid van het persoonlijk beschermingsmiddel.
5. Een persoonlijk beschermingsmiddel is in beginsel bestemd voor gebruik door één persoon. Indien de omstandigheden vereisen dat een persoonlijk beschermingsmiddel door meer dan één persoon gebruikt wordt, worden doeltreffende maatregelen genomen, opdat een dergelijk gebruik geen gezondheids- of hygiëneproblemen oplevert voor de onderscheiden gebruikers.
6. Adequate gegevens over ieder persoonlijk beschermingsmiddel, nodig voor de toepassing van het eerste, tweede, derde en vierde lid, zijn in het bedrijf of de inrichting beschikbaar en worden zonodig doorgegeven.
7. Persoonlijke beschermingsmiddelen worden slechts voor de beoogde doeleinden gebruikt.
8. Persoonlijke beschermingsmiddelen worden overeenkomstig de gebruiksaanwijzing gebruikt.

Artikel 8.2. Keuze persoonlijk beschermingsmiddel

Alvorens een persoonlijk beschermingsmiddel te kiezen maakt de werkgever, in het kader van de risico-inventarisatie en -evaluatie, bedoeld in artikel 5 van de wet, een beoordeling van de uitrusting die hij voornemens is ter beschikking te stellen, teneinde na te gaan in hoeverre deze voldoet aan de in artikel 8.1, eerste, tweede en derde lid gestelde voorwaarden. Deze beoordeling omvat:

- a. een risico-inventarisatie en -evaluatie van de gevaren die niet met andere middelen vermeden kunnen worden;
- b. een omschrijving van de kenmerken die de persoonlijke beschermingsmiddelen moeten bezitten om de onder a vermelde gevaren te kunnen ondervangen, rekening houdend met eventuele gevaarsbronnen die de persoonlijke beschermingsmiddelen zelf kunnen vormen;
- c. een risico-inventarisatie en -evaluatie van de kenmerken van de betreffende persoonlijke beschermingsmiddelen die beschikbaar zijn, vergeleken met de onder b bedoelde kenmerken.

Artikel 8.3. Beschikbaarheid en gebruik persoonlijke beschermingsmiddelen

1. Indien gevaar voor de veiligheid of de gezondheid van een werknemer op de arbeidsplaats aanwezig is of kan ontstaan, zijn voor de werknemers die aan dat gevaar blootstaan of kunnen blootstaan, persoonlijke beschermingsmiddelen in voldoende aantal beschikbaar.
2. In de gevallen, bedoeld in het eerste lid, wordt ervoor gezorgd dat de werknemers de persoonlijke beschermingsmiddelen gebruiken.
3. Persoonlijke beschermingsmiddelen worden onderhouden, gerepareerd en zindelijk gehouden.
4. Ten behoeve van het goed functioneren van persoonlijke beschermingsmiddelen vinden de noodzakelijke vervangingen daarvan plaats.

Bovengenoemde artikelen behandelen de juridische verplichting tot het beschikbaar hebben en dragen van reddingsvesten en beschermende kleding, zowel op vaartuigen als bij werkzaamheden aan de waterkant.

Uitzonderingspositie van de brandweer

De brandweer heeft een beperkte uitzonderingspositie binnen de Arbeidsomstandighedenwet. Deze uitzondering is impliciet weergegeven in artikel 1.17 uit hoofdstuk 1 van het Arbeidsomstandigheden-besluit.

Artikel 1.17. Politie en brandweer

Op arbeid verricht in de burgerlijke openbare dienst, welke gericht is op het daadwerkelijk uitoefenen van de taken, bedoeld in artikel 2 van de Politiewet 1993, artikel 141 of 142 van het Wetboek van Strafvordering, of artikel 1, zesde lid, van de Brandweerwet 1985 voor zover deze taak betrekking heeft op het repressief optreden bij brand, ongevallen en rampen, zijn de artikelen 10, 27, 28, 28a en 29 van de wet van toepassing voor zover door de toepassing van deze artikelen een goede taakuitoefening niet wordt belemmerd.

De gehele Arbeidsomstandighedenwet is dus van toepassing op de brandweer tenzij de Arbeidsomstandighedenwet een goede taakuitoefening belemmert.

Op grond hiervan kan de Arbeidsomstandighedenwet onder de volgende voorwaarden de taakuitoefening van de brandweer belemmeren:

- Er moet sprake zijn van daadwerkelijke repressieve activiteiten.
- Het gaat om brand, ongevallen of rampen.
- Er is gevaar voor de gezondheid of de veiligheid van mensen of dieren.

Bovengenoemde voorwaarden zijn allen denkbaar bij het uitoefenen van de repressieve taken van brandweervaartuigen.

Toelichting op het ARBO-besluit m.b.t. de brandweer

Uitzonderingen op de toepasselijkheid

In afdeling 1.4 van dit besluit is een tweetal uitzonderingen opgenomen met betrekking tot het in artikel 2, tweede lid, van de Arbeidsomstandighedenwet neergelegde uitgangspunt dat deze wet van toepassing is op arbeid verricht in de burgerlijke openbare dienst. Het betreft uitzonderingen met betrekking tot:

- a. de politie en brandweer, en
- b. de veiligheid van de staat.

Ad a. De politie en brandweer

Artikel 1.4.2 van dit besluit beoogt duidelijk te maken dat wanneer er tegenstrijdigheid van belangen ontstaat bij enerzijds het van toepassing zijn van bepalingen van de Arbeidsomstandighedenwet en anderzijds de taak van de overheid ten aanzien van het daadwerkelijk handhaven van de openbare orde, het opsporen van strafbare feiten en de repressieve taak op het gebied van de brand-, ongevals- of rampenbestrijding (over deze repressieve taak wordt hieronder nader ingegaan), deze laatste belangen prevaleren. Immers in deze situaties gaat het niet alleen om de veiligheid en de gezondheid van het overheidspersoneel bij hun werkzaamheden, maar dienen ook belangen van derden een rol te spelen bij het beoordelen van de totale situatie. Terwijl van de Inspectiedienst SZW met name wordt verwacht zonnig op te treden in de relatie werkgever-werknemer, is hier een verderstrekkend belang aan de orde.

De hieronder geschetste uitzonderingen op de toepasselijkheid van artikel 11 en de artikelen 35, 36, 37 en 38 van de Arbeidsomstandighedenwet gelden ook voor de bijzondere sectoren vervoer, justitiële inrichtingen en defensie. Waar mogelijk wordt in de toelichting met betrekking tot genoemde sectoren verwezen naar de onderhavige paragraaf.

Artikel 11 van de Arbeidsomstandighedenwet beoogt gevaar voor andere personen dan werknemers te voorkomen. Deze bepaling luidt: "Indien bij of in rechtstreeks verband met de arbeid die de werkgever door zijn werknemers doet verrichten, in een bedrijf of een inrichting of in de onmiddellijke omgeving daarvan enig gevaar kan ontstaan voor de veiligheid of de gezondheid van andere personen dan die werknemers, moet de werkgever doeltreffende maatregelen nemen ter voorkoming van dat gevaar". Hoewel uit de toelichting bij deze bepaling blijkt dat met name is gedacht aan het voorkomen van gevaar voor bijvoorbeeld andere personen dan werknemers in een bedrijf of inrichting en aan bijvoorbeeld omwonenden, sluit de tekst van deze bepaling een ruimere toepassing niet uit, zodat een nadere afbakening ten aanzien van bepaalde categorieën overheids-personeel gewenst is. Met betrekking tot genoemd artikel kan zich bijvoorbeeld de situatie voordoen dat de politie of brandweer bij de uitoefening van haar (repressieve) taak niet kan voorkomen dat voor derden gevaar ontstaat voor hun veiligheid of gezondheid. Wel zijn er maatregelen getroffen om geen onnodig gevaar op te roepen. Deze maatregelen zijn vervat in de Ambtsinstructie voor politie, de Koninklijke Marechaussee en de buitengewoon opsporingsambtenaar, welk besluit is gebaseerd op artikel 9 van de Politiewet 1993. Politieambtenaren zijn gehouden zich te gedragen overeenkomstig de voor hen geldende voorschriften. Aangenomen moet worden dat deze voorschriften voldoende zijn ter voorkoming van onnodig gevaar voor derden.

Ook ten aanzien van de artikelen 35 betreffende de aanwijzing door de Inspectiedienst SZW bij het niet of in onvoldoende mate of op onjuiste wijze naleven van voorschriften van de wet en voor zover zulks is bepaald, de daarop gebaseerde nadere regelgeving, en 36 inzake de eis tot naleving betreffende de wijze waarop voorschriften op grond van respectievelijk de artikelen 2, 4 en 24 van de Arbeids-omstandighedenwet moeten worden nageleefd, geldt dat eventuele aanwijzingen en eisen die gesteld worden, niet ten koste mogen gaan van het daadwerkelijk handhaven van de openbare orde en het opsporen van strafbare feiten in concrete situaties. Onmiddellijke actie kan immers geboden zijn. Bovendien behoort de wijze van aanpak in een bepaalde situatie primair tot de verantwoordelijkheid van de politie.

Hetgeen hierboven is vermeld geldt in nog sterkere mate ten aanzien van artikel 37 van de Arbeidsomstandighedenwet. Immers op grond van artikel 37 kan de Inspectiedienst SZW bevelen dat personen niet in bepaalde plaatsen mogen blijven of dat werkzaamheden moeten worden gestaakt of niet mogen worden aangevangen als dit naar het redelijk oordeel van de betreffende inspectieambtenaar ernstig gevaar oplevert voor personen. Een dergelijk bevel werkt onmiddellijk, zij het dat zo'n bevel binnen drie dagen aan de President van de bevoegde Arrondissementsrechtbank moet worden voorgelegd ter bekrachtiging. Aangenomen mag worden dat een bevel tot stillegging slechts in zeer gevaarlijke situaties wordt gegeven. Het is echter inherent aan de taak van de politie zich onder omstandigheden in gevaarlijke omstandigheden te begeven en soms te blijven. In het bijzonder in precare situaties is het ongewenst dat van de zijde van de Inspectiedienst SZW zou worden geïntervenieerd. Aangenomen mag worden dat het ter zake bevoegde gezag de voor die situatie nodige voorzorgsmaatregelen treft; vaststaat dat de verantwoordelijkheid voor het personeel alsmede voor derden in deze omstandigheden primair blijft berusten bij het betreffende bevoegde gezag. Tevens behoudt de Inspectiedienst SZW een verantwoordelijkheid. Deze zal in dergelijke gevallen zeer zorgvuldig alle in het geding zijnde belangen moeten afwegen.

Artikel 38 van de Arbeidsomstandighedenwet geeft aan een individuele werknemer de bevoegdheid om met behoud van loon, het werk te onderbreken en de onderbreking voort te zetten indien en zolang er naar zijn redelijk oordeel ernstig gevaar is voor personen en het gevaar zo onmiddellijk dreigt, dat de Inspectiedienst SZW niet tijdig kan optreden. Deze bepaling geeft voorrang aan de veiligheid en gezondheid van de werknemer dan wel andere personen in het bedrijf, boven het onbelemmerd voortgaan van de werkzaamheden. Uitgangspunt daarbij is dat bij de beoordeling van de vraag of een werkonderbreking al dan niet terecht heeft plaatsgevonden, mede de taak van de betrokkene en de eventuele, inherent aan die taak verbonden verantwoordelijkheden voor de veiligheid en de gezondheid van andere personen, in aanmerking moeten worden genomen. Omdat het echter onomstotelijk vast moet staan dat wettelijke taken betreffende de handhaving en het herstel van de openbare orde, het opsporen van strafbare feiten en de repressieve taken op het gebied van de brand-, ongevals- of rampenbestrijding, prevaleren boven het individuele recht op werkonderbreking, is voor alle duidelijkheid een bepaling van deze strekking opgenomen.

Tot slot nog enige opmerkingen over het feit dat de onderhavige uitzondering zich beperkt tot dat gedeelte van de taak van de brandweer, dat betrekking heeft op het repressief optreden bij brand, ongevallen en rampen. Alleen dan immers zullen zich de onverwachte, concreet gevaarlijke situaties kunnen voordoen waarbij, als boven omschreven, belangen in het kader van de arbeidsomstandigheden moeten kunnen wijken voor het belang van een goede taakuitoefening. Bij andere werkzaamheden van de brandweer zoals het beperken van brandgevaar of het voorkomen van brand, behoort de Arbeidsomstandighedenwet ten behoeve van de veiligheid, de gezondheid en het welzijn van de werknemers en in overeenstemming met de doelstellingen van de in deze afdeling opgenomen bijzondere regeling voor de onderhavige sector, integraal te worden toegepast. Dat geldt ook voor het optreden bij oefeningen en andere gesimuleerde situaties. In zulke gevallen mogen er geen redenen zijn die het tijdelijk buiten werking stellen van een aantal instrumenten van de Inspectiedienst SZW, van het recht op werkonderbreking of van de verplichting voor de werkgever om gevaar voor derden te voorkomen, zouden kunnen rechtvaardigen.

Met betrekking tot personeelsleden van een bedrijfsbrandweer, die geen arbeid verrichten in de burgerlijke openbare dienst, is afdeling 1.4 niet van toepassing. Deze afdeling is evenmin van toepassing op werknemers van andere hulpverleningsorganisaties die in het kader van rampenbestrijding taken vervullen. De vraag of ten behoeve van deze categorie werknemers die materieel soms in een vergelijkbare positie kunnen verkeren als werknemers van de overheidsbrandweer, eveneens in een speciale wettelijke regeling moet worden voorzien, is destijds door de Arboraad in zijn advies van 3 mei 1990 (nr. R-2150/vZ/edr) ontkennend beantwoord. Naar diens mening behoeft er voor deze groepen werknemers, wanneer de bepalingen van de Arbeidsomstandighedenwet op een redelijke wijze worden geïnterpreteerd, van conflicterende belangen en van belemmering van een goede taakuitoefening geen sprake te zijn.

De Brandweerraad adviseerde destijds om de noodzaak van een dergelijke speciale regeling vooraf te doen gaan door een onderzoek (advies van 8 maart 1990, nr. RBR89/U2394).

De vertegenwoordigers van de werkgevers in de SER hebben gevraagd hoe het met dit onderzoek staat. In antwoord hierop wordt opgemerkt dat bij nadere bestudering van deze zaak is geconcludeerd dat geen specifieke bepalingen nodig zijn voor andere hulpverleners bij een brand of ongeval. Zo is ambulancepersoneel doorgaans in dienst van een gemeente of een orgaan als bedoeld in de Wet op de gemeenschappelijke regelingen. Daarnaast houdt het personeel van ambulances zich in het algemeen niet bezig met de meest riskante vorm van hulpverlening; dit behoort in de meeste gevallen tot de taken van de brandweer behoort. Overigens blijkt de onderhavige bepaling in de praktijk geen enkel probleem op te leveren.

Met betrekking tot de vrijwillige brandweer kan nog het volgende worden opgemerkt. In de meeste gemeenten zijn vrijwilligers door de gemeente "aangesteld" conform een VNG-modeverordening. Tijdens de uitoefening van hun repressieve taak staan de vrijwilligers onder het commando van hun officieren, en uiteindelijk onder het gezag van de burgemeester. In die situatie geldt ook voor de vrijwillige brandweer de bepaling van artikel 1.4.2.

Bijlage 8: Verantwoordelijkheden en verplichtingen schipper en opvarenden

BPR artikelen betreffende de verantwoordelijkheden en verplichtingen van schipper en opvarenden.

Artikel 1.02. Verantwoordelijkheid voor de naleving van het reglement

1. Een schip, met uitzondering van een duwbak, en een samenstel moeten zijn gesteld onder het gezag van een persoon die het schip of het samenstel voert. Deze persoon wordt hierna aangeduid als schipper. Onder schipper wordt tevens verstaan degene die de leiding heeft over een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting.
2. De schipper is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van dit reglement, tenzij uit die bepalingen blijkt, dat de naleving aan anderen is opgedragen.
3. De schipper van een schip dat deel uitmaakt van een samenstel moet de aanwijzingen van de schipper van het samenstel opvolgen. Hij moet evenwel, ook wanneer zulke aanwijzingen niet worden gegeven, alle maat-regelen nemen, die voor het op juiste wijze voeren van zijn schip door de omstandigheden worden geboden.
4. De schipper moet tijdens de vaart aan boord zijn; de schipper van een drijvend werktuig moet tevens aan boord zijn, wanneer het werktuig in bedrijf is.
5. Indien een stilliggend schip geen schipper heeft,
 - a. is de exploitant verantwoordelijk voor de naleving van de artikelen 1.02, eerste lid, 1.06, 1.07, 1.18, 2.01, 2.02, 3.01, vierde lid, 3.05, 3.06, 3.07, 3.20 tot en met 3.26, 3.29, 3.31, 3.32, 3.33, 5.01 eerste en tweede lid, voorzover het de naleving betreft van de tekens, A.5, A.5.1, A.6 en A.7 (bijlage 7) of een bekendmaking met dezelfde strekking als deze tekens, 7.01, eerste, tweede en derde lid, 7.02, 7.04, derde lid, 7.08, 9.03, en 10.07;
 - b. is de wachtsman bedoeld in artikel 7.08, eerste lid, dan wel de persoon die op grond van artikel 7.08, tweede lid, met het toezicht op het schip is belast, verantwoordelijk voor de naleving van de artikelen 1.12, eerste en tweede lid, 1.13, 1.14, 1.15, 1.17, 3.01, vierde lid, 3.05, 3.06, 3.07, 3.20 tot en met 3.26, 3.29, 3.31, tweede lid, 3.32, tweede lid, 3.33, tweede lid, 6.19, tweede lid, 6.31, eerste lid, 7.01, derde en vierde lid, 7.04, derde lid, 7.09 tot en met 7.11, en 9.03, tweede lid.

Artikel 1.03. Verplichtingen van de bemanning en van andere personen die zich aan boord bevinden

1. Een lid van de bemanning van een schip moet de aanwijzingen opvolgen die hem door de schipper binnen de grenzen van diens verantwoordelijkheid worden gegeven. Hij moet ook zonder diens aanwijzing medewerken aan de naleving van de bepalingen van dit reglement.
2. Ieder ander die zich aan boord van een schip bevindt moet de aanwijzingen opvolgen die hem door de schipper in het belang van de veiligheid van de scheepvaart of van de goede orde aan boord worden gegeven.
3. Een lid van de bemanning en ieder ander persoon die zich aan boord bevindt en die tijdelijk zelfstandig de koers en de snelheid van een schip bepaalt, is eveneens verantwoordelijk voor de naleving van dit reglement.

Artikel 1.04. Voorzorgsmaatregelen

De schipper moet, ook bij ontbreken van uitdrukkelijke voorschriften in dit reglement, alle voorzorgsmaatregelen nemen die volgens goede zeemanschap of door de omstandigheden waarin het schip of het samenstel zich bevindt zijn geboden, teneinde met name te voorkomen dat:

- a. het leven van personen in gevaar wordt gebracht;
- b. schade wordt veroorzaakt aan andere schepen of aan drijvende voorwerpen, dan wel aan oevers of aan werken en inrichtingen van welke aard ook die zich in de vaarweg of op de oevers daarvan bevinden;
- c. de veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar wordt gebracht

Artikel 1.05. Afwijking van het reglement

De schipper moet in het belang van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart, voorzover dit door de bijzondere omstandigheden waarin het schip of het samenstel zich bevindt is geboden, volgens goede zeemanschap afwijken van de bepalingen van dit reglement.

Bijlage 9: Deelnemers redigeerwerkgroep

Arjan Rigterink, Brandweer Zwartsluis

Bert van den Berg, Brandweer Fryslan

Cees Overdulse, Brandweer Terneuzen

Gerrit van Ginkel, Brandweer Geldermalsen, Neerijnen, Lingewaal (GNL)

Maurice Kemmeren, Brandweer Roermond

Meindert Louwsma, Veiligheidsregio Haaglanden

Peter Heijmen, Brandweer Nijmegen

Siep Hania, Brandweer Nijmegen

Rene Rieken, Regionale Brandweer Gelderland-Zuid