

veiligheidscommissie



Aanleiding voor een veiligheidscommissie

De FSN heeft naar aanleiding van het verschrikkelijke incident in Katwijk dd. 13-10-2020 besloten om een veiligheidscommissie te vormen.

Een commissie die zowel gevraagd als ongevraagd aanbevelingen kan doen aan het bestuur m.b.t. veiligheid.

veiligheidscommissie



Op 17 november 2020 is de veiligheidscommissie gevormd:

- Ronald van Ulsen (Ron);
- Richard Swart;
- Derk Bruintjes;
- Kees Verweel;
- Marco Schoone.

Contactpersoon vanuit het FSN-bestuur is Nanette de Man.

veiligheidscommissie



De centrale vraag

Hoe kan de Federatie Sloeproeien Nederland actief bijdragen aan een veiligere sloeproeisport, waarbij preventieve aanbevelingen ter voorkoming van aanvaringen en levensreddend handelen het uitgangspunt zijn?

veiligheidscommissie



WET- EN REGELGEVING

De basis van veiligheid verankerd

De basis van veilig sloeproeien zit verankerd in wetgeving. De Scheepvaartverkeerswet is de basis van alle algemene regels voor het veilige en vlotte verloop van het scheepvaartverkeer.

De regels zijn verder uitgewerkt in verschillende reglementen. Het belangrijkste reglement waar wij in Nederland overwegend mee te maken is het Binnenvaartpolitierglement.

veiligheidscommissie



De bekwame stuur

Volgens het BPR hoeft een schipper tot 15 meter en niet sneller dan 20km/h nergens aan te voldoen, behalve bekwaam zijn.

Bekwaam wil zeggen dat onze stuur de leiding heeft over een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting. Hij/zij is daarmee verantwoordelijk voor de naleving van het BPR.

De veiligheidscommissie is unaniem van mening dat een bekwame stuur de grootste bijdrage is aan een veiligere sloeproeisport.

veiligheidscommissie



De stuur heeft dus geen vaarbewijs nodig, maar moet wel leiding nemen over de bemanning en conform het Bpr handelen.

Dat de stuur als feitelijke leider stevig in de schoenen moet staan wordt nog eens herhaald in art. 1.03. van het Bpr. Het niet voldoen aan een commando van de stuur kan de veiligheid ernstig in het geding brengen.

Note

Gecertificeerd of gediplomeerd betekent niet vanzelfsprekend dat iemand daarmee ook bekwaam is!

veiligheidscommissie



De stuur is verantwoordelijk

De stuur is verantwoordelijk om de juiste voorzorgsmaatregelen te nemen (Bpr art. 1.04.)

Vorzorgsmaatregelen om te voorkomen dat:

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

veiligheidscommissie



Voorbeelden van voorzorgsmaatregelen:

- laten dragen van reddingsvesten;
- aanpassen van trainingsschema na meteocheck;
- ehbo/ehbo'er aan boord;
- juiste en deugdelijke verlichting voeren;
- voeren van radarreflector bij verminderd zicht;
- noodverlichting/signalen mee als flare/zaklamp/toeter;
- melden bij vaarwegbeheerder;
- deelname aan marifoonverkeer.

veiligheidscommissie

Goed zeemanschap

De stuur is volgens goede zeemanschap conform Art. 1.05. verplicht af te wijken van de bepalingen van het BPR als door bijzondere omstandigheden deze bepalingen niet meer voldoen om de veiligheid of goede orde van de scheepvaart te dienen.



veiligheidscommissie



Reddingsvest [Roeiers overleven aanvaring met beroepsschip - YouTube](#) [Bijna fatale aanvaring met roeiers bij Euvelgunnerbrug - YouTube](#)

Het reddingsvest is voor een roeiboot geen verplichting vanuit het Bpr. Nederland is daar uniek in. De veiligheidscommissie gaat er vanuit dat de “bekwame” stuur verantwoordelijkheid neemt over de bemanning. Dit betekent dat de stuur van te voren een inschatting moet maken (Bpr art. 1.04.) om het reddingsvest te laten dragen. Bijvoorbeeld bij slecht zicht (opkomende mist, dichte bewolking/regenbui of duisternis), hoge golfslag, of water maken.

De bemanning is (Bpr art. 1.03.) verplicht om een aanwijzing van de stuur op te volgen!

veiligheidscommissie



Veiligheid bij roeien begint al op de kant en stopt pas als je van de steiger bent.

Denk aan gladde steigers, dollen die er niet uit zijn en waar je over kan struikelen/op kan vallen, lijnen en bolders die in de weg liggen en waarover je kan struikelen, etc.

Het dragen van een reddingsvest is zo raar nog niet! Het is niet voor niets dat het dragen in de binnenvaart of bij waterwerkzaamheden in veel gevallen verplicht is!

veiligheidscommissie



veiligheidscommissie



GEPRIORITEERDE AANBEVELINGEN AAN HET FSN BESTUUR

1. Alleen “bekwame” stuurlieden aan het roer! Train de stuurlieden actief in hun bekwaamheid.
2. Overweeg gebruik van een (digitaal) logboek, houdt deze actief bij. Noteer de omstandigheden en bijzonderheden van de training en evalueer bijzonderheden met het team.
3. Maak een trainingsprotocol bij welke omstandigheden welke (voorzorg)maatregelen passen.

veiligheidscommissie



4. Train de bijzondere commando's en noodprocedures regelmatig.
5. Gebruik naast de juiste verlichting een grote achtlakkige radarreflector bij verminderd zicht als mist, hevige regen, schemer en duisternis.
6. Naast het verplicht voeren van de juiste verlichting het grijpklaar van een toeter/zaklantaarn/schijnwerper/flare om te seinen wanneer je onopgemerkt bent.

veiligheidscommissie



7. Iemand aan boord die kan reanimeren, bij voorkeur een EHBO'er / BHV'er.
8. EHBO materialen in een waterdichte ton of grapback aan boord waaronder een reddingdeken voor ieder bemanningslid en het downloaden van de Rode Kruis EHBO app.
9. Het opzetten van een incident-/ongevallenregistratie.
10. Bewustwording dragen reddingsvesten. Dringend advies voor de stuur is om ten allen tijde (tijdens trainingen èn wedstrijden) een reddingsvest te dragen.

veiligheidscommissie



Einde