

PROTOCOL 12

Wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (artt. 1.08 en 7.01) en het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (artt. 11.02, 11.04, 24.02, 24.06 en bijlage I) door voorschriften van tijdelijke aard Vermindering van verdrinkingsgevallen

1. Het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) dient tevens ter waarborging van de veiligheid op de werkplek aan boord van binnenschepen. In de huidige versie bevat het reglement voldoende voorschriften voor de beveiligingen tegen vallen van voor passagiers toegankelijke zones op passagiersschepen en voor dergelijke zones op vrachtschepen waar het gevaar van het vallen op andere dekken of in het ladingruim bestaat. Daarentegen bevat het reglement geen voorschriften voor voorzieningen tegen overboord vallen aan de kant van het water aan gangboorden om verdrinkingsgevallen te vermijden. In deze context worden onder beveiligingen tegen vallen relingen, verschansingen of dennebomen verstaan.

Het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) bevat de globale eis dat een schip zo gebouwd en uitgerust moet zijn dat de veiligheid van de zich aan boord bevindende personen en van de scheepvaart verzekerd is. In de huidige versie bevat het RPR echter geen voorschriften voor het dragen van zwemvesten of voor het plaatsen van eventueel beschikbare neerklapbare of wegneembare relingen.

2. Aan de hand van de bekend geworden gevallen kan worden aangenomen dat verdrinken verreweg de meest belangrijke oorzaak van dodelijke arbeidsongevallen in de Rijnvaart is. Maar de CCR beschikt niet over systematisch geregistreerde gegevens over verdrinkingsgevallen in de binnenvaart, omdat de ongevallenstatistieken van de lidstaten ontbreken of onvoldoende toepasbaar zijn.
3. Voor Duitsland zijn sinds 1971 relingen aan gangboorden verplicht, en dit zonder overgangstermijn voor oudere vaartuigen. De verdrinkingsgevallen zijn sindsdien snel verminderd. Terwijl begin van de 70er jaren nog ca. 1,5 verdrinkingsgevallen per 1000 bemanningsleden geteld werden, verminderde dit aantal in minder dan tien jaar tot 1/3, dus ca. 0,5 verdrinkingsgevallen per 1000 bemanningsleden per jaar. Tegen 1994 kon een verdere vermindering van dit aantal tot 1/10 van de oorspronkelijke waarde geregistreerd worden, toen enerzijds door een massief aanbod van scholing scheepseigenaren en bemanningsleden werden gesensibiliseerd, anderzijds door boetes voor het niet plaatsen van relingen en het niet dragen van zwemvesten verdere druk werd uitgeoefend.

De jaarlijks 1 tot 5 verdrinkingsgevallen in de Duitse binnenvaart in de laatste 15 jaar bestaan voor 80% uit door alcohol veroorzaakte ongevallen, wanneer 's nachts wordt getracht om van de wal aan boord te gaan, en voor 20% uit ongevallen die tijdens het werk plaatsvinden, wanneer tegen de voorschriften in relingen ontbreken en geen zwemvesten worden gedragen.

4. Richtlijn 89/391/EEG van de Raad betreffende de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de verbetering van de gezondheid en veiligheid van de werknemers op het werk bepaalt dat de werkgever, uitgaand van de algemene preventiebeginselen volgens welke de maatregelen voor collectieve bescherming voorrang hebben boven individuele beschermingsmethoden, de voor de veiligheid en de bescherming van de gezondheid van de werknemers vereiste maatregelen moet treffen.

In deze zin moeten relingen als collectieve veiligheidsmaatregelen worden gezien, die voorrang zouden moeten krijgen boven eventuele individuele veiligheidsmaatregelen (inclusief zwemvesten, veiligheidssystemen). Bovendien zijn voor relingen en zwemvesten de doelen van de bescherming verschillend. Zwemvesten beschermen tegen verdrinken, terwijl relingen en veiligheidssystemen tegen vallen beschermen. Bij lage temperaturen van het water bieden zwemvesten echter slechts een bijzonder beperkte bescherming, aangezien reeds na enkele minuten de dood door onderkoeling intreedt. Veiligheidssystemen zijn technisch complex en hinderlijk bij het werk aan boord.

5. Kosten en baten van beveiligingen tegen vallen kunnen in het kader van de CCR niet in geld worden uitgedrukt. Daartoe ontbreekt het aan de nodige gegevens. De weinig beschikbare gegevens duiden erop dat voor een schip de aanschaf en het aanbrengen van relingen circa € 3000 tot € 20.000, waarbij het bedrag in het bijzonder van de lengte van het schip afhangt, en dat van een veiligheidssysteem met zes lijfriemen circa € 11.000 zou kosten.
6. Het scheepvaartbedrijfsleven heeft een bepaalde periode nodig voor het aanbrengen van de vereiste beveiligingen tegen vallen op reeds bestaande vaartuigen.
7. Aangezien momenteel kosten en baten van beveiligingen tegen vallen naar de mening van enkele lidstaten niet voldoende duidelijk kunnen worden aangegeven, moeten de wijzigingen in het bijzonder vanwege de overgangsbepalingen in eerste instantie als een voorschrift van tijdelijke aard uitgevaardigd worden. Voordat deze definitief in de reglementen opgenomen worden, zou aan de hand van een ongevalanalyse moeten worden nagegaan of en hoe de voorschriften eventueel aangepast zouden moeten worden.
8. Het resultaat van de volgens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie is onderstaand weergegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De voorgestelde wijzigingen van de Rijnvaarreglementen moeten de verdrinkingsgevallen in de Rijnvaart duidelijk verminderen.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen zijn,

- i. de bestaande voorschriften onveranderd laten,
- ii. in plaats van de uitrusting van vaartuigen met beveiligingen tegen vallen, het dragen van zwemvesten door de bemanningen, eventueel samen met een veiligheidssysteem, voorschrijven;
- iii. in plaats van de nu voorgestelde wijziging van het RPR, voorzien in wezenlijk omvangrijke wijzigingen, namelijk de samenvoeging van de volgens ii voorgestelde nieuwe bepalingen en van alle andere huidig in het RPR vermelde bepalingen voor het voorkomen van ongevallen en het gedrag na ongevallen in een nieuw vierde deel: bepalingen ter voorkoming van ongevallen en voor het gedrag na ongevallen” overeenkomstig het “derde deel: milieubepalingen”.

Alternatief i laat verwachten dat ieder jaar weer een belangrijk aantal verdrinkingsgevallen van bemanningsleden zich voordoet, terwijl dit niet het geval zou zijn indien beveiligingen tegen vallen aanwezig zijn.

Met alternatief ii zou het vallen aan de waterkant uitsluitend worden verhinderd ingeval een veiligheidssysteem wordt gebruikt. Verdrinken kan zelfs bij het dragen van zwemvesten en bij het gebruik van een veiligheidssysteem plaatsvinden, namelijk ingeval de reddingslijn van het systeem te lang is. Het dragen van zwemvesten en het gebruik van een veiligheidssysteem vereisen voortdurend een actief meewerken van de bemanningsleden. Dit kan nauwelijks door de handhavers worden gecontroleerd. Zwemvesten net als veiligheidssystemen voldoen niet aan de eis van de algemene Europese Arbeidswetgeving, volgens welk de maatregelen voor collectieve bescherming voorrang moet hebben boven individuele beschermingsmethoden.

Alternatief iii. zou de doelstelling van de voorkoming van ongevallen in het RPR versterken. Het met dit voorstel gepaard gaande extra werk van de wijziging van het RPR lijkt zich hoogstens in het kader van een verderstreckende herstructurering van het reglement te rechtvaardigen. Dit zou in samenhang met de herziening van de CEVNI het geval kunnen zijn.

Consequenties van deze wijzigingen

Alle nieuwe vaartuigen moeten van beveiligingen tegen vallen zijn voorzien. Bestaande vaartuigen moeten uiterlijk 15 jaren later alsnog daarmee uitgerust worden.

Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen

Verwacht kan worden dat voortaan ieder jaar een belangrijk aantal bemanningsleden verdrinken, hetgeen bij het aanwezig zijn van relingen of dergelijke beveiligingen tegen vallen zou zijn voorkomen. (Zie alternatief i.)

Besluit

De Centrale Commissie,

strevend naar het waarborgen van veilige werkplekken voor de bemanningen van de binnenschepen en de vermindering van het aantal verdrinkingsgevallen in de Rijnvaart,

overtuigd van het feit dat de algemene Europese voorschriften betreffende de arbeidsbescherming voor de bescherming tegen vallen ook in de binnenvaart toegepast zouden moeten worden,

in het streven om voor een definitieve overname van de nu voorziene aanvullingen van de voorschriften in de Rijnvaartreglement, deze aanvullingen na enkele jaren te evalueren en daarbij in het bijzonder vast te stellen of deze tot een duidelijke vermindering van de verdrinkingsgevallen hebben geleid.

Wetende dat het scheepvaartbedrijfsleven over een aangepast tijdschema voor het aanbrengen van de vereiste beveiligingen zou moeten beschikken,

overwegende dat de Europese Unie met haar Richtlijn 2006/87/EG technische voorschriften voor binnenschepen heeft aangenomen,

bewust zijnde van het belang van een duurzame overeenstemming van de voorschriften van haar Reglement Onderzoek schepen op de Rijn met de voorschriften van Richtlijn 2006/87/EG,

rekening houdend met het feit dat de bovengenoemde richtlijn in soortgelijke vorm moet worden aangevuld

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als voorschriften van tijdelijke aard aan,

geeft opdracht aan haar Comité Reglement van onderzoek om, vóór een eventuele definitieve wijziging van de Rijnvaartreglementen, de ontwikkeling van het aantal verdrinkingsgevallen in de Rijnvaart te onderzoeken en verzoekt de delegaties de daartoe benodigde gegevens ter beschikking te stellen.

De in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen gelden van 1 december 2011 tot en met 30 november 2014.

Bijlagen

Bijlage 1 – Wijzigingen van het RPR

1. Artikel 1.08, vijfde en zesde lid wordt als volgt toegevoegd:

“5. Indien de krachtens artikel 11.02, vierde lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn vereiste relingen neerklapbaar of wegneembaar zijn, mogen zij uitsluitend bij stilliggende vaartuigen geopend of gedeeltelijk weggenomen worden en uitsluitend bij de volgende bedrijfsomstandigheden:

- a) voor het van of aan boord gaan op de hiertoe voorziene plaatsen,
- b) bij het gebruik van een slingerwiek in zijn slingerbereik,
- c) bij het los- of vastmaken van de trossen bij bolders,
- d) bij vaartuigen die aan een verticale oever liggen, aan de oeverkant, indien er geen gevaar is van het vaartuig te vallen,
- e) bij vaartuigen die boord aan boord liggen, op de plaatsen waar zij zich aanraken, indien er geen gevaar is van het vaartuig te vallen, dan wel
- f) wanneer de los- en laadwerkzaamheden of het bouwbedrijf uitzonderlijk belemmerd worden.

Indien bedrijfsomstandigheden overeenkomstig de eerst volzin niet meer aanwezig zijn, moeten de relingen onmiddellijk opnieuw worden gesloten of teruggeplaatst.

6. De bemanningsleden en de andere personen aan boord moeten reddingsvesten overeenkomstig artikel 10.05, tweede lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn dragen

- a) bij het van of aan boord gaan, voor zover er gevaar voor het in het water vallen bestaat,
- b) bij het verblijven in de bijboot,
- c) bij werkzaamheden buiten boord, dan wel
- d) bij verblijf en werkzaamheden aan dek en in het gangboord, indien verschansingen van ten minste 90 cm hoogte niet aanwezig of relingen als bedoeld in het vijfde lid niet doorlopend zijn geplaatst.

De werkzaamheden buiten boord mogen uitsluitend bij stilliggende schepen worden uitgevoerd en uitsluitend indien van de overige scheepvaart geen gevaar te verwachten valt.”

2. *Artikel 7.01 vijfde lid wordt als volgt toegevoegd:*

“5. Het van of aan boord gaan mag uitsluitend via veilige wegen gebeuren. Indien geschikte voorzieningen aan wal aanwezig zijn mogen geen andere voorzieningen worden gebruikt.

Indien een afstand tussen het vaartuig en de wal is, moeten loopplanken overeenkomstig artikel 10.02, tweede lid, onderdeel d, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn zijn uitgelegd en op veilige wijze zijn bevestigd.

Indien de bijboot voor het van of aan boord gaan wordt gebruikt, met een hoogteverschil tussen de bijboot en het dek, moet een geschikte, veilige voorziening aanwezig zijn voor het aan of van boord gaan.”

Bijlage 2 – Wijzigingen van het ROSR

1. Artikel 11.02 wordt als volgt gewijzigd:

a) Het vierde lid komt te luiden:

“4. De buitenkanten van de dekken, de gangboorden en de werkplekken, waarbij de valhoogte meer dan 1 m kan bedragen, moeten zijn voorzien van een verschansing of denneboom van elk ten minste 0,90 m hoogte of van doorlopende relingen die voldoen aan de Europese norm EN 711 : 1995. Indien het gangboord een neerklapbare reling bezit, dan moeten

- a) aan de denneboom tevens doorlopende handrelingen met een diameter van 0,02 tot 0,04 m op een hoogte tussen 0,7 en 1,1 m en
- b) op goed zichtbare plaatsen aan het begin van het gangboord tekens overeenkomstig Bijlage I, schets 10, met een diameter van ten minste 15 cm

zijn aangebracht.”

b) Het vijfde en zesde lid worden als volgt ingevoegd:

“5. In afwijking van het vierde lid hoeven bij duwbakken en sleepschepen zonder verblijven geen verschansingen of relingen aanwezig te zijn, indien

- a) aan de buitenkanten van de dekken en gangboorden voetlijsten,
- b) aan de dennebomen handrelingen als bedoeld in het vierde lid, onderdeel a, en
- c) op goed zichtbare plaatsen op het dek tekens overeenkomstig Bijlage I, schets 10, met een diameter van ten minste 15 cm

zijn aangebracht.

6. In afwijking van het vierde lid hoeven bij schepen met een glad- of trunkdek de relingen niet onmiddellijk aan de buitenkanten van dat dek of in de gangboorden te zijn aangebracht, indien

- a) de verkeerswegen over deze dekken lopen,
- b) de verkeerswegen en werkgebieden op deze dekken door vaste relingen overeenkomstig de Europese norm EN 711 : 1995 zijn omgeven en
- b) op goed zichtbare plaatsen op de passages naar de niet door relingen beschermde gebieden tekens overeenkomstig Bijlage I, schets 10, met een diameter van ten minste 15 cm zijn aangebracht.”

c) Het bestaande vijfde lid wordt het zevende lid.

2. Artikel 11.04, tweede lid, komt te luiden:

“2. De vrije breedte van het gangboord kan tot een hoogte van 0,90 m daarboven tot 0,50 m beperkt blijven wanneer de vrije breedte in het gedeelte daarboven tussen de buitenkant van de scheepshuid en de binnenkant van de opening van het laadruim ten minste 0,65 m bedraagt.”

3. De tabel bij artikel 24.02, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:

De vermelding bij artikel 11.02, vierde lid en 11.04, komt te luiden:

„11.02, lid 4	Voorziening aan de buitenkanten van dekken, gangboorden en andere werkplekken	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020
	Hoogte van de dennebomen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
11.04, lid 1	Vrije breedte van het gangboord	**) N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035 bij schepen van een breedte van meer dan 7,30 m
11.04, lid 2	Relingen van gangboorden	Voor schepen met $L < 55$ m en verblijven uitsluitend op het achterschip geldt het voorschrift bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020

**) Dit artikel geldt voor schepen waarvan de kiel is gelegd ná 31.12.1994 en voor in bedrijf zijnde schepen met in acht name van het volgende:

Bij vernieuwingswerkzaamheden, het gehele laadruim omvattend, is artikel 11.04 van toepassing.

Bij een verbouwing, die de totale lengte van de gangboorden omvat en waardoor de vrije breedte van het gangboord wordt gewijzigd:

- a) is artikel 11.04 van toepassing, indien de vóór de verbouwing beschikbare vrije breedte van het gangboord tot een hoogte van 0,90 m, of de vrije breedte daarboven, moet worden verminderd;
- b) mag de vóór de verbouwing beschikbare vrije breedte van het gangboord tot een hoogte van 0,90 m, of de vrije breedte daarboven, niet worden verminderd, indien deze afmetingen kleiner zijn dan die bedoeld in artikel 11.04.”

4. De tabel bij artikel 24.06, vijfde lid, wordt als volgt gewijzigd:

De vermelding bij artikel 11.02, vierde lid en 11.04, wordt als volgt ingevoegd:

“11.02, lid 4	Hoogte van de verschansingen en dennebomen evenals van de relingen van gangboorden	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020	1.12.2011
	Hoogte van de dennebomen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035	1.12.2011
11.04, lid 2	Relingen van gangboorden	Voor schepen met L < 55 m en verblijven uitsluitend op het achterschip geldt het voorschrift bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020	1.12.2011”

5. Bijlage I, schets 10, wordt als volgt ingevoegd:

“Schets 10 Zwemvesten gebruiken		Kleuren: Blauw / wit”
------------------------------------	--	-----------------------

PROTOCOL 13

Reglement van onderzoek – Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (art. 7.02 tweede lid)

Besluit

De Centrale Commissie verlengt met toepassing van artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn het hiernavolgende voorschrift van tijdelijke aard:

Artikel 7.02 tweede lid – Dode hoek
(aangenomen bij Besluit 2002-I-31, laatst verlengd bij besluit 2008-I-23).

Deze voorschrift geldt van 1 oktober 2011 tot en met 30 september 2014.