

INFOBLAD MAST EN TUIGAGE CHARTERVAART

Varen met personeel en passagiers brengt een bijzondere verantwoordelijkheid met zich mee. De mensen die aan boord stappen, moeten erop kunnen vertrouwen dat ze in veilige handen zijn. Dat het schip goed is onderhouden en dat ook de mast en tuigage helemaal in orde zijn. Dit staat los van het aantal passagiers en van de vraag welk certificaat het schip heeft. De eigenaar en schipper zijn verantwoordelijk voor de veiligheid – altijd.

De exacte invulling hiervan roept vragen op. Wat zijn de wettelijk voorschriften precies? Welke eisen worden er gesteld aan controle en onderhoud van mast en tuigage? Hoe zit dit bij schepen die varen met maximaal 12 passagiers, die niet certificaatplichtig zijn? In dit infoblad leggen we uit welke wetgeving er geldt en wat er verder nog bij komt kijken, zoals verzekering en aansprakelijkheid.

Naar verwachting zal er op termijn ook voor niet-certificaatplichtige passagiersschepen een wettelijk kader komen. **Ons advies:** wacht daar niet op, maar pak je rol en onderneem waar nodig actie.

RISICO-INVENTARISATIE EN -EVALUATIE

Een eigenaar (werkgever) is vanuit de Arbowet verplicht om de risico's voor de arbeidsomstandigheden in kaart te brengen en de juiste maatregelen te nemen voor een veilige werkplek. Als er gevaren wordt met (betalende) passagiers, is het (impliciet) ook noodzakelijk om de risico's in kaart te brengen voor de passagiers. Daartoe moet een risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E) worden opgesteld. De RI&E is een essentieel onderdeel van de bedrijfsvoering en moet nageleefd worden.

Een RI&E is toegespitst op het specifieke bedrijf en schip. Het omvat alle risico's: op het gebied van organisatie, procedures en onderhoud, tot aan beschermingsmiddelen. Een arbodeskundige voert de toetsing uit.

De Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ) heeft speciaal voor de zeilende passagiersvaart een RI&E opgesteld. De eigenaar kan deze zelf verder invullen. Het document is gratis te downloaden via de website [Veiligheidskompas](#).

VOORBEELDEN VAN RI&E-PUNTEN UIT ONDERDEEL 3.13

Ref. Nr.	Onderwerp	Toelichting	Wet- en regelgeving/norm	Basisrisico factor(en)	Risico-evaluatie (zie Tabel 1 – Risicomatrix)	Te nemen maatregel (geadviseerd)
148	Worden er -naast de reling- extra maatregelen genomen om overboord slaan van bemanning en gasten te voorkomen?	Zijn er bijvoorbeeld reddingsgordel in het kluivernet?				
150	Wordt het lopend want regelmatig geïnspecteerd en zo nodig vervangen?	Is er een onderhoudsprogramma en registratiesysteem?				
151	Wordt het uitgevoerd onderhoud vastgelegd?	Is er een onderhoudsprogramma en registratiesysteem?				
162	Zijn alle trappen voorzien van antislip treden en juiste leuningen of handgrepen?					

CERTIFICAATPLICHT

In de beroepsmatige chartervaart zijn er twee groepen schepen: vaartuigen die certificaatplichtig zijn als zeilend passagiersschip en vaartuigen die dat niet zijn.

A. Certificaat als zeilend passagiersschip

Vanaf 30 december 2018 geldt voor schepen met een lengte van meer dan 20 meter (en/of met een lengte x breedte x inzinking van meer dan 100m³) een verplicht certificaat van onderzoek (CvO/CBB).

Voor de vaart en exploitatie op de binnenwateren met meer dan 12 passagiers moet een zeilschip worden gecertificeerd als zeilend passagiersschip. Hiervoor gelden technische eisen aan het schip (ES-TRIN).

De specifieke eisen staan beschreven in de ES-TRIN Hoofdstuk 20: bijzondere bepalingen voor zeilende passagiersschepen die uitsluitend buiten de Rijn (zone R) varen. Deze omvatten ook de mast en tuigage.

B. Geen certificaat als zeilend passagiersschip

Voor de vaart en exploitatie op de binnenwateren met maximaal 12 passagiers hoeft een zeilschip niet te worden gecertificeerd als zeilend passagiersschip. Dit zijn schepen van 20 meter en korter, maar ook schepen langer dan 20 meter die een certificaat van onderzoek hebben als pleziervaartuig en met maximaal 12 personen varen.

In deze categorie zitten ook schepen die voorheen een certificaat van onderzoek hadden voor meer dan 12 personen, maar die zijn terug gecertificeerd naar pleziervaartuig. De technische eisen voor een certificaat als pleziervaartuig zijn minimaal.

Voor de vaart op zee gelden andere eisen, waarbij klassenbureaus zoals Register Holland Classebureau Zeevaart (RHC) de certificering uitvoeren

MAST EN TUIGAGE

Tuigboek

Een certificaatplichtig zeilend passagiersschip moet een goedgekeurd tuigboek hebben. Een tuigboek beschrijft niet alleen de opbouw van de tuigage, maar ook het onderhoud en de planning daarvan. Eigenlijk zou ieder zeilend schip een tuigboek bij moeten houden, zeker als het met passagiers vaart.

Op de website Veiligheidskompas staat een handig sjabloon van een [tuigboek](#). Download dit document en vul het in voor het eigen schip.

Masten

In de chartervaart worden voornamelijk houten en stalen masten toegepast. Hetzelfde geldt voor de overige rondhouten zoals de giek, ook deze zijn veelal van hout of staal gemaakt.

Een houten mast kan massief zijn (uit één stuk), of opgebouwd uit verlijmden delen. Hierbij worden diverse houtsoorten gebruikt, voornamelijk lariks, douglas en oregon pine. Bij massief houten masten komen windscheuren voor, de lengte en de diepte ervan bepalen of de mast wordt goedgekeurd of afgekeurd. Hout is een natuurproduct en kan aangetast worden door schimmels, waardoor het hout gaat rotten. Dat uit zich in verkleuring van het hout en zachte plekken. De sterkte van het hout wordt hierdoor aangetast; rotte plekken zijn vaak aanleiding voor afkeur van een mast. Er is momenteel geen methode om rondhouten van binnen te kunnen inspecteren.

Tuigagekeuring

Bij certificaatplichtige zeilende passagiersschepen vallen de mast en tuigage onder de certificering. Deze moeten elke 2,5 jaar gekeurd worden door een deskundige, ongeacht het type mast (hout of staal). De inspecteur kijkt bij de keuring ook naar het beslag, de sluitingen en katrollen en de touwen en draden. Als alles in orde is, wordt een 'Bewijs van tuigagekeuring' afgegeven.

Branchenorm rondhouten

Het Platform Veiligheid Chartervaart van de BBZ heeft de [Branchenorm voor Inspectie en Onderhoud van Rondhouten](#) ontwikkeld. Het is vooralsnog de enige norm voor inspectie en onderhoud van rondhouten van hout en staal.

EOC hanteert bij de beoordeling van mast en tuigage dan ook de branchenorm rondhouten.

Want los van de certificaatplicht en daaraan verbonden inspecties, kan EOC als verzekeraar de mast en tuigage willen beoordelen. Bijvoorbeeld bij schade, bij wijzigingen aan het schip of in het gebruik ervan en bij het beoordelen van de verzekerbearheid.

Onderhoud

Goed onderhoud aan rondhouten en tuigage en regelmatige controle van de staat van het materiaal is essentieel voor de veiligheid van alle opvarenden. De eigenaar en de schipper zijn daarvoor verantwoordelijk. Bedenk dat een periodieke inspectie door een deskundige altijd een momentopname is. Zeker bij een houten mast kan er veel gebeuren in 2,5 jaar. Zorg dus voor een goed plan voor onderhoud en controle, dat is toegespitst op de specifieke situatie aan boord. Mogelijk zijn de tussentijdse bevindingen aanleiding om vaker te inspecteren of een deskundige naar mast en tuigage te laten kijken.

Stabiliteit

Aanpassingen aan het casco, maar ook aan de mast en het tuig kunnen van grote invloed zijn op de stabiliteit. Voorbeelden hiervan zijn een hogere mast of toename in het aantal vierkante meters zeiloppervlak. In dit soort gevallen moet de stabiliteit opnieuw berekend en goedgekeurd worden.

Voor certificaatplichtige schepen is dit verplicht, maar ook voor overige schepen is dit essentieel voor de veiligheid.

GEEN CERTIFICAATPLICHT, DUS NIETS HOEVEN?

Ook als een schip buiten de certificaatplicht voor zeilende passagiersschepen valt, zijn eigenaar en schipper verantwoordelijk voor de veiligheid aan boord. Vanuit de Arbowet moet er een veilige werkomgeving zijn voor het personeel, ook is er een zorgplicht richting de passagiers. Bij schade of letselschade kan de eigenaar of schipper aansprakelijk gesteld worden. Ook zal een verzekeraar in zo'n geval kijken naar de staat van mast en tuigage en het gepleegde onderhoud.

ADVIEZEN

- Maak een RI&E en gebruik deze ook voor de passagiers en vrijwilligers.
 - Toetsing is niet in alle gevallen verplicht, maar helpt wel in verdere professionalisering en in geval het toch misgaat.
- Maak een tuigboek en houd deze bij.
- Volg de branchenorm rondhouten en pas de criteria toe.
- Laat periodiek een mast- en tuigagekeuring uitvoeren door een deskundige, ook als dit niet verplicht is.
- Word lid van de [BBZ](#).
- Kijk op de website van veiligheidskompas.eu voor meer informatie en gratis downloads, zoals:
 - [RI&E](#)
 - [Tuigboek](#)
 - [Branchenorm rondhouten](#)
 - [Windscheuren in hout](#)
 - [Onder het beslag](#)