



Human Environment and Transport
Inspectorate
*Ministry of Infrastructure and the
Environment*

Richtlijnen voor de Veiligheidscommissie aan boord

Guidelines for the Safety Committee on board Dutch flag vessels



Human Environment and Transport
Inspectorate
*Ministry of Infrastructure and the
Environment*

Richtlijnen voor de Veiligheidscommissie aan boord

Guidelines for the Safety Committee on board Dutch flag vessels

Datum December 2012
Status

Inhoud

Richtlijnen voor de Veiligheidscommissie aan boord

1.	Waarom een Veiligheidscommissie?	4
2.	Waarom voorkomen van ongevallen?	5
3.	Welke taken heeft de Veiligheidscommissie?	6
4.	Hoe is de Veiligheidscommissie samengesteld?	7
5.	Waar haalt de Veiligheidscommissie de informatie vandaan?	8
6.	Bijeenkomsten, administratie en adviezen	9

Table of contents

Guidelines for the Safety Committee on board Dutch flag vessels

1.	Why a Safety Committee?	11
2.	Why accident prevention?	12
3.	Which duties for the Safety Committee?	13
4.	Which crewmembers sit on the Safety Committee?	14
5.	Where to find information for the Safety Committee?	15
6.	Meetings, records and recommendations	16

RICHTLIJNEN VOOR DE VEILIGHEIDSCOMMISSIE AAN BOORD

1 Waarom een Veiligheidscommissie?

In artikel 26e, lid 1, van de Schepenwet is bepaald dat aan boord van elk schip een veiligheidscommissie (VC) is. Dit voorschrift is een gevolg van het op 30 oktober 1970 tot stand gekomen "Verdrag tot voorkoming van arbeidsongevallen zeevarenden" van de Internationale Arbeidsorganisatie (Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970).

Dit verdrag, het ILO (International Labour Organization) verdrag no.134, richt zich in het bijzonder op het voorkomen van arbeidsongevallen bij zeevarenden.

Getracht wordt dit te bereiken door het stellen van nationale regels die vooral betrekking hebben op de uitrusting van het schip en de persoonlijke beschermingsmiddelen.

Daarbij gaat het niet alleen om regels in wettelijke kaders en in collectieve arbeidsovereenkomsten, maar ook om voorlichting, het stimuleren van gezamenlijke activiteiten van werkgevers en de werknemers aan boord en het bevorderen van het veiligheidsbewustzijn.

De belangrijkste taak van de veiligheidscommissie is het adviseren van de kapitein over maatregelen ter voorkoming van arbeidsongevallen aan boord.

De omstandigheden aan boord van zeeschepen brengen mee dat aan het werken vaak specifieke risico's zijn verbonden, daarom moet men voortdurend bedacht zijn op veiligheid.

Men moet weten wat te doen, hoe op een verantwoorde wijze wordt omgegaan met materialen en gereedschappen en hoe en wanneer gebruik moet worden gemaakt van de (persoonlijke) beschermingsmiddelen.

Het voorkomen van ongevallen ligt voor een groot deel in handen van de zeevarenden zelf. Suggesties en ideeën over het voorkomen van ongevallen dienen dan ook mede afkomstig te zijn van de opvarenden. Ook hierin kan de veiligheidscommissie een rol van betekenis spelen.

Voorts is overeenkomstig art. 26a, lid 1, van de Schepenwet (evenals de VC gegrond op hetzelfde ILO verdrag no.134) de Algemene Commissie tot Voorkoming van Arbeidsongevallen Zeevarenden (ACVAZ) ingesteld. De ACVAZ is een onafhankelijke commissie van vertegenwoordigers van de werkgevers- en werknemersorganisaties en de ministeries van Verkeer en Waterstaat, Sociale Zaken en Werkgelegenheid en Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. Haar taak is de minister van Infrastructuur en Milieu te adviseren over maatregelen ter voorkoming van arbeidsongevallen bij zeevarenden.

2 Waarom voorkomen van ongevallen?

Waarom extra aandacht voor het voorkomen van arbeidsongevallen? Iedereen past toch wel op? Veel zeevarenden denken dat zichzelf en de collega's veilig werken. Helaas blijkt dat niet uit de beschikbare cijfers. De praktijk geeft aan dat veel ongevallen te voorkomen waren geweest door het nemen van de nodige voorzorgsmaatregelen.

Zowel voor de werkgever als voor de werknemer is veiligheid aan boord een belangrijke zaak.

Voor de werknemer betekent een ongeval vaak veel persoonlijk leed, blijvend letsel en soms blijvende arbeidsongeschiktheid. De werkgever, de reder, ervaart een ongeval eveneens als een negatieve gebeurtenis, daar hij in belangrijke mate verantwoordelijk is voor het welzijn van zijn werknemers.

Bovendien worden de kosten voor de werkgever bij arbeidsongeschiktheid van de zeevarende steeds hoger doordat de werkgever hogere premies moet gaan betalen.

Op grond van de huidige regelgeving wordt het aantal arbeidsongeschikten in een bedrijf direct vertaald in een hogere gedifferentieerde WAO premie. Tenslotte heeft de werkgever ook een rechtstreeks financieel belang bij het voorkomen van ongevallen, daar de kosten van het doorbetalen van het loon van de zeevarende gedurende een bepaalde periode voor rekening van de werkgever komen.

Bij voortdurende dient dan ook gestreefd te worden naar veilig werken, daar minder verzuim door ongevallen niet alleen de doelmatigheid van het werk ten goede komt, maar ook leidt tot een hogere arbeidsproductiviteit.

Veiligheid loont!

3 Welke taken heeft de Veiligheidscommissie?

1. De VC adviseert de kapitein met betrekking tot maatregelen ter voorkoming van arbeidsongevallen. Dit betekent:
 - a. het regelmatig maken van veiligheidsrondes over het schip. Juist de regelmaat maakt een vergelijk mogelijk, zodat een verslechtering voor wat betreft de constructie of uitrusting (bijvoorbeeld als gevolg van slijtage) tijdig wordt opgemerkt;
 - b. het signaleren van onveilige situaties, van onveilig handelen en van het gebruik van onveilig materiaal en gereedschap;
 - c. het toezien op het correct gebruik van de voorgeschreven persoonlijke beschermingsmiddelen; en
 - d. dat wanneer zich een arbeidsongeval mocht voordoen, dit zal worden onderzocht en waarbij aan de hand van de bevindingen zonodig advies wordt uitgebracht aan de kapitein teneinde herhaling van een soortgelijk ongeval te voorkomen.
2. De VC informeert de ACVAZ (Algemene Commissie tot Voorkoming van Arbeidsongevallen Zeevarenden). Dit betekent:
 - a. het verschaffen van informatie wanneer de kapitein geen of onvoldoende gevolg geeft aan een advies van de VC;
 - b. het zo goed en vaak als mogelijk verschaffen van informatie over opgemerkte structurele problemen met betrekking tot de arbeidsveiligheid.

Het doel van de VC, het voorkomen van arbeidsongevallen, kan mede worden bereikt door informerende, voorlichtende en stimulerende activiteiten van de leden van de VC.

De leden van de VC moeten proberen de gehele bemanning veiligheidsbewust te maken. Dit kan door de eigen werkhouding, door het inwinnen van informatie bij de overige opvarenden en door het bewust observeren van de wijze van werken aan boord in het algemeen, in het bijzonder het gebruik van de (persoonlijke) beschermingsmiddelen.

Echter, de VC neemt nooit de verantwoordelijkheid van de scheepsleiding over voor wat betreft het veilig werken aan boord.

N.B.: De kapitein heeft krachtens de Schepenwet (artikel 9, lid 2) de plicht tot kennisgeving van averijen en ongevallen. Dit geschiedt in het geval zich aan boord een arbeidsongeval voordoet door middel van het in omloop zijnde 'Ongevallen registratie formulier' en het wordt gemeld aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT/Scheepvaart).

Teneinde de administratieve lastendruk zowel aan boord als aan de wal terug te dringen, zijn de ACVAZ en de ILT/Scheepvaart overeengekomen dat de ACVAZ voor het uitvoeren van haar taak gebruik kan maken van de ongevalgegevens zoals deze met het bovengenoemde 'Ongevallen registratie formulier' ter kennisgeving zijn ingediend.

4 Hoe is de Veiligheidscommissie samengesteld?

De kapitein benoemt bij voorkeur vrijwilligers als leden van de VC. De te benoemen leden moeten ten minste één jaar praktijkervaring op zee hebben. Zowel de officieren als de gezellen evenals de verschillende diensten aan boord dienen, zo mogelijk, vertegenwoordigd te zijn. In sommige gevallen voldoet een “één persoon” commissie aan de regels, maar de regels schrijven slechts de minimale samenstelling van de VC voor.

De samenstelling van de VC wordt door de gezagvoerder in het scheepsdagboek en de bladwijzer vermeld. De leden van de VC worden op de monsterrol/bemanningslijst, met de letters VC achter de naam, aangegeven.

5 Waar haalt de Veiligheidscommissie de informatie vandaan?

De leden van de VC zijn praktijkmensen en beschikken dus al over een bepaalde hoeveelheid kennis en kunde. Voorts zijn er tal van informatiebronnen, zoals de publicaties "Accident prevention on board ship at sea and in port", an ILO code of practice, en "Safety and Health at Sea", a practical manual for seafarers (Arne Sagen en Pat Mitchell). Bovendien is het plan opgevat om "Dat is juist!", een handleiding voor het veilig werken aan boord, te actualiseren en opnieuw uit te geven.

Is er meer advies of informatie nodig, aarzel dan niet dit in te winnen bij:

1. het secretariaat van de ACVAZ, Postbus 16191, 2500 BD DEN HAAG; of
2. de Stichting Koopvaardij, Postbus 9251, 1006 AG Amsterdam.

6 Bijeenkomsten, administratie en adviezen

De VC komt in elk geval eenmaal per maand bijeen en ook de “één persoon” commissie inventariseert ten minste eenmaal per maand de eventuele punten waarop nadere actie moet worden genomen.

Indien de VC actie nodig acht, wordt een schriftelijk advies aan de kapitein uitgebracht. De kapitein beslist of onmiddellijke actie mogelijk en nodig is. De kapitein informeert de VC schriftelijk over de naar aanleiding van het advies genomen maatregelen. Indien de VC zich niet kan verenigen met de maatregelen of de uitvoering daarvan, wordt hiervan melding gemaakt in het scheepsdagboek met een verwijzing hiernaar op de bladwijzer. Tevens wordt in dit geval het advies met vermelding van alle relevante feiten, ter kennis gebracht aan de ACVAZ.

Het advies wordt vervolgens in de eerstvolgende ACVAZ vergadering aan de orde gesteld.

De ACVAZ zal trachten een oplossing te vinden via de reder en/of de ILT/Scheepvaart en vervolgens de VC van haar bevindingen op de hoogte brengen. Ook in het algemeen kan het nuttig zijn de ACVAZ te informeren over waargenomen arbeidsonveilige zaken, omdat deze op meer schepen kunnen voorkomen.

GUIDELINES FOR THE SAFETY COMMITTEE ON BOARD DUTCH FLAG VESSELS

1 Why a Safety Committee?

On all ships under the Dutch flag a safety committee (in Dutch: Veiligheidscommissie and abbreviated to 'VC') must be set up in conformity with article 26 e of the Shipping Act. The decision to require all ships to have a safety committee on ships flying the Dutch flag is based on ILO Convention no.134. The purpose of the convention is the prevention of occupational accidents on board of seagoing vessels.

This objective may be achieved not only by making rules laid down in laws and in agreements between ship owners and seafarers, but also by means of providing information on accidents, by joint activities between the management and the crew on board and by promoting the safety awareness.

The most important job of the safety committee is to advise the captain on measures to prevent occupational accidents on board.

Working conditions on board often involve specific risks and all crewmembers should know exactly what they are doing, how to handle materials and tools and when and how to use (personal) protective equipment. To a large extent the seafarers themselves have to prevent the accidents. The best ideas on how to improve safety should come from experiences on the spot and the safety committee can encourage fellow crewmembers to make suggestions.

In accordance with article 26a of the Shipping Act (like the safety committee based on the same abovementioned ILO Convention) there is the General Committee for the Prevention of Occupational Accidents to Seamen (in Dutch abbreviated to 'ACVAZ'). Representatives of the Government, employers and employees are members of this committee. The ACVAZ has the task of advising the Ministry of Human Environment and Transport Inspectorate measures to be taken for the prevention of occupational accidents to seamen.

2 Why accident prevention?

You may wonder why it is necessary to make such an issue of safety. It would seem only natural that seafarers should take care without being advised to do so and many crewmembers already observe sufficient precautions. However, accidents statistics prove that far too many accidents still occur on board of ships and many could either have been prevented altogether or else the personal consequences could have been reduced by the right precautions. Safety on board is important, both for seafarers and employers. Too many accidents result in personal suffering due to permanent injury and sometimes permanent disablement. The employer, the owner, also perceives an accident as a negative event, because he is highly responsible for the welfare of his employees.

The costs for the employers will increase in case of disability of the seafarer. The employer will have to pay more social security contributions. Apart from this increase, the employer has to pay for a certain period of time the wages of the seafarer in case of illness.

So, it is important to have a low accident rate, not only from the social point of view (welfare and working conditions of the crew) but also from the economic point of view (higher labour productivity and lower manning costs).
Safety pays!

3 Which duties for the Safety Committee?

1. The safety committee advises the captain. This implies:
 - a. making regular safety rounds to assess shipboard safety;
 - b. to bring to the captain's notice all dangerous situations or procedures and the use of unsuitable materials/equipment;
 - c. checking the use of (personal) protective equipment;
 - d. investigating and reporting on accidents;
 - e. making recommendations to the ship's captain/management to prevent repetition.

2. The safety committee informs the ACVAZ. This implies:
 - a. providing information when the captain refuses to implement the advice of the safety committee;
 - b. providing information on all other relevant safety matters in case of structural problems.

The safety committee can also play a vital role by informing and stimulating fellow crewmembers to prevent accidents. However, this committee does not relieve the ship's management of their responsibility for the safety on board.

Mind! In virtue of the Netherlands Shipping Act (art. 9, par.2) the captain is obliged to give notice of occupational accidents. Such accidents that occur on board shall be notified by means of a so called Accidents registration form that must be submitted to the Netherlands Shipping Inspectorate.

In order to reduce the administration burden both on board of ships and in the office ashore the ACVAZ and the abovementioned inspectorate have agreed that for carrying out her task ACVAZ can make use of the accident's data as written down in the Accidents registration form.

4 Which crewmembers sit on the Safety Committee?

The master will appoint, if possible, volunteers as member to the safety committee. All members must have at least one year of practice at sea. Both officers and crew and also the various departments should be represented as widely as possible. In some cases a "one person" committee may comply with the rules. The rules only specify the bare minimum. The master will record the members of the safety committee in the ship's log and the abbreviation 'VC' will be noted behind a member's name on the muster list.

5 Where to find information for the Safety Committee?

The members of the safety committee are acquainted with ships, so they have their own knowledge and experience. Further sources of information are among other things the booklet "Accident prevention on board ship at sea and in port", an ILO (International Labour Organization) code of practice, and "Safety and Health at Sea", a practical manual for seafarers (Arne Sagen and Pat Mitchell). Moreover "Dat is juist!", a Dutch-language manual for safe working will be re-published after bringing up to date.

Do not hesitate to ask for additional information that can be obtained from:

1. ACVAZ, P.O. Box 16191, 2500 BD DEN HAAG, The Netherlands; or
2. Stichting Koopvaardij, P.O. Box 9251, 1006 AG Amsterdam, The Netherlands.

6 Meetings, records and recommendations

The safety committee has to meet at least once a month and it must keep record of the meetings. A "one person" committee also has to keep a record and make a note of any actions. Whenever the committee concludes that action should be taken, a written recommendation has to be submitted to the captain. The captain decides whether immediate action is necessary and is possible.

The captain should always report to the committee in writing which action was taken because of the recommendation or why no action has been taken.

If the safety committee does not agree with the captain about the follow-up of the recommendation, this must be recorded in the logbook and its table of contents. In this case the safety committee will also inform the ACVAZ (for the address see 5.1) about the recommendation, stating all relevant facts. The case will be discussed in the next meeting of the ACVAZ. The ACVAZ will try to find a solution through the owner and/or the Head of the Netherlands Shipping Inspectorate. Finally the safety committee will be informed by the ACVAZ about the findings and the results.

In general it may be useful to inform the ACVAZ of structural unsafe working conditions, because these may occur on board of any other ship.



This is a publication of

**Human Environment and Transport
Inspectorate**

Netherlands Shipping Inspectorate
P.O. Box 16191 | 2500 BD The Hague | The Netherlands
www.ilent.nl | Twitter: @InspectieLenT
T +31 (0)88 489 00 00

December 2012