

Veiligheidstrainingen voor de passagiersvaart en binnenvaart

Studiegids 2019

Mei 2019

© copyright Edumar

Skil 5
8711 CN Workum

0515 - 541067
06 - 54278606



GrootVaarbewijs.nl
Rijnpatent.nl
SchipperRondvaartboot.nl
MatroosBinnenvaart.nl
BHV-Binnenvaart.nl



Inhoud

- 1.1 Veiligheidstrainingen bij Edumar
- 1.2 ARBO wetgeving en de rol van de BHV-er
- 2.1 Specifieke uitgangspunten voor nautische veiligheidsopleidingen
- 2.2 Doelstellingen van de trainingen
- 2.3 Ontruimingsoefeningen
- 2.4 Organisatie van de veiligheidstrainingen
- 2.5 Opleiding Eerste Hulpverlener (EHV)
- 2.6 Opleiding Deskundige Passagiersvaart (DPV)
- 3.1 Wettelijke grondslagen voor de veiligheidsopleidingen (RSP)
- 4.1 Kwaliteitscontroles en accreditaties

1.0 Veiligheidstrainingen bij Edumar

Sinds 2014 is Edumar door het Ministerie van IlenT geaccrediteerd voor het geven van de veiligheidstrainingen zoals die zijn opgenomen in het Reglement voor Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP).

Het gaat hierbij voorlopig over de volgende opleidingen:

- Eerste Hulpverlener (EHV)
- Deskundige Passagiersvaart (DPV)



De globale inhoud van beide opleidingen is als volgt:

| | EHV | DPV |
|---|-----|-----|
| 1. Eerste Hulp Bij Ongevallen (EHBO) | | |
| 1.1 Spoedeisende Eerste hulp | x | x |
| 1.2 Niet Spoedeisende Eerste Hulp | x | x |
| 2. Brand | | |
| 2.1 Brandpreventie | x | x |
| 2.2 Brandbestrijding | x | x |
| 2.3 Automatische sprinklerinstallaties en brandmeldsystemen | | x |
| 3. Calamiteiten, reddingsmiddelen en conflicthantering | | |
| 3.1 Communicatie bij calamiteiten | x | x |
| 3.2 Ontruiming en evacuatie | x | x |
| 3.3 Reddingsmiddelen en veiligheidsinventaris | x | x |
| 3.4 Man overboord en man binnenboord | x | x |
| 3.5 Preventie aan boord | x | x |
| 3.6 Veiligheidsrol en veiligheidsinrichting en veiligheidsdossier | | x |
| 3.7 Stabiliteit van passagiersschepen bij averij | | x |
| 3.8 Conflicthantering, omgaan met agressie en paniek | | x |

De volledige inhoud is te vinden in de toetsmatrijs.

Na afronding van een bovengenoemde opleiding ontvangt de deelnemer een internationaal erkend Veiligheidspaspoort zoals deze ook is opgenomen in het RSP.

Hiermee kan tevens worden aangetoond dat de houder van het paspoort is opgeleid en getraind in de genoemde onderdelen.

1.1 ARBO wetgeving en de rol van de BHV-er

Voor veel bedrijven is het nog onduidelijk hoe de regelgeving over de BHV in Nederland precies geregeld is. En dat geldt ook voor de binnenvaart, passagiersvaart en zeilende chartervaart.

Hierbij komen er veel vragen voorbij:

- Hoeveel BHV-ers dienen aan boord aanwezig te zijn?
- Welke opleiding dient een BHV-er te hebben gevolgd?
- Bij welke bemanningsfunctie hoort ook een BHV-taak? (schipper/matroos/horeca)
- Hoe worden de BHV-ers opgeleid en getraind?
- Waar moet een opleiding aan voldoen?
- Welke onderdelen dienen er getraind te worden?
- Hoe worden de kennis en vaardigheden voldoende op peil gehouden?
- Hoe vaak worden er veiligheidsoefeningen uitgevoerd?
- Hoe worden calamiteiten en gebeurtenissen geadmistreerd?
- Hoe lang is een opleidingscertificaat geldig?

Het zal u wellicht verbazen dat juist de werkgever/schipper daar in de meeste gevallen zelf het antwoord op moet geven. Het antwoord op al die vragen is vooral afhankelijk van de omstandigheden en de complexiteit op de eigen werkplek. Dit noemen we in de ARBO-wet het principe van *'maatwerk op basis van de complexiteit op eigen werkplek'*.

Op al deze vragen worden de antwoorden, vanaf 2007, niet voorgeschreven door de ARBO-wet. De ARBO-wet verplicht de werkgever, bij de nieuwe uitvoering juist om daar zelf daar een gedegen organisatie voor op te zetten.

Voor wie is een BHV inrichting verplicht?

Elke werkgever is volgens de ARBO-wet verplicht om de BHV zelf te organiseren en vorm te geven. Sinds de wijziging van de wetgeving in 2007, maakt het niet uit of er slechts 1 of 25 medewerkers in dienst zijn.

Alleen als iemand volledig alleen werkt, vervalt deze BHV plicht. Als er echter in die werkomgeving toch wel eens mensen langs komen, bijvoorbeeld klanten of gasten, dan moet een dergelijk eenmansbedrijf, alsnog een BHV organisatie opzetten.

Als de BHV binnen de werksituatie niet op orde is, kan dat de volgende consequenties opleveren:

- Bij controles door de bevoegde autoriteiten (Inspectie) kunnen stevige boetes worden uitgedeeld.
- In geval van calamiteiten kan na afloop een onderzoek worden ingesteld naar de gehele veiligheidsorganisatie, inclusief de BHV. Ook daar kunnen boetes en/of aansprakelijkheden uit voortvloeien.

Complexiteit en het maatwerkprincipe

Het uitgangspunt is dat BHV 'maatwerk' is. Dit principe is juist ontworpen om invulling te geven aan de complexiteit van de eigen werkplek. Om maatwerkprincipe mogelijk te maken, is de Arbowet in 2007 aanzienlijk gewijzigd. De wijze van invulling is dus veel meer teruggelegd bij de werkgever zelf. In de huidige ARBO-wet dient de werkgever, de risico's dus veel meer zelf te inventariseren en daaruit een gedegen BHV-organisatie voor op te zetten.

Als het gaat om de BHV, komen we in de praktijk nog steeds vele restanten uit het verleden tegen die inmiddels (sinds 2007) al lang zijn achterhaald. Bijvoorbeeld over het verplichte aantal BHV-ers en de wettelijke geldigheidsduur van een BHV-certificaat.

Maatgevende factoren die bepalend zijn voor het inrichten van de BHV-organisatie:

- De aard, grootte en complexiteit van de werkplek. Daarbij ook hoe deze gebruikt wordt:
 - Toegankelijkheid
 - Aantal en formaat van de verblijven
 - Brandveiligheid
- Werknemers
 - Hoeveel aanwezige (vaste) werknemers
 - Werkplek van de aanwezige werknemers
 - Fysieke beperkingen van de aanwezige werknemers
- Aanwezigheid van andere personen dan werknemers (gasten):
 - Aantal
 - Mobiliteit
 - Nationaliteit
 - De mate van zelfredzaamheid
- Beschikbaarheid en opkomsttijd van de professionele hulpverleningsdiensten:
 - bereikbaarheid voor hulpverleners
 - opkomsttijd voor hulpdiensten
 - overbruggen van de tijd totdat de hulpverleningsdiensten zijn gearriveerd
- Externe risico's:
 - Situaties in de omgeving met aanzienlijke risico's
 - Externe incidenten die een risico kunnen vormen

Voor de situatie van passagiersschepen is deze complexiteit aanzienlijk en dient daar ook een eigen BHV-organisatie voor worden opgesteld (maatwerk).

Risico Inventarisatie en Evaluatie (RI&E)

De organisatie van de BHV komt voort uit de Risico Inventarisatie en Evaluatie (RI&E) van de eigen werkomgeving. In deze RI&E worden er twee soorten risico's in kaart gebracht:

- Risico's uit RI&E Deze worden door middel van maatregelen en voorzieningen zo veel mogelijk, bij de bron, aangepakt en voorkomen.
- Restrisiko's Bijvoorbeeld een ongeval of een brand. Deze risico's dienen te worden afgedekt met een BHV-organisatie.

Voorbeeld

- Risico uit RI&E De opvarenden lopen het gevaar om in het water te vallen.
Maatregelen Het plaatsen van een railing van minimaal 90 cm hoog
 Het dragen van een reddingsvest (als PMB)
- Restrisiko Iemand valt toch overboord
Maatregelen BHV toepassen in de vorm van een MOB procedure

BHV in de ARBO-wet

De BHV wordt in de ARBO-wet voorgeschreven in artikel 15.

ARBO-wet Deskundige bijstand op het gebied van BHV

Artikel 15 (samengevat)

1. De werkgever laat zich bijstaan door een of meer werknemers die door hem zijn aangewezen als bedrijfshulpverleners.
2. Het verlenen van de bijstand houdt in elk geval in:
 - a. het verlenen van EHBO
 - b. het beperken en bestrijden van brand en het beperken van de gevolgen van ongevallen
 - c. het in noodsituaties alarmeren en evacueren van de aanwezige personen
3. De bedrijfshulpverleners beschikken over een zodanige opleiding en uitrusting, zijn zodanig in aantal en zodanig georganiseerd dat zij de genoemde taken naar behoren kunnen vervullen.

Hoeveel BHV-ers moeten er binnen een bedrijf aanwezig zijn?

De huidige ARBO-wet geeft dus alleen aan dat de werkgever/schipper doeltreffende maatregelen moet nemen op het gebied van de BHV-organisatie. Deze maatregelen moeten in de complexiteit van de werksituatie voldoen aan de volgende criteria:

- *Voldoende* BHV-ers aanwezig
- *Voldoende* opgeleid en getraind om hun BHV-taken te kunnen uitvoeren
- *Passend* bij hun taken aan boord (met name bij een calamiteit !)

Welke opleiding moet de BHV-er volgen?

Een BHV-er dient te beschikken over een voldoende opleiding, training en uitrusting om de BHV-taken naar behoren te kunnen uitvoeren. Deze opleiding moet dus ook aansluiten bij de risico's op de eigen werkomgeving.

Een aantal bedrijfsrisico's is voor alle bedrijven hetzelfde. Denk bijvoorbeeld aan brand of een persoonlijk ongeval. In het algemeen zijn er vier algemene BHV-taken te onderscheiden:

- Verlenen van EHBO (levensbedreigend en NIET-levensbedreigend)
- Beperken en bestrijden van een beginnende brand
- Alarmeren en evacueren van iedereen in het schip in noodsituaties
- Inroepen van professionele hulp (noodmelding 112 of VHF)

Als een bedrijf te maken heeft met bijzondere omstandigheden en bijzondere bedrijfsrisico's dan kan een aanvullende opleiding en/of training nodig zijn. Voor een (zeilende)passagiersschip is dat zeker het geval. Dus moet ook daar in het bijzonder voor worden getraind.

De BHV-er moet worden getraind en opgeleid voor alle mogelijke restrisico's. Dus ook in de specifieke scenario's zoals bijvoorbeeld MOB, lek raken en verlaten schip.

Wie moet er aan boord BHV-er worden?

Iedereen kan aangewezen worden als BHV-er. Daarbij dient een BHV taak wel te passen bij de plek op de werkvloer. In de setting van een schip is, in geval van een calamiteit, de schipper vaak gebonden aan zijn taken bij de stuurstand en bij de marifoon. Bij een calamiteit of een noodsituatie is het vaak juist de bemanning de BHV-taken zal moeten uitvoeren (matroos of horeca).

Het gaat er volgens de ARBO-wet niet om, dat er iemand met een BVH pasje aan boord is, maar of degene die daadwerkelijk de BHV taken moet uitvoeren, voldoende is opgeleid en kundig is om dat te doen.

Aan welke eisen dient een BHV-er te voldoen?

Volgens artikel 15 wijst de werkgever aan welke werknemers, in geval van calamiteiten, moeten optreden als BHV-er. Verder schrijft dit artikel voor dat de BHV-er voldoende moet zijn opgeleid om bij calamiteiten zijn taken te kunnen uitvoeren.

Volgens de huidige ARBO-wet is het aan de werkgever/schipper om zelf te beoordelen of een standaard BHV training, voldoende is voor de bijbehorende BHV-taken aan boord van het schip. Het begrip 'opgeleid' omvat daarom ook veel meer dan alleen een standaard BHV-training. Onder opleiding vallen bijvoorbeeld de volgende zaken:

- Basistraining BHV (standaard BHV met inhoud zoals EHBO, brand, noodmelding)
- Veiligheidsoefening (bijvoorbeeld ontruiming schip, MOB, hartstilstand schipper)
- Schriftelijke werkinstructies
- Mondelinge werkinstructies

Ook de veiligheidstrainingen uit de Rijnvaart en de zeevaart voldoen vaak prima voor de BHV-taken aan boord. Maar ook dat is aan de werkgever/schipper zelf te beoordelen.

De werkgever/schipper moet dus ook zelf beoordelen of een standaard BHV training bedoeld voor kantoor- en ziekenhuismedewerkers, wel voldoet aan de taken die een BHV-er aan boord van een schip moet kunnen uitvoeren.

Het gaat er volgens de ARBO-wet niet om of een BHV-er een geldig BVH certificaat heeft, maar of degene die de BHV taken aan boord moet uitvoeren, voldoende is opgeleid en getraind voor de omstandigheden aan boord van het schip.

Hoe blijven de kennis en vaardigheden van de BHV-er op peil?

Na de opleiding moet het opleidingsniveau op peil worden gehouden. Dit betekent dat er regelmatig na- of bijscholing van zal moeten plaatsvinden. Ook dat is weer afhankelijk van de complexiteit in de werkomgeving (het schip).

Waarom is het houden van een BHV-oefening belangrijk?

Door regelmatig een BHV-oefening te doen, kunnen de gebreken in de BHV organisatie naar boven komen. En op basis hiervan kunnen er aanpassingen worden gedaan. Een ander belangrijk doel van oefenen is het op peil houden van de vaardigheden van de BHV-ers en andere personen aan boord (werknemers en gasten).

Naast het oefenen van de ontruimingsprocedures, zullen de BHV-ers ook de vaardigheden op het gebied van eerste hulp en brandbestrijding regelmatig moeten oefenen om in noodsituaties adequaat te kunnen handelen.

RI&E en de daaruit voortkomende (oefen-)scenarios

Op basis van de RI&E worden alle risico's in kaart gebracht.

Een aantal retrisico's zijn algemeen en voor alle bedrijfsplekken gelijk. Bijvoorbeeld:

- Hartstilstand
- Ernstig bloedverlies
- Botbreuk
- Snijwond
- Bloedneus
- Vuiltje in het oog
- Een kleine beginnende brand die geblust kan worden

Maar een aantal retrisico's zijn specifiek voor de eigen werkplek, Bijvoorbeeld:

- Een uitslaande brand aan boord (tijdens stilliggen en op ruim open water)
- Bij lek raken, scheef gaan, kapseizen
- Bij een gast overboord, matroos overboord, schipper overboord
- Bij aan de grond raken
- Bij uitval van de schipper
- Bij stuurloosheid (roeruitval, voortstuwingsproblemen)
- Bij calamiteiten op ruim open water

Bewijslast kennis en kunde

De werkgever is dus zelf verantwoordelijk om de kennis en vaardigheden van de BHV-er (medewerker) op peil te houden. Hiervoor dient er ook een administratie/bewijslast te zijn. Bij het uitvoeren van een ontruimingsoefening moet deze dus wel geadministreerd worden. En bij voorkeur ook schriftelijk geëvalueerd met bijbehorende aandacht- en verbeterpunten.

Hoe vaak moet de BHV-er zijn opleiding herhalen?

In de huidige wetgeving wordt er geen wettelijk termijn meer genoemd waarbinnen de BHV-er zijn kennis, kunde en vaardigheden moet herhalen. Het is aan de werkgever om te bepalen wat er voldoende is om het herhalingstermijn zelf te bepalen.

Hoe lang is een BHV-certificaat geldig?

Er bestaat géén wettelijk voorschrift over de houdbaarheidsdatum van een BHV-certificaat. Er zijn verschillende instanties in Nederland die nog wel een 1 of 2 jaarlijkse herhaling als norm aanhouden. Deze 'houdbaarheid' komt echter nog voort uit de beleidsregels die hoorden bij de ARBO-wet van vóór 2007. Deze beleidsregels zijn inmiddels vervallen.

Een BHV-certificaat dat door Edumar wordt afgegeven heeft om die reden dus alleen een datum van afgifte. De houder, of eigenlijk de werkgever, bepaalt zelf hoe vaak het nodig is om de belangrijkste BHV vaardigheden te herhalen.

Hoe lang is een EHV stempel in het RSP veiligheidspaspoort geldig ?

Het Reglement voor Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) schrijft voor dat passagiersschepen op de Rijn, voldoende *Eerstehulpverleners* (EHV-ers) aan boord moeten hebben. De taken van deze EHV-ers hebben een sterke overeenkomst met de taken die we aan wal aan een BHV-er toeschrijven.

Het RSP hanteert echter wél een wettelijk geldigheidstermijn van 1 jaar voor een EHV-stempel in het veiligheidspaspoort. Deze geldigheid kan dan worden verlengd door het doen van een herhalingstraining van één dag.

2.1 Specifieke uitgangspunten voor nautische veiligheidsopleidingen

De veiligheidstrainingen voor de passagiersvaart heeft veel overeenkomsten met BHV training voor aan wal. Maar de situatie aan boord van schepen vraagt om meer specifieke aandachtspunten. Bij Edumar hebben wij ons volledig gespecialiseerd in de situatie en omstandigheden van een varend schip.

De veiligheidsopleidingen zijn gericht op de Nederlandse binnenvaart en in het bijzonder op de Nederlandse en Europese passagiersvaart. Het zwaartepunt ligt niet alleen op het uitvoeren van de handelingen van brandbestrijding en hulpverlening, maar ook op de complexiteit aan boord van schepen op de binnenwateren.

Onderwerpen die in het bijzonder aan bod komen zijn onder andere:

- Verantwoordelijkheden (eigenaar, schipper, bemanning)
- Melding van een calamiteit (marifoon, 112, protocol)
- Aanrijdtijden en aanvaartijden hulpdiensten
- Zelfredzaamheid
- Veiligheidsmiddelen aan boord
- Vluchtroutes, nooduitgangen en verzamelplaatsen
- Ontruiming en evacuatie van grote groepen
- Beperkte mobiliteit van passagiers (ouderen)
- Specifieke aandachtspunten voor brandveiligheid aan boord

Op schepen, en in het bijzonder passagiersschepen, is in geval van nood een goed getrainde bemanning van levensbelang. De passagiers zijn, bij calamiteiten, in hoge mate afhankelijk van de vaste bemanning. Daarom mag van deze individuele bemanningsleden worden verwacht dat zij

- bekend zijn op het schip
- weten waar de veiligheidsmiddelen zijn en hoe ze ingezet moeten worden
- voldoende kennis hebben van het gehele veiligheidssysteem
- op de hoogte zijn van de juiste veiligheidsprocedures
- Een sturende en begeleidende rol kunnen uitvoeren bij calamiteiten

Verantwoordelijkheden

Veiligheid is een verantwoordelijkheid voor iedereen die zich aan boord bevindt. Maar niet iedereen heeft dezelfde verantwoordelijkheid.

Als het gaat om de verantwoordelijkheden maken we onderscheid in:

- Eigenaar/Exploitant/Rederij
- Schipper
- Vaste nautische bemanning
- Horeca personeel (kok, bediening, schoonmaak)
- Gasten aan boord

Verantwoordelijkheden van Eigenaar

De eigenaar van een schip moet zorgen dat de risico's op het schip tot een minimum worden beperkt.

De verantwoordelijkheid van de schipper (Goed zeemanschap)

Tijdens de vaart heeft de schipper het gezag én de verantwoordelijkheid over het schip, de bemanning en opvarenden.

Aan boord gelden duidelijke regels:

- Alle opvarenden moeten goed geïnformeerd zijn en zich houden aan de opgedragen instructies.
- Iedere opvarende is gehouden om de aanwijzingen en bevelen van de schipper op te volgen.

De schipper is wettelijk verantwoordelijk om zich te houden aan de artikelen die te maken hebben met het Goede Zeemanschap.

Strafrechtelijk onderzoek bij ernstige calamiteiten

Bij een ernstige calamiteit zal er na afloop altijd een strafrechtelijk onderzoek worden uitgevoerd. De bevoegde autoriteiten zullen uitzoeken of er een schuldvraag is en of er achteraf eventueel sprake is van een nalatigheid. In dat geval kunnen de betrokkenen aansprakelijk worden gesteld.

Ook een gebrek of een tekort aan instructie, voorlichting en training kan hierbij worden gezien als vorm van nalatigheid.

Zelfredzaamheid

Door de langere aanrijtijd/aanvaartijd kan het zijn er van de EHVer een veel grotere zelfredzaamheid wordt verwacht dan op de wal.

Op de wal zal de EHV-er doorgaans binnen 10 minuten worden afgelost door de professionele hulpdiensten. Op het water kan dat (afhankelijk van de situatie) aanzienlijk langer zijn.

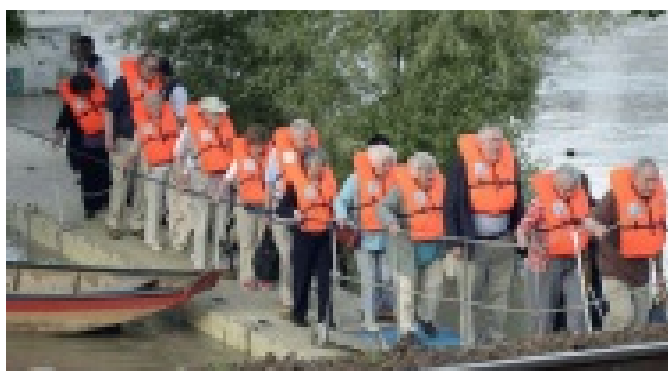
De eigenaar, schipper en bemanning dienen zich in grote mate bewust te zijn van de noodzaak tot zelfredzaamheid. Tijdens de opleidingen komen we hier uitgebreid op terug

Communicatie aan boord

De schipper is gebonden aan het stuurhuis. Dat maakt het bijzonder lastig precies te overzien wat er aan de hand is. De schipper dient aan de ene kant geïnformeerde te worden, maar aan de ander kant dient hij (op afstand) ook de leiding te nemen aan de acties en handelingen aan boord. Vaak is er sprake van een grote afstand en een beperkte communicatie. In het gunstige geval is er sprake van een intercom, Maar dat is lang niet altijd het geval.

Beperkte mobiliteit

Vooraf bij de internationale passagiersvaart is het aantal oudere personen veel meer vertegenwoordigd. Daarmee is de kans op mensen met een beperkte mobiliteit ook veel groter.



Door de bouw en inrichting van het schip kunnen, in geval van evacuatie, deze problemen nog eens versterkt worden. Het komt regelmatig voor dat de (vlucht-)route naar buiten loopt langs nauwe doorgangen, steile trappen en zware luiken. Soms zelfs door keukens en opslagruimtes. Voor mensen met een fysieke beperkingen (rolstoelgebruik, slecht ter been en slecht ziend) levert dit nog grotere problemen op

Nationaliteiten en voertaal (internationale Rijnvaart)

De bemanningen van passagiersschepen bestaat uit nautisch en servicepersoneel. Vaak van uiteenlopende nationaliteiten. De hotelschepen op de Rijn en Donau hebben bemanningsleden van diverse afkomst:

- Nederlanders
- Duitsers
- Zwitsers
- Oost Europeanen (Tsjechen, Hongaren, Polen, Slowaken, Roemenen etc.)
- Ingezetten van de Balkanlanden (Serven, Kroaten, Bulgaren, etc.)
- Aziaten (Filipijnen, Indonesiërs)

Onder het nautische personeel is de voertaal meestal Duits (Rijnvaart). Het hotelpersoneel spreekt over het algemeen Duits en Engels. Met sommige personeelsleden is het dus lastig communiceren, zeker in geval van een calamiteit. Het is niet ondenkbaar dat bij een calamiteit waarbij paniek ontstaat, de taal een belemmerende factor kan zijn.

Veiligheidsorganisatie

De veiligheidsorganisatie is in de wet gedefinieerd en bestaat uit drie onderdelen:

1. een veiligheidsrol met instructies,
2. een veiligheidsplan van het betreffende schip waarop de plaatsen vermeld staan van de veiligheidsuitrusting
3. het plaatsen van instructies in elke hut.

Met de implementatie van de veiligheidsorganisatie heeft de schipper/eigenaar nog niet aan alle eisen voldaan. Voor een snelle respons op calamiteiten en veilige evacuatie in geval van nood, zijn goede voorbereidingen en een goede geoefendheid van bemanning essentieel. Onbekendheid met de relatief complexe scheepsomgeving en het ontbreken van veilige grond onder de voeten - zeker in geval van nood - heeft negatieve invloed op het gedrag van passagiers.

Bij oefeningen zal getracht moeten worden om uit te gaan van een waarheidsgetrouwe situatie aan boord. Zo kunnen de passagiers variëren in leeftijd, nationaliteit en fysieke conditie. Daarnaast is gebleken dat aan boord van de schepen bemanningsleden van verschillende nationaliteiten werkzaam zijn. Deze factoren kunnen een belangrijke rol spelen bij de mogelijkheden van een tijdige evacuatie.

Inwerken van nieuw personeel

Aan boord van de meeste passagiersschepen krijgt nieuw personeel bij het in dienst treden aan boord van het schip een rondleiding waarbij gewezen wordt op alle zaken die verband houden met de veiligheid aan boord zoals branddeuren, brandblussers, zwemvesten e.d. Ook dat is onderdeel van het gehele veiligheidsmanagement.

Enkele definities

- Getraindheid: *het recent hebben gevolgd van een training*
- Oefenen: *het aan boord simuleren van calamiteiten aan boord en het uitvoeren van een rollenplan (alarmrol).*
- Calamiteit: *Een ongewenste gebeurtenis die kan leiden tot een of meerdere slachtoffers, grote materiële schade of milieuschade'.*

2.2 Doelstellingen van de trainingen

De doelen van de training Eerstehulpverlener zijn als volgt

1. Verhogen van het veiligheidsbewustzijn

- schippers
- matrozen
- bedienend personeel
- kantoor
- leiding

2. Verbeteren van de onderlinge afstemming

- Afspraken maken
- Basis procedures ontwikkelen
- Aan boord
- Met de wal
- Met hulpdiensten

3. Zoeken naar tijdwinst bij calamiteiten

- Vooraf nadenken over scenario's
- Voorbereidt zijn op scenario's
- Vooraf nadenken over de keuzes

4. Het verbeteren van de communicatie bij calamiteiten

- Aan boord
- Per telefoon
- Per marifoon
- Per portofoon
- Per intercom
- Het trainen van een 112 melding
- Ontruiming

5. Het trainen en herhalen van de basale hulpverleners handelingen

- 5 hoofdregels EHBO
- De rol hulpverlener
- Reanimeren met AED
- Procedures bij reanimeren doornemen
- Blusoefening met mobiele blusmiddelen
- Nemen van leiding bij calamiteiten
- Man overboord en onderkoeling

6. Hoe na afloop verder te gaan op de dagelijkse werkvloer ?

- Stimuleren van een veiligheidsbewustzijn
- Blijven overleggen over algemene veiligheid

2.3 Ontruimingsoefeningen

De ontruimingsoefeningen hebben als doel om de bemanning bekend te maken met het schip en de te volgen noodprocedures. Zelfredzaamheid, tijdsoverbrugging en communicatie staan hierbij centraal.

Een oefening bestaat minimaal uit de volgende onderdelen

- Alarm !!
- De bemanning neemt de positie in zoals beschreven in de alarmrol
- De passagiers naar een verzamelplaats dirigeren (ook met mobiliteits problemen)
- Oefenen in communicatie (bijv. handheld portofoons)

De praktijkoefeningen zijn noodzakelijk en hebben veel toegevoegde waarde. Het is van groot belang dat niet alleen geoefend wordt in de afzonderlijke handelingen uit het standaard EHBO, VCA en BHV protocol, maar juist ook in de complexiteit van al deze vaardigheden aan boord van binnenvaartschepen. In het bijzonder van passagiersschepen met een mengeling van diverse nationaliteiten in zowel bemanning als passagiers. Daarbij ook rekening houdend met de fysieke beperkingen van de passagiers (lichamelijk en geestelijk).

De oefening en training dient niet alleen met het nautische personeel gedaan te worden. Maar juist ook alle andere personeelsleden die een taak hebben indien zich een calamiteit aan boord van een hotelschip voordoet. Dus ook bijvoorbeeld de kamermeisjes die de hutten controleren op aanwezigheid van gasten.

Enkele aandachtspunten voor de oefeningen:

- Meertaligheid (Nederlands, Duits, Engels)
- Beperkte mobiliteit (oudere) passagiers
- Beperkingen van gehandicapten (fysiek of verstandelijk).
- De passagiers gaan ervan uit dat de bemanning weet wat er moet gebeuren bij een calamiteit. Zij volgen dan ook de bemanning. Uit onderzoek blijkt dat de passagiers weinig zelfredzaam zijn
- communicatie (gebruik middelen, structuur en leiding)
- Taakverdeling schipper en bemanning. De schipper zal vaak 'vastzitten' in het stuurhuis om het schip zo snel mogelijk naar de wal te varen.
- Er dient aandacht besteed te worden aan het gebruik de boordomroepinstallatie bij calamiteiten.
- een adequate situatiebeoordeling en bepaling van een effectieve reactie
- de passagiers laten beseffen dat er een dreiging is. De passagiers moeten in beweging komen naar een verzamelplaats waarvandaan evacuatie kan plaatsvinden
- leiding en sturing geven aan anderen; er is verschil in autocratisch of democratisch optreden naar passagiers; welk optreden is in welke situatie effectief?
- stress tast de prestatie en het vermogen adequaat te handelen aan.
- kennis van reactiepatronen van passagiers en servicepersoneel bij nood
- het uitwisselen van informatie en feedback; instructies moeten duidelijk en beknopt zijn
- effectieve communicatie (instructies voor actie) met passagiers, communicatie met voldoende bruikbare informatie zodat mensen geholpen worden om de correcte beslissing te nemen. Bijvoorbeeld als passagiers weg moeten: waarom, hoe snel en via welke route?
- het besef dat een noodsituatie complex is en waarom
- de vaardigheid om duidelijke en geruststellende orders te geven, orde bewaren, (beginnende) paniek (kunnen) aanpakken
- Naast oefen scenario's overdag, ook rekening houden met nachtelijke scenario's

2.4 Organisatie van de veiligheidstrainingen

De opleiding Deskundige Passagiersvaart (DPV) heeft een totale duur van 6 dagdelen van 4 uur. De opleiding Eerste Hulp Verleener (EHV) heeft een totale duur van 4 dagdelen van 4 uur. In beide gevallen zijn daarbij ook de praktische competentietoetsen en de theorie-examens inbegrepen.

EERSTEHULPVERLEENER

Basisinhoud EHV

4 dagdelen van 3 uur + 4 uur e-learning

- 1.1 Spoedeisen Eerste hulp
- 1.2 Niet Spoedeisende Eerste Hulp

- 2.1 Brandpreventie
- 2.2 Brandbestrijding

- 3.1 Communicatie bij calamiteiten
- 3.2 Ontruiming en evacuatie
- 3.3 Reddingsmiddelen en veiligheidsinventaris
- 3.4 Man overboord en man binnenboord
- 3.5 Preventie aan boord

DESKUNDIGE PASSAGIERSVAART

Aanvulling naar DPV

2 dagdelen van 3 uur + 2 uur e-lering

- 2.3 Werking automatische sprinklerinstallaties en brandmeldsystemen

- 3.6 Veiligheidsrol en veiligheidsinrichting en veiligheidsdossier
- 3.7 Stabiliteit van passagiersschepen bij averij
- 3.8 Conflicthantering, omgaan met agressie en paniek

Alle leerdoelen zijn verder uitgewerkt in een toetsmatrijs (zie bijlage)

Docenten

Per docent zijn er maximaal 12 deelnemers.

Deze persoon is tevens eindverantwoordelijk in de rol van examinator.

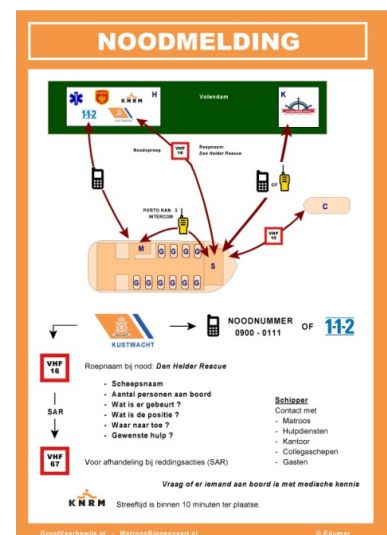
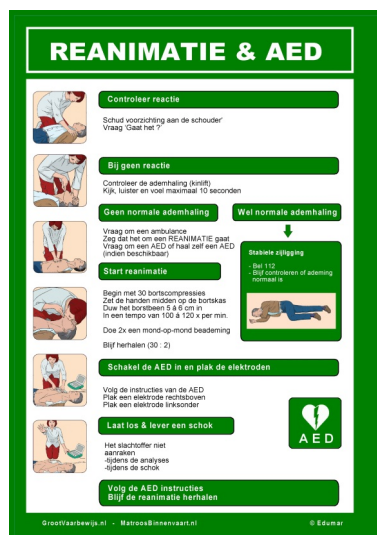
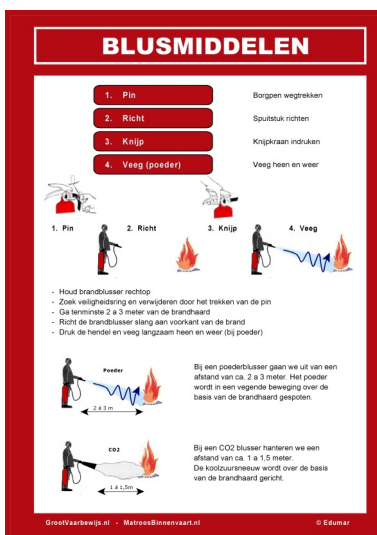
2.5 Cursusmateriaal

Werkmap

Het papieren lesmateriaal dient als theoretische ondersteuning van de opleiding. Al het papieren materiaal is gebundeld in een werkmap.

De volgende onderdelen zijn daarin verwerkt:

- Studiegids van de veiligheidsopleidingen
- Theorieboek dat ook zeer goed te gebruiken is als naslagwerk
- Proefexamens ter voorbereiding op de theorietesten
- Diverse geplastificeerde overzichtskaarten over brand, EHBO en meldingsprocedures
- Een voorbeeld van een veiligheidsplan
- Overzicht van leerzame links op het internet



Enkele voorbeelden van de geplastificeerde overzichtskaarten zoals die te vinden zijn in de werkmap.

Vorbereidingen op de lesdagen

Het lesmateriaal wordt uiterlijk 1 week vóór de eerste training aan de deelnemers uitgereikt.

Om tijdens de lesdagen het meeste rendement te verkrijgen, verzoeken wij de kandidaten, deze dagen ook zelf goed voor te bereiden. Dit kan men het beste doen door het maken van de examenvragen die in de werkmap zitten.

Dit levert de volgende twee voordelen op:

- De deelnemers komen beter voorbereid, met meer kennis, op de training
- Tijdens de training hoeven we minder theorie te doen en kunnen we meer aan praktijk doen.

2.5 Opleiding Eerste Hulpverlener (EHV)

In deze opleiding leren de deelnemers de basishandelingen voor het verlenen van de Eerste Hulp aan boord van een passagiersschip. De opleiding bestaat uit theoretische achtergrond kennis en het uitvoeren praktische handelingen.

De cursus heeft als doel het aanleren van een aantal belangrijke competenties bij het verlenen van Eerste Hulp aan Boord en het vergroten van de kennis en vertrouwen in het handelen tijdens calamiteiten.

Doelgroep

De doelgroep bestaat uit mensen:

- die werkzaam zijn in de passagiersvaart
- zonder voorkennis van eerste hulp

Cursusopbouw en inhoud

De opleiding EHV heeft een wettelijk voorgeschreven aantal van 16 contact-uren. Deze opleiding wordt bij voorkeur aangeboden in 4 lesblokken van 4 uur. Eventueel in 2 lesdagen van 8 uur maar deze vorm heeft geen voorkeur.

De opleiding wordt aangeboden in de vorm 4 strak omliggende modules.

Alle opleidingsonderdelen worden afgesloten met een praktijktest en een theorie-examen in meerkeuzevorm. De praktijkhandelingen worden getoetst middels een vaardigheidstest. Er kunnen ook praktijkopdrachten worden uitgereikt.

Naast de contacturen wordt er van de deelnemers minstens 4 uur zelfstudie verwacht. Dat komt neer op 1 uur thuisstudie (vóóraf) per 4 contacturen.

Van de deelnemers wordt verwacht dat zij vooraf aan een lesmiddag, reeds 1 uur aan voorstudie hebben gedaan. Hoe beter de voorstudie, hoe efficiënter de les en hoe groter de kans van slagen bij de praktijk- en theorietoetsen. Inlezen in de lesonderdelen en mc-vragen uit het werkboek maken.

Paspoort RSP

De bekwaamheid van Eerste Hulpverlener wordt bevestigd door een verklaring van deskundige voor de passagiersvaart (RSP bijlage C2)

BHV certificaat

Naast deze verklaring EHV ontvangt de deelnemer na afloop tevens een certificaat Bedrijfs hulpverlener (BHV-pasje).



**Verklaring
Eerste Hulpverlener voor
de passagiersvaart**

**Bescheinigung
Ersthelfer in der
Fahrgastschiffahrt**

**Declaration
First Aid Officer for
Passenger Shipping**

**Attestation de secouriste en
Navigation à passagers**

Nr./N°

2.6 Opleiding Deskundige Passagiersvaart (DPV)

Algemeen

In deze opleiding leren de deelnemers de basishandelingen en theorie over

- het verlenen van spoedeisende Eerste Hulp
- brandpreventie en brandbestrijding
- communicatie en evacuatie

Bovengenoemde inhouden worden aangeleerd om aan boord van een passagiersschip te de taak van een Bedrijfshulpverlener (BHV) op zich te kunnen nemen.

Doelgroep

De doelgroep bestaat uit mensen:

- die werkzaam zijn in de passagiersvaart
- aan te stellen Bedrijfshulpverleners

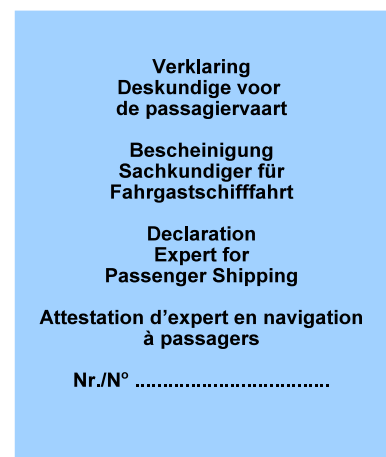
Inhoud (wettelijk voorgeschreven)

Volgens de wet- en regelgeving van RSP artikel 5.3 bestaat de inhoud van deze opleiding uit de volgende onderdelen:

- a) theoretische scholing over:
 - voorgeschreven inrichting en uitrusting van passagiersschepen;
 - veiligheidsvoorschriften en inleiding over de vereiste hulpmaatregelen;
 - taken van de bemanning en van het boordpersoneel overeenkomstig het veiligheidsdossier;
 - grondbeginselen betreffende de stabiliteit van passagiersschepen bij averij;
 - voorkoming van brand, brandbestrijding, gebruik van brandblusinrichtingen (werking van automatische sprinklerinstallaties, brandmeldsystemen en vast geïnstalleerde brandblusinstallaties);
 - keuringsbewijs van de veiligheidsinrichtingen en -uitrustingen;
 - principes van conflictbeheersing;
 - grondbeginselen ter voorkoming van paniecreacties;
- b) praktische scholing over:
 - kennis betreffende de bediening en het gebruik van de veiligheidsuitrusting van passagiersschepen (bijvoorbeeld het gebruik van reddingsvesten, het gebruik van drijflichamen, de omgang met de bijboot en met de overige reddingsmiddelen, de bediening van draagbare brandblusapparaten);
 - kennis betreffende de praktische omzetting van veiligheidsvoorschriften en het treffen van de noodzakelijke reddingsmaatregelen (bijvoorbeeld de evacuatie van passagiers uit een ruimte vol rook naar een veilige omgeving, de bestrijding van een beginnende brand, het gebruik van de waterdichte en brandwerende deuren);
- c) een afsluitend examen.

Certificaat

- De bekwaamheid van deskundige voor de passagiersvaart wordt bevestigd door een verklaring van deskundige voor de passagiersvaart (RSP bijlage C1,)



Cursus opbouw en inhoud

De opleiding DPV wordt aangeboden in 6 strak omliggende modules met 3 contacturen per module. De eerste 4 modules zijn gelijk aan de opleiding EHV. De laatste twee modules zijn als aanvulling bedoeld tot het niveau van DPV.

Van de deelnemers wordt verwacht dat zij vooraf aan een lesblok, reeds 1 uur aan voorstudie hebben gedaan. Hoe beter de voorstudie, hoe efficiënter de les en hoe groter de kans van slagen bij de praktijk- en theorietoetsen. Inlezen in de lesonderdelen en mc-vragen uit het werkboek maken.

Basisinhoud EHV

| | | |
|-----|-------|--|
| HW1 | 1 uur | voorstudie dagdeel 1 - EHV basis - Niet levensbedreigende EHBO |
| 1 | 3 uur | - leerdoel 1: Rol EHV-er - leerdoel 2: Basistheorie EHBO - leerdoel 2: Niet levensbedreigende EHBO |
| HW1 | 1 uur | voorstudie dagdeel 2 EHV basis - Algemene basiskennis |
| 2 | 3 uur | - leerdoel 1: Wetgeving reddingsmiddelen en veiligheidsinventaris - leerdoel 2: Onderkoeling en verdrinking - leerdoel 3: inleiding calamiteiten aan boord (MOB, Brand, Ontruiming ed.) |
| HW1 | 1 uur | voorstudie dagdeel 3 Ook bedoeld als EHV herhaling |
| 3 | 3 uur | - leerdoel 1: Basisregels EHBO (m.n. alarmeren en communicatie) - leerdoel 2: Vitale functies - leerdoel 3: Reanimatie en AED (reanimeren in de praktijk) |
| HW1 | 1 uur | voorstudie dagdeel 4 Ook bedoeld als EHV herhaling |
| 4 | 3 uur | - leerdoel 1: Wetgeving, vluchtwegen en evacuatie - leerdoel 2: Communicatie bij calamiteiten - leerdoel 3: Brandpreventie en bestrijding (blussen in praktijk) - Theorie-examen EHV 30 m.c. vragen (70%) |

Aanvulling naar DPV

| | | |
|-----|-------|---|
| HW5 | 1 uur | voorstudie dagdeel 5 |
| 5 | 4 uur | - leerdoel 1: Veiligheidsrol en veiligheidsinrichting en veiligheidsdossier - leerdoel 2: Conflicthantering, agressie en paniek - leerdoel 3: Evacuatie en ontruiming |
| HW6 | 1 uur | voorstudie dagdeel 6 |
| 2 | 4 uur | - leerdoel 1: Stabiliteit van passagiersschepen bij averij - leerdoel 2: werking sprinklerinstallaties en brandmeldsystemen - leerdoel 3: AFSLUITING MET EINDOEFENING |

3.1 Wettelijke grondslagen voor de veiligheidsopleidingen (RSP)

BINNENVAARTREGELING

Binnenvaartregeling Artikel 1.9

1. Voor de Rijn in Nederland met inbegrip van de Waal en de Lek is van kracht het RSP, met inbegrip van de daarbij behorende bijlagen, dat is opgenomen in bijlage 1.9.

REGLEMENT VOOR SCHEEPVAARTPERSONEEL OP DE RIJN (RSP)

RSP Hoofdstuk 5. Aanvullende voorschriften voor het aan boord van passagiersschepen voorgeschreven veiligheidspersoneel

RSP Artikel 5.01. Veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen

1. Aan boord van elk passagiersschip moet veiligheidspersoneel in voldoende aantal aanwezig zijn zolang er passagiers aan boord zijn.
2. De leden van het veiligheidspersoneel kunnen deel uitmaken van de bemanning of het boordpersoneel.

RSP Artikel 5.02. Deskundige voor de passagiersvaart

De deskundige voor de passagiersvaart moet ten minste 18 jaar zijn en de vereiste bekwaamheid bezitten. Deze wordt geacht aanwezig te zijn, indien de betreffende persoon:

- a) aan een door de bevoegde autoriteit erkende basisopleiding heeft deelgenomen, die ten minste aan de in artikel 5.03 gestelde eisen voldoet, en het examen met goed gevolg heeft afgelegd, en
- b) regelmatig overeenkomstig artikel 5.04, tweede lid, wordt bijgeschoold.

RSP Artikel 5.03. Basisopleiding voor deskundigen

Personen die de taak als deskundige in de zin van artikel 5.02 moeten waarnemen, moeten voor het verkrijgen van de vakkennis aan een basisopleiding deelnemen. De basisopleiding moet in het kader van een door de bevoegde autoriteit georganiseerde of door haar erkende opleiding worden gevolgd en moet ten minste bestaan uit:

- a) theoretische scholing over:
 - voorgeschreven inrichting en uitrusting van passagiersschepen;
 - veiligheidsvoorschriften en inleiding over de vereiste hulpmaatregelen;
 - taken van de bemanning en van het boordpersoneel overeenkomstig het veiligheidsdossier;
 - grondbeginselen betreffende de stabiliteit van passagiersschepen bij averij;
 - voorkoming van brand, brandbestrijding, gebruik van brandblusinrichtingen (werking van automatische sprinklerinstallaties, brandmeldsystemen en vast geïnstalleerde brandblusinstallaties);
 - keuringsbewijs van de veiligheidsinrichtingen en -uitrustingen;
 - principes van conflictbeheersing;
 - grondbeginselen ter voorkoming van paniekreacties;

- b) praktische scholing over:
 - kennis betreffende de bediening en het gebruik van de veiligheidsuitrusting van passagiersschepen (bijvoorbeeld het gebruik van reddingsvesten, hetgebruik van drijflichamen, de omgang met de bijboot en met de overige reddingsmiddelen, de bediening van draagbare brandblusapparaten);
 - kennis betreffende de praktische omzetting van veiligheidsvoorschriften en het treffen van de noodzakelijke reddingsmaatregelen (bijvoorbeeld de evacuatie van passagiers uit een ruimte vol rook naar een veilige omgeving, de bestrijding van een beginnende brand, het gebruik van de waterdichte en brandwerende deuren);

- c) een afsluitend examen.

RSP Artikel 5.04. Opfriscursus voor deskundigen

1. De deskundige voor de passagiersvaart moet voor het einde van een termijn van 5 jaar na een succesvolle deelname aan de basisopleiding, aan een door de bevoegde autoriteit erkende opfriscursus deelnemen.
2. De opfriscursus moet met name betrekking hebben op typische gevaarsituaties (zoals bijvoorbeeld het voorkomen van paniek, brandbestrijding) en voor zover mogelijk informeren over nieuwe ontwikkelingen op het gebied van passagiersveiligheid. Tijdens de herhalingscursus moet door middel van oefeningen en tests worden vastgesteld dat de deelnemer actief aan de cursus heeft deelgenomen.
3. De deskundige voor de passagiersvaart moet telkens voor het einde van een termijn van 5 jaar na deelname aan de vorige herhalingscursus opnieuw aan een herhalingscursus deelnemen.

RSP Artikel 5.05. Eerste hulpverlener

De eerste hulpverlener moet ten minste 17 jaar zijn en de vereiste bekwaamheid bezitten. Deze wordt geacht aanwezig te zijn, indien de desbetreffende persoon

- a) aan een cursus voor eerste hulpverlener heeft deelgenomen, en
- b) regelmatig overeenkomstig artikel 5.07 wordt bijgeschoold.

RSP Artikel 5.09. Aantal leden veiligheidspersoneel

1. Deskundigen voor de passagiersvaart, eerste hulpverleners en persluchtmaskerdragers moeten ten minste in de navolgende aantallen aanwezig zijn:

- a) gedurende de vaart aan boord:
 - aa) schepen voor dagtochten

| groep | Aantal personen aan boord | Deskundige passagiersvaart | Eeste hulpverleners |
|-------|---------------------------|----------------------------|---------------------|
| 1 | tot 250 | 1 | 1 |
| 2 | meer dan 250 | 1 | 2 |

- bb) hotelschepen

| groep | Aantal personen aan boord | Deskundige passagiersvaart | Eeste hulpverleners | Persluchtmasker dragers |
|-------|---------------------------|----------------------------|---------------------|-------------------------|
| 1 | tot 250 | 1 | 1 | |
| 2 | meer dan 250 | 1 | 2 | |

- b) permanent beschikbaar tijdens het stilliggen:

het in bovenstaande tabel voorgeschreven veiligheidspersoneel in onderdeel a) oor groep 1.

Voor hotelschepen met een lengte van 45 m of minder, waarvan de kabines voorzien zijn van een aantal vluchtmaskers dat overeenkomt met het aantal bedden en die voor het grijpen liggen, zijn persluchtmaskerdragers niet vereist.

2. Op schepen voor dagtochten met een toegelaten aantal personen van niet meer dan 75 en op stilliggende passagiersschepen mogen de functies van deskundigen voor de passagiersvaart en eerste hulpverlener door één en dezelfde persoon worden waargenomen. In alle andere gevallen mag de taak van deskundige voor de passagiersvaart, eerste hulpverlener en persluchtmaskerdrager niet door één en dezelfde persoon worden waargenomen.

RSP Artikel 5.10. Plichten van de schipper en de deskundige

1. Onverminderd de voorschriften van het Rijnvaartpolitierglement moet de schipper:
 - a) de deskundige voor de passagiersvaart met het veiligheidsdossier en het veiligheidsplan, zoals bedoeld in artikel 15.13 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn vertrouwd maken,
 - b) het veiligheidspersoneel instrueren en bekend maken met het passagiersschip,
 - c) de vereiste bevoegdheid van het veiligheidspersoneel aan boord, zoals bedoeld in de artikelen 5.02 tot en met 5.07, op ieder momentaan de hand van de verklaringen zoals bedoeld in artikel 5.08 kunnen aantonen,
 - d) ervoor zorgen dat gecontroleerd kan worden dat er regelmatig veiligheidsrondes plaatsvinden.
2. De deskundige voor de passagiersvaart moet zorgdragen voor de surveillance van de veiligheidsinrichtingen en -uitrustingen overeenkomstig het veiligheidsdossier en voor de veiligheid van de passagiersschepen in geval van gevaar en in noodsituaties aan boord. Hij moet het veiligheidsdossier en het veiligheidsplan in detail kennen en overeenkomstig de door de schipper verstrekte instructies:
 - a) de leden van de bemanning en het boordpersoneel die op grond van het veiligheidsdossier in noodsituaties bepaalde taken te vervullen hebben, deze taken toekennen;
 - b) de leden van de bemanning en het boordpersoneel regelmatig over de hun toebedeelde taken informeren;
 - c) de passagiers aan boord van hotelschepen bij het begin van de reis over de gedragsregels en de inhoud van het veiligheidsplan informeren.

RSP Artikel 5.11. Toezicht

Zolang zich passagiers aan boord bevinden, moet er 's nachts ieder uur een controlerende gemaakt worden. Er moet op een adequate wijze kunnen worden gecontroleerd of deze rondes plaatsvinden.

4.0 Kwaliteitscontroles en accreditaties

Edumar is onder andere opgenomen in het scholingsbestand van het UWV Werkbedrijf. Dit Werkbedrijf maakt veelvuldig gebruik van de opleidingsmogelijkheden van Edumar. Daarnaast is Edumar aangesloten bij Centraal Register Kort Beroepsonderwijs (CRKBO). Sinds juni 2014 is Edumar ook gecertificeerd volgens het ISO 9001 systeem. Deze certificatie is uitgevoerd door CERTIKED (als onderdeel van de LLOYDS).



Vanuit al deze organisaties worden strenge eisen gesteld aan de kwaliteit van de geleverde diensten. Voorafgaande aan toelating is Edumar getoetst op een groot aantal criteria:

- zorgvuldigheidsbeginsel
- betrouwbare informatieverstrekking
- het niet schaden van consumenten belangen
- gekwalificeerd personeel
- docentenbegeleiding
- degelijkheid lesmateriaal
- deugdelijke studiebegeleiding
- overzichtelijke studiegids
- voldoende aansluitend op de examens
- waarheidsgetrouwe werving en reclame
- openbare klachtenprocedure



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Accreditatie ILenT

Om volgens de regelgeving van het *Reglement voor scheepvaartpersoneel op de Rijn* (RSP) ook de opleidingen Eerste Hulpverlener (EHV) en Deskundige passagiersvaart (DPV) te mogen geven (en aftekenen), heeft Edumar een procedure gestart tot accreditatie door het Ministerie van ILenT.

Bewijs van aanwijzing: P 2014/02



**DE INSPECTEUR-GENERAAL INFRASTRUCTUUR
LEEFOMGEVING & TRANSPORT**

Verklaart, gelet op:

het besluit van de Centrale Commissie Rijnvaart 2004-II, artikel 4.01 van het Reglement betreffende scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP)

dat het onderstaande bedrijf is toegelaten voor het geven van de volgende opleidingen voor bemanningsleden van passagiersschepen voor de Rijnvaart:

- Deskundige voor de Passagiersvaart
- Eerste Hulpverlener


En de herhalingslessen voor bovengenoemde opleidingen. Deze opleidingen kunnen worden gegeven in de volgende talen: Nederlands.

Naam: Edumar Vaaropleidingen
Adres: Ype Wielingastrjitte 7
Woonplaats: 8711 LR Workum

Deze toelating kan te allen tijde ingetrokken worden en is geldig tot 01 oktober 2019

Rotterdam, 01 oktober 2014

**DE INSPECTEUR-GENERAAL INFRASTRUCTUUR LEEFOMGEVING &
TRANSPORT**
namens deze,


M. Koppelaar
Inspecteur Binnenvaart
ILT/Scheepvaart Vergunningverlening