

# Projectrapportage Binnentankvaart

Samen op koers met de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de Politie te Water

September-december 2006

Arbeidsinspectie



POLITIE

  
*Inspectie Verkeer en Waterstaat*

# Inhoudsopgave

VOORWOORD	- 1 -
1 ACHTERGROND PROJECT	- 2 -
1.1 INLEIDING	- 2 -
1.2 WAAROM DIT PROJECT?	- 3 -
1.3 AFBAKENING INSPECTIES EN METHODIEK	- 3 -
2 BRANCHEBESCHRIJVING	- 5 -
2.1 VERVOER EN LOGISTIEKE KETEN	- 5 -
2.2 GEOGRAFISCH OVERZICHT	- 5 -
2.3 WERKNEMERS	- 6 -
2.4 REDERIJEN EN PARTICULIERE ONDERNEMINGEN	- 7 -
2.5 INTERNATIONAAL	- 7 -
3 RESULTATEN	- 9 -
3.1 EEN ALGEMEEN BEELD: GEÏNSPECTEERDE SCHEPEN EN HUN LOCATIES	- 9 -
3.2 BEMANNING: VERSCHILLENDE NATIONALITEITEN	- 9 -
3.3 OVERTREDINGEN EN TEKORTKOMINGEN VANUIT MEERDERE WETTELIJKE KADERS	- 10 -
3.4 TEKORTKOMINGEN EN OVERTREDINGEN: EEN NADERE BESCHRIJVING	- 11 -
3.5 ENKELE ONDERWERPEN ER UITGELICHT	- 13 -
4 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	- 20 -
BLOOTSTELLINGSPROBLEMATIEK	- 20 -
4.1 JEUGDIGEN	- 21 -
4.2 ALGEMENE VEILIGHEID	- 21 -
4.3 VERSCHILLENDE VEILIGHEIDSSYSTEMEN	- 22 -
4.4 ZELFWERKZAAMHEID	- 23 -
5 NABESCHOUWING	- 24 -
BIJLAGE 1 - BRIEF SAMENWERKENDE INSPECTIEDIENSTEN	25
BIJLAGE 2 – LIJST MET CMR STOFFEN	26
BIJLAGE 3 - VLOOTGROOTTE	27

## Voorwoord

De binnenvaart geldt als een van de meest gereguleerde en gecontroleerde sectoren van werkend Nederland. Voor een gemiddelde binnenvaartschipper is het dan ook een hele toer om te voldoen aan alle eisen die vanuit nationale en internationale regelgeving op hem afkomen. Daarbij gaat het om eisen die verschillende doelen dienen (zoals transport -en verkeersveiligheid, milieuveiligheid, werknemersveiligheid), maar die voor een deel ook met elkaar samenhangen of zelfs overlappend zijn. En op al deze regels en eisen wordt ook nog toezicht gehouden door een groot aantal diensten, zowel van rijkswege als gemeentelijk.

Goede afstemming en samenwerking tussen deze diensten is noodzakelijk om door de bomen het bos te kunnen blijven zien; dit laatste geldt zowel voor de schipper als voor de toezichthouder zelf. Als uitgangspunten gelden daarbij: niet meer toezichtslast dan nodig, stimuleren van de zelfwerkzaamheid van de branche en alleen de echte risico's aanpakken.

Het project Binnentankvaart stond vooral in het teken van samenwerking en afstemming, en had mede ten doel de toezichtslast terug te dringen en te bezien of en wanneer overdracht van taken (toegesplitst op het gebied van Arbo) mogelijk was.

Arbeidsinspectie, IVW, KLPD en Zeehavenpolitie Rotterdam hebben in dit project collegiaal en vruchtbaar samengewerkt, waarbij alleen al het kennis nemen van elkaars werkwijzen leerzaam en inspirerend was. De uitgevoerde inspecties hebben aan het licht gebracht dat de medetoezichthouders voor de Arbowet (IVW en het KLPD/Politie te Water onder voorwaarden prima in staat zijn arbo-inspecties te verrichten. Mijn conclusie luidt dan ook dat overdracht van taken vanuit de Arbeidsinspectie naar de genoemde toezichtshouders op termijn mogelijk is. De nog op te lossen knelpunten liggen vooral op het gebied van voldoende capaciteit kunnen vrijmaken voor deze nieuwe taak en een extra opleidingsinspanning vooral gericht op het hanteren van de arbeidshygiënische strategie. In de komende periode zal hierover overleg worden gevoerd met betrokken instanties.

Tijdens de inspecties is gebleken, dat vooral bij het beoordelen van de blootstelling aan gevaarlijke stoffen nog het nodige moet verbeteren. Zo is aan het licht gekomen dat 16- en 17-jarigen, werkzaam als stagiairs op de tankschepen, met kankerverwekkende, voor de voortplanting giftige en mutagene stoffen werken. Dit is absoluut verboden, zelfs als er sprake is van gesloten dampretoursystemen. Hierover zal overleg plaatsvinden met de brancheorganisaties. Ook de maritieme opleidingen zullen wij hierover informeren.

Tenslotte doe ik een dringend beroep op diezelfde brancheorganisaties om op korte termijn een branche-catalogus te ontwikkelen voor alle deelsectoren van de binnenvaart, waarin bruikbare maatregelen zijn opgenomen om de voornaamste arbo-risico's het hoofd te bieden. Het zal duidelijk zijn dat daarin in ieder geval aandacht moet worden besteed aan de in dit rapport gesignaleerde stoffenproblematiek.

Ik wens alle betrokken organisaties veel succes toe!

Dr. J.J.M. Uijlenbroek  
Algemeen Directeur Arbeidsinspectie

# 1 Achtergrond project

## 1.1 Inleiding

In dit project heeft de Arbeidsinspectie samen met drie andere medetoezichthoudende diensten in de binnentankvaart inspecties verricht. Op de binnenvaart is veel wetgeving van toepassing en er zijn in deze sector veel inspectiediensten actief. Dit geldt in het bijzonder voor de tankvaart. Het vervoer van gevaarlijke stoffen brengt de nodige risico's met zich mee, en toezicht daarop is dan ook geen overbodige luxe. Ook is meer samenwerking tussen al deze verschillende toezichthouders wenselijk.

In dit project is daartoe een aanzet gegeven. De Arbeidsinspectie is gaan inspecteren met koppels van inspecteurs van verschillende diensten, te weten de Inspectie Verkeer en Waterstaat/ Toezichtseenheid Binnenvaart, het KLPD-Politie te Water en de Zeehavenpolitie Rotterdam. Doel was om in een praktijkgerichte aanpak mogelijkheden voor taakoverdracht van de Arbeidsinspectie naar de andere diensten te onderzoeken. Voorafgaand aan het project is gekeken naar raakvlakken of overlap in wetgeving. Ofschoon diverse identieke onderwerpen in verschillende wetten en regelingen terugkomen, is de uitwerking ervan en dus ook het toezicht erop vaak toch behoorlijk verschillend. Zo is het ADNR vooral gericht op het treffen van concrete maatregelen met betrekking tot de veiligheid van het schip en zijn bemanning.<sup>1</sup> Specifieke eisen aan de filters in volgelaatsmaskers die één op één gekoppeld zijn aan werkzaamheden met een bepaalde categorie gevaarlijke stoffen, is hier een voorbeeld van. De Arbowetgeving omvat op dit terrein vooral 'doelbepalingen' en schrijft minder concrete maatregelen voor. In de Arbowet vormt de arbeidshygiënische strategie leidraad bij het treffen van beheersmaatregelen. Daarbij gaat het om de beoordeling van de risico's van blootstelling aan gevaarlijke stoffen en het zoveel mogelijk zoeken naar oplossingen van maatregelen aan de bron. In de herziene Arbowet 2007 komt dit karakter van 'doelbepalingen' nog sterker naar voren. Sociale partners worden aangespoord om - uitgaande van de geldende stand van de techniek - zelf maatwerkgerichte en op de branche toegesneden maatregelen te treffen die aan gestelde doelen tegemoet komen.

Dit gezamenlijke project had twee doelen:

1. Het versterken van de naleving van zowel Arbowetgeving als andere in de tankvaart geldende wetgeving, zoals wetgeving voor vervoer gevaarlijke stoffen (ADNR) en het Binnenschepenbesluit (BSB);
2. Het concreet in de praktijk inzichtelijk maken van de wijze van handhaving van de Arbowet voor inspecteurs van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), het KLPD/politie te water en de Zeehavenpolitie. Daarmee levert dit project informatie op over de manier waarop overdracht van taken van de Arbeidsinspectie naar deze diensten het beste gestalte kan krijgen.

Deze laatste doelstelling sluit tevens aan op het kabinetsbeleid om te komen tot de vorming van één inspectieloket (frontoffice), onder meer voor de binnenvaart. Op termijn kan dit ook zijn vruchten afwerpen voor de branche en de bedrijven, die dan met minder verschillende inspectiediensten te maken zullen krijgen.

De uitvoering van dit project vond plaats gedurende de periode medio september 2006 - medio december 2006.

---

<sup>1</sup>ADNR is de afkorting van de Franse titel van het Europees verdrag over het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de Rijn (*Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par voie de Navigation du Rin*). Het ADNR wordt momenteel niet alleen bij transport over de Rijn gebruikt, maar bij transport over alle Europese binnenwateren. Het bevat o.a. voorschriften voor het gebruik van verpakkingen en tanks, voor het laden, vervoeren, lossen en de overige behandeling van de lading alsmede voor de bemanning, de uitrusting, de exploitatie van de schepen en de documenten.

## 1.2 Waarom dit project?

Er zijn meerdere redenen geweest om dit project te gaan uitvoeren:

1. De veelheid van veiligheids- en voorzorgsmaatregelen, certificaten en protocollen waar men in de binnentankvaart aan moet voldoen, kan een zekere schijnveiligheid in de hand werken: er worden wel veel papieren gecontroleerd, maar dit leidt nog niet automatisch tot veiligheid/naleving op de werkplek. Het toezicht op de naleving van de Arbowet is vooral gericht op de situatie in de praktijk. De inspecteurs controleren of er sprake is van een veilige werksituatie dan wel of de gezondheid van werknemers geen risico loopt. De in de binnenvaart actieve inspectiediensten zoals de IVW, het KLPD/politie te water en de Zeehavenpolitie signaleren regelmatig misstanden op arbo-gebied. Zij hebben te kennen gegeven steviger invulling te willen geven aan hun rol als medetoezichthouder voor de Arbowet.

2. In de binnentankvaart worden, ondanks de uitgebreide regelgeving, regelmatig onveilige dan wel ongezonde situaties aangetroffen, vinden ongevallen plaats en soms zeer ernstige calamiteiten zoals ontploffingen, brand- en gasexplosies. Er is ook sprake van de nodige gezondheidsrisico's, zoals huidblootstelling aan bijtende of irriterende stoffen, bijvoorbeeld restvloeistoffen in slangen bij het aan- of afkoppelen. Maar ook blootstelling bij het inademen van dampen van deze stoffen, bijvoorbeeld bij het laden en lossen van de tanks, of tijdens het nemen van monsters. Ook komt lichamelijk letsel voor, als gevolg van het losspringen van koppelstukken, klemmen en dergelijke als op een leidingsysteem druk staat.

3. In de tankvaart spelen verder ook de risico's die algemeen in de binnenvaart aan de orde zijn, zoals het te water raken tijdens werkzaamheden, vallen van hoogte als gevolg van hoogteverschillen tussen bijvoorbeeld wal en schip of tussen zeeschip en binnenvaartschip, overlijden door elektrocutie en bekneld raken met het hoofd of ledematen. Specifiek in de tankvaart zijn voorts nog meldingen bekend van bemanningsleden die door gebrek aan zuurstof tijdens het afdalen in een tank zijn overleden.

4. Verder dragen slecht onderhouden kades of kades met onvoldoende veilige afmeermogelijkheden bij aan ongevallen, evenals onvoldoende onderhoud aan arbeidsmiddelen en geringe bekendheid met veiligheidsprotocollen en voorschriften. Vaar- en rusttijden worden vaak niet in acht genomen. Een bijkomend knelpunt is dat taal- of communicatieproblemen en opleidingsverschillen steeds meer een rol zijn gaan spelen, onder meer omdat er sprake is van een fikse toename van verschillende nationaliteiten werkzaam in de tankvaart.

## 1.3 Afbakening inspecties en methodiek

Waar zijn gedurende de uitvoering de inspecties op gericht geweest en hoe zijn de bevindingen tot stand gekomen?

De situaties waarin werknemers het meeste risico lopen, zijn de werkzaamheden tijdens het laden en lossen. In dit project zijn de inspecties dan ook toegespitst op deze situaties. Er zijn alleen schepen geïnspecteerd die daadwerkelijk bezig waren met laden en lossen. De inspecties richtten zich enerzijds op gevaarssituaties van chemische veiligheid (blootstellingsproblematiek) en anderzijds op de algemene veiligheid in en rondom het schip. Er is nadrukkelijk niet gekeken naar het betreden van tanks of werkzaamheden in de tanks (artikel 3.5h). Ook inspecties naar de Arbeidstijdenwet cq. de Vaartijdenwet hebben geen deel uitgemaakt van dit project. Deze laatste onderwerpen zijn recent onderwerp van inspectie geweest.

Naast de gezamenlijke inspecties, zijn monitorvragen aan de schippers gesteld. Doel was meer zicht te krijgen op de problemen die schippers ervaren bij het laden en lossen en op wat zij zelf als belangrijke oplossingen zien. Verder heeft een fotorapportage in de Rotterdamse haven onderdeel uitgemaakt van dit inspectieproject. De meest in het oog springende situaties hiervan zijn in deze rapportage verwerkt.

Alle bezochte schippers hebben apart een brief ontvangen, waarin zij zijn geïnformeerd over de samenwerkende inspecties in dit project (zie bijlage 1). Deze is meegezonden met schriftelijke handhavingscorrespondentie voorkomend uit dit project of uitgereikt tijdens inspecties aan boord van de schepen.



Afgeven brandstoffen aan zeeschepen door bunkerschepen.

De inspectieresultaten zijn gezien het aantal gehouden inspecties niet representatief voor de branche. Dat was overigens ook niet de opzet van het project. Er is inhoudelijk gefocust op laad- en lossituaties, gedurende een relatief korte periode. Er heeft geen verdere selectie plaatsgevonden. Alle voorkomende schepen die bezig waren met laden of lossen zijn, zonder onderscheid, bezocht. De resultaten geven een indicatief beeld van de veiligheidsproblematiek in de binnentankvaart.

## 2 Branchebeschrijving

### 2.1 Vervoer en logistieke keten

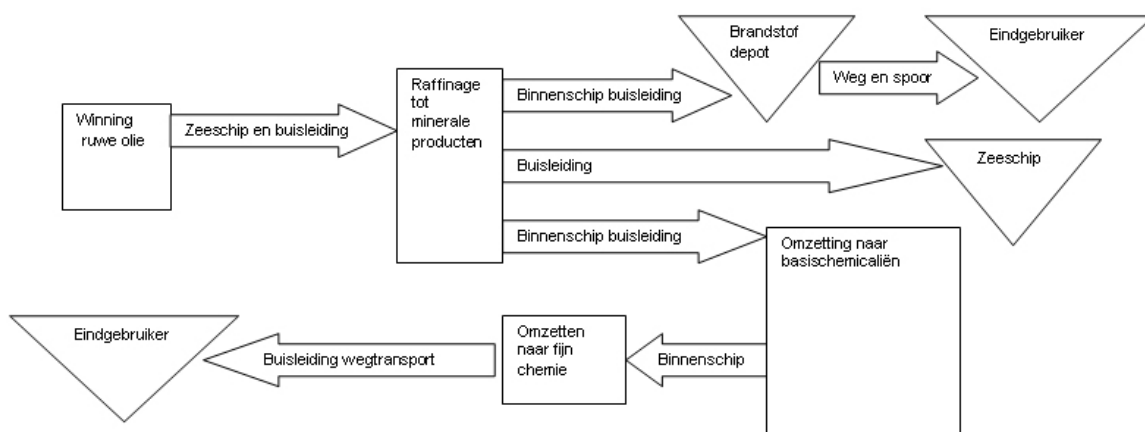
Op de zeevaart na is de binnenvaart in Nederland de grootste goederenvervoerder (CBS, cijfers 2002). Pijpleidingenvervoer staat op nummer drie, gevolgd door vervoer over de weg en het spoor.

De binnentankvaart, als onderdeel van de binnenvaart, maakt deel uit van de logistieke ketens van olieproducten en (vloeibare)chemicaliën. Olieproducten (gasolie, benzine, dieselolie, kerosine) maken het grootste deel uit van de markt, ongeveer 70%. Chemicaliën, zoals benzeen, methanol, logen en zuren vormen ongeveer 25% van de markt en de gassen 5%. Naar schatting wordt ongeveer 70% van het totale Europese volume aan vervoer per tankschip van en naar Nederland vervoerd. (Van der Lugt, 2002).

Er is een onderscheid te maken in:

- Vervoer van olieproducten van producent (raffinaderij) naar producent (verwerkende industrie).
- Vervoer van olieproducten van producent naar handel of van handel naar handel.
- Vervoer van chemicaliën van producent naar verwerkende industrie.

Bijgaand een schematisch overzicht van de logistieke ketens waarbinnen de binnentankvaart actief is.



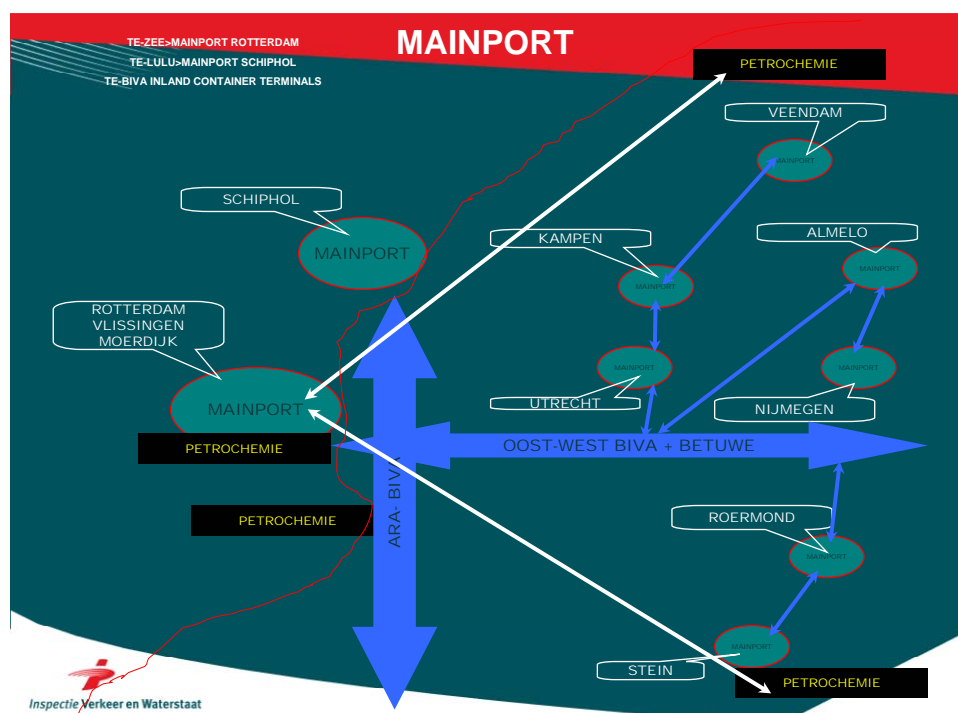
Dit schema maakt duidelijk hoe de binnentankvaart in de logistieke keten is gepositioneerd. Ook maakt dit schema duidelijk waar de laad- en lossituaties in de logistieke keten zijn gesitueerd (Van der Lugt, 2002).

Het vervoer van minerale olieproducten vindt hoofdzakelijk plaats vanaf de raffinaderijen in de havengebieden naar het Duitse achterland. De schepen varen stroomafwaarts hoofdzakelijk leeg terug. In het vervoer van chemicaliën zit meer balans; daar is vrijwel geen sprake van lege terugvaart.

### 2.2 Geografisch overzicht

Geografisch treffen we de binnenvaartschepen aan in de zeehavens en in de (havens van de) binnenwateren. We spreken van de Noord-Zuid-as (vervoer op de as Mainport Amsterdam/Rotterdam – Antwerpen) en van de Oost-West route, de vaart over de Rijn van en naar het achterland (Duitsland e.v.). Bijgaand een overzicht van het vervoer van

petrochemische producten (bron: IVW). Deze overzichtskaart geeft tevens de voornaamste laad- en loslocaties aan van de tankschepen.



Laden en lossen zijn de werkzaamheden waarmee vanuit Arbo-optiek de meeste risico's gepaard gaan. Zij vinden plaats van zeeschip naar binnenvaartschip en tussen het schip en de tankinstallaties (bunkerstations) aan de wal.

## 2.3 Werknemers

Een schatting op Europees niveau, op basis van de werkgelegenheid in de binnenvaart als geheel en aantal schepen en laadvermogen, komt uit op 37.000 personen werkzaam in de binnenvaart en ongeveer 5.600 werkenden in de binnentankvaart. Er zijn geen betrouwbare registraties van het aantal in Nederland werkenden in de tankvaart. Er zijn wel registraties voor de binnenvaart in zijn geheel. Op basis hiervan was in de Nederlandse binnenvaart (inclusief tankvaart) het aantal dienstverbanden in 2004 8.463 en het aantal werkgevers 1.396 (UWV cijfers 2004.)

Aangezien de tankvaart slechts een klein gedeelte van de totale binnenvaart beslaat, werken er naar schatting 2500 werknemers.

### Buitenlandse werknemers

Er werken veel personen van buitenlandse afkomst. Vaak is alleen de schipper Nederlands. Aan bemanningsleden worden over het algemeen vrij hoge eisen gesteld. Werknemers moeten dan ook goed zijn opgeleid. Bijscholing is niet nieuw en certificaten moeten door middel van examens verlengd worden (zie: [www.Binnenvaart.nl](http://www.Binnenvaart.nl)). Kennis van gevaarlijke stoffen en gezondheids- en veiligheidsaspecten die met het vervoer, en het laden- en lossen hiervan samenhangen, zijn voor zowel de schipper als zijn bemanning van groot belang. Zo zullen instructies in diverse talen beschikbaar moeten zijn.

Ondanks het belang van opleidingseisen en bijscholing in deze branche zijn er recent signalen dat in de praktijk het kennisniveau mogelijk aan het terugvallen is. Als gevolg van het openstellen van de grenzen is er de laatste jaren steeds meer bemanning van Oost-Europese afkomst werkzaam in de binnenvaart. Gebrek aan talenkennis zorgt voor communicatieproblemen, wat vooral bij het laden en lossen van de schepen veiligheidsproblemen kan opleveren, negatief kan beïnvloeden. Ook rijzen er twijfels bij



het opleidingsniveau van personeel. Bij het KLPD/politie te water en de Zeehavenpolitie zijn regelmatig klachten binnengekomen van bijvoorbeeld walbedrijven, die constateren dat laad- en losinstructies en de veiligheidsprocedures die hierop betrekking hebben, niet begrepen worden of niet bekend zijn bij bemanning van tankschepen. Dit is een serieus zorgpunt. Daarom is voorlichting en onderricht in dit project ook punt van aandacht geweest.

## **2.4 Rederijen en particuliere ondernemingen**

Nederland had in 2001 761 tankschepen. Dit is anno 2007 in aantal toegenomen. Er zijn nu ongeveer 800 tankschepen in de vaart. Dit is ongeveer de helft van de Europese vloot. Schepen zijn eigendom van grote rederijen, dan wel in particulier eigendom. De branche wordt gekenmerkt door een paar grote Nederlandse rederijen aan de ene kant en een meerderheid van kleine tot zeer kleine bedrijven (5 tot 10 werknemers) aan de andere kant. De meeste werknemers zijn werkzaam voor een rederij. Tot de rederijen worden doorgaans bedrijven met 5 of meer tankschepen gerekend. Zij zijn relatief meer vertegenwoordigd in het vervoer van chemicaliën. Dit hangt samen met de strengere eisen op het gebied van veiligheid die in dit segment worden gesteld. Grotere ondernemingen zijn hier in de regel beter toe in staat.

De particuliere tankvaartbedrijven zijn relatief in de meerderheid in de binnentankvaartbranche. Deze hebben tot maximaal 4 schepen in bezit. Zij vervoeren hoofdzakelijk minerale olieproducten (stookolie, benzine, dieselolie, kerosine). Hiervoor gelden minder strenge eisen dan in het chemicaliënsegment. De particuliere tankvaartondernemingen zijn overwegend familiebedrijven. Toch hebben zij vaak wel een of twee werknemers in dienst. In de binnentankvaart zijn, in tegenstelling tot in de overige binnenvaart, weinig zelfstandigen zonder personeel.

Zowel Nederlandse schepen als buitenlandse schepen die over de Nederlandse binnenwateren varen moeten voldoen aan de Nederlandse Arbowet, evenals aan eisen vanuit andere wetgeving. In bijlage 3 is een overzicht van de Nederlandse binnenvaartvloot opgenomen.

## **2.5 Internationaal**

De binnenvaart, en dus ook de binnentankvaart, is bij uitstek een internationaal opererende branche. Er zijn al sinds einde 19 eeuw samenwerkingsafspraken met de landen waar de schepen doorheen varen om regelgeving en faciliteiten voor het vervoer over water te vergemakkelijken (o.a. akte van Mannheim, aanvankelijk alleen voor schepen die voeren over de Rijn). Een van de meest recente particuliere initiatieven in dit verband, specifiek voor de tankvaart, is het EBIS-systeem. EBIS staat voor European Barge Inspection Scheme, een gezamenlijk controlesysteem op het gebied van veiligheid en kwaliteit van binnenvaarttankers. Dit is een Europees controlesysteem, voortgekomen uit particulier initiatief van de grote chemieconcerns. De aangesloten leden hebben zich aan dit systeem gecommitteerd. Dit houdt in dat er uitgebreide inspecties plaatsvinden door speciaal daartoe aangestelde en geschoolde inspecteurs. Er wordt gelet op vele veiligheidseisen aan het tankschip en de bemanning, o.a. gestoeld op het ADN. De uitkomst van een dergelijke inspectie wordt gebruikt om te beslissen of een schip al dan niet acceptabel is om een contract mee af te sluiten.

De Nederlandse brancheorganisatie participeert in verschillende overleggen op Europees niveau, waar men eveneens werkt aan afstemming en harmonisering van afspraken.

### **Beleidsvisie CBRB**

Het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) en de Overleggroep Particuliere Tankvaartondernemers (OPTO) hebben in 2004 een beleidsvisie tot 2014 opgesteld om de Europese binnentankvaart duurzaam verder te ontwikkelen. In deze visie is veel aandacht voor kwaliteitssystemen voor laad-, los-, en overslaglocaties, voor eisen aan de schepen en scheepsbemanningen en voor afstemmen met verladers. Ook is er aandacht voor scholing van bemanning en nadere criteria voor de

milieugevaarlijkheid van stoffen. Het eerder genoemde EBIS-systeem speelt hierin een belangrijke rol. De branche is zelf actief in het agenderen van met name aan veiligheid gerelateerde onderwerpen.



Controle opslag gevaarlijke stoffen

De aandacht gaat hierbij uit naar zowel milieuveiligheid als veiligheid van personeel en omgeving. Er is echter tot op heden weinig aandacht voor gezondheidseffecten. Specifieke aandacht voor arbeidsomstandigheden in de zin van de Arbowet lijkt buiten het bereik van dit beleid te vallen, of komt in ieder geval niet expliciet aan de orde. Een uitzondering hierop betreft aandacht voor instructie en opleiding van personeel. Juist omdat een groot deel van de werkende personen van buitenlandse afkomst is, is het zaak serieus aandacht te besteden aan instructie en opleiding van personeel waar het gaat om de veiligheids- en gezondheidsaspecten van het werk. In dit project is hiervoor dan ook, naast andere inspectiepunten, specifiek aandacht geweest.

### 3 Resultaten

De hier beschreven inspectieresultaten zijn gebaseerd op zowel handhavende interventies en observaties van inspecteurs tijdens de inspecties in en rondom de tankschepen, als op de monitorgegevens. In de monitor is vooral stilgestaan bij specifieke problemen die schippers ervaren met taal/communicatie in relatie tot veiligheid en met blootstellingsrisico's. De resultaten hebben betrekking op de gezamenlijke inspecties van alle vier de inspectiediensten (KLPD/Politie te Water, de Zeehavenpolitie, de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) en de Arbeidsinspectie)

#### 3.1 Een algemeen beeld: geïnspecteerde schepen en hun locaties

Er zijn in totaal 43 tankschepen bezocht, waarvan 18 met het KLPD/Politie te water, 15 met de Zeehavenpolitie en 10 met de IVW. Zij vervoerden hoofdzakelijk olieproducten als benzine, gasolie, stookolie, smeerolie en afgewerkte/verontreinigde olie evenals, in mindere mate, chemicaliën als benzeen, styreen en cyclohexaan.

Er zijn in totaal 26 rederijsschepen geïnspecteerd en 17 schepen van particuliere ondernemers.

De schepen bevonden zich ten tijde van inspectie op de volgende locaties:

Locatie	Aantal schepen
Amsterdam	11
Petroleumhaven Amsterdam	1
subtotaal	12
Arnhem	1
Farmsum	1
subtotaal	2
Europoort Rotterdam	8
Rotterdam (Stadshavens)	5
Botlek Rotterdam	4
Moerdijk	3
Varend (Nieuwe Maas)	3
Dordrecht	2
Pernis Rotterdam	1
Maasvlakte	1
Zwijndrecht	1
subtotaal	28
Vlissingen	1
<b>Totaal</b>	<b>43</b>

Zoals blijkt, zijn de meeste schepen (28) in de regio Rotterdam bezocht, gevolgd door de regio Amsterdam (12). In het binnenland zijn 3 schepen bezocht. De meeste tankschepen laden in de zeehavens en vervoeren dan hun lading naar het achterland. De meeste laad- en losactiviteiten zijn geconcentreerd in de zeehavens.

#### 3.2 Bemanning: verschillende nationaliteiten

Bekend is dat in de tankvaart meestal gevaren wordt met een relatief kleine bemanning, gemiddeld 3 of 4 bemanningsleden. Vaak is de schipper van Nederlandse afkomst en hebben de bemanningsleden een buitenlandse nationaliteit, veelal Oost-Europees.

De meeste schepen die in dit project zijn bezocht, hadden 3 of 4 bemanningsleden (inclusief de schipper). Dat gold voor 30 schepen. Van de overige schepen varieerde de

bemanningssterkte tussen 1 en 6. Deze verdeling komt goed overeen met de gemiddelde bemanningssterkte in de tankvaart.

De nationaliteit van de bemanning was uitermate divers. Naast de Nederlandse nationaliteit werkten er relatief veel Tjechen. Ook Duitsers, Roemenen, Polen, Oostenrijkers, Serven, Slowaken, Portugezen en Belgen waren werkzaam op de geïnspecteerde schepen. Er is niet expliciet naar werkvergunningen gevraagd in dit project. Uit het vorige inspectieproject in de Binnenvaart (2005) is gebleken dat illegale tewerkstelling niet of nauwelijks voorkomt in deze branche.

### 3.3 Overtredingen en tekortkomingen vanuit meerdere wettelijke kaders

#### Ter informatie vooraf

De interventies van de samenwerkende inspecties in dit project zijn gebaseerd op verschillende wetten en regelingen, waarvan de belangrijkste zijn: de Arbowet en het Arbobesluit, de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen en het daaruit voortvloeiende ADNR, en de Binnenschepenwet en het daaruit voortvloeiende Binnenschepenbesluit. Deze wetten hebben als hoofddoel het waarborgen van de veiligheid en gezondheid van schippers en hun bemanning in de binnenvaart.

In situaties van 'overlap' van wetgeving, dat wil zeggen indien handhaving op een bepaald onderwerp vanuit beide wetgevingen mogelijk is, is gehandhaafd op basis van de meest specifieke wetgeving (principe van 'lex specialis'). Bijkomend voordeel is dat dit tevens voor de schipper de minste inspectiedruk oplevert. Zo is in situaties waarbij de noodzakelijke persoonlijke beschermingsmiddelen tijdens het aan- of afkoppelen van slangen niet werden gebruikt, vanuit de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (ANDR) gehandhaafd, en niet vanuit de Arbowet. In dit voorbeeld ook omdat het ADNR een internationaal verdrag betreft, dat 'voorrang' heeft op nationale wetgeving.

#### Hoeveel schepen hebben tekortkomingen?

Bij ruim de helft van de schepen (24 van de 43) zijn tekortkomingen aangetroffen (zie tabel). Deze hadden betrekking op overtredingen en/of tekortkomingen van de Arbowet en/of overtredingen van de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (WVGS), de Binnenschepenwet en/of specifieke havenverordeningen.

Minder dan de helft van de schepen is 'in orde' bevonden, dat wil zeggen dat daar geen overtredingen van de Arbowet en/of van de overige te handhaven wetgeving is aangetroffen. Dit geldt voor 19 van de 43 schepen.

	Arbowet	Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (WVGS) Binnenschepenwet (BSW)	Zowel op Arbowet als WVGS en BSW
In orde	25	27	19
Niet in orde	18	16	24
totaal	43	43	43

Het valt op dat iets meer schepen (18) vanuit de Arbowet als 'niet in orde' zijn bevonden dan vanuit de andere wetgevingen (WVGS, BSW) (16). Op 24 schepen zijn vanuit zowel de Arbowet als de overige wetten en regelingen overtredingen en of tekortkomingen geconstateerd.

Er zijn ook schepen waar weliswaar vanuit de Arbowet geen tekortkomingen zijn geconstateerd, maar wel vanuit WVGS of BSW. Dit geldt voor 6 schepen. Andersom geldt dit ook: er zijn schepen die vanuit de Arbowet niet in orde zijn bevonden, maar vanuit de WVGS of de BSW wel. Dit geldt in totaal voor 8 schepen.

### Arbowet: niet alleen handhavende interventies

Er zijn in dit project behalve formele handhavinginstrumenten ook 'stimulerende/corrigerende' interventies toegepast. Wat betreft de handhavinginstrumenten: op grond van de Arbowet zijn 11 waarschuwingen gegeven en heeft 1 stillegging plaatsgevonden. De stillegging betrof geen tankschip, maar een groot chemiebedrijf, dat formeel onder de BRZO-wetgeving<sup>2</sup> valt. Er vonden onderhoudswerkzaamheden op het losponton plaats terwijl daar tegelijkertijd benzine vanuit het tankschip gelost werd. Het betreft hier werkzaamheden in de ladingzone. De daarvoor afgegeven werkvergunning was volstrekt niet orde.

Overige interventies bestonden uit informatieve gesprekken met de schipper en de bemanning, vrijwel altijd over het ontbreken van een blootstellingbeoordeling bij het laden en lossen van gevaarlijke stoffen. Aangezien de verplichting van een dergelijke blootstellingsbeoordeling bij de branche veelal nog niet bekend was (schippers oriënteren zich veelal alleen op ANDR- en het Binnenscheppenbesluit) is formele handhaving op dit punt in de meeste gevallen achterwege gebleven. Wel hebben de schippers over dit nieuwe onderwerp in voorkomende gevallen apart een brief van de Arbeidsinspectie ontvangen. Dit was bij 12 schippers het geval.

### 3.4 Tekortkomingen en overtredingen: een nadere beschrijving

Wat voor soort tekortkomingen en overtredingen zijn tijdens de inspectierondes aangetroffen? Bijgaand een overzicht.

overtreding	aantal
Geen blootstellingbeoordeling CRM-stoffen (inclusief jeugdigen)	15
Geblokkeerde nooduitgang/vluchtweg	6
In machinekamer: een lekke uitlaat, kachel met niet geïsoleerde leidingen, niet afgeschermd delen van machineventilator + vette/niet vastgezette vloerplaten	6
Teveel gevaarlijke stoffen aanwezig die boven de norm uitgingen: in de machinekamer/in ladingzone opslag van bepaalde stoffen (o.a. verblikken)	4
Gebrek aan kennis: Invalschipper niet op hoogte van arbo-beleid rederij + Geen kennis van gezondheidsgevaaren van stoffen bij bemanning	3
Brandblussers niet aanwezig of niet in orde	3
Onveilige opstap/onveilige toegang kade	2
ladingdocumenten niet in orde	2
Geen deugdelijke gasdetectieapparaat	2
Geen adnr-diploma / geen certificaat van deugdelijkheid	1
Geen gehoorbescherming aanwezig	1
Rode groepen niet uitgeschakeld tijdens la/lo	1
Geen noodverlichting	1
Geen verbodsbordjes	1
Geen persoonlijk beschermingsmiddelen tijdens loskoppelen laad-losleiding	1
Meggertest verlopen (meting lekstroom i.v.m. exposiegevaar)	1
Tachograaf niet in orde	1
Vaartijdenboek niet correct ingevuld	1

Zoals uit het overzicht blijkt zijn verschillende soorten tekortkomingen aangetroffen. Het ontbreken van een blootstellingbeoordeling noodzakelijk bij het werken met kankerverwekkende, voor de voorplanting giftig en mutagene stoffen (de zogenaamde

<sup>2</sup> BRZO, staat voor Besluit risico's zware ongevallen. Een aparte directie van de Arbeidsinspectie (de directie Major Hazard Control) houdt zich hiermee bezig. Het betreffende bedrijf is in beroep gegaan tegen de maatregelen die de Arbeidsinspectie heeft getroffen en heeft de procedure vervolgens verloren.

CRM-stoffen) is het vaakst aangetroffen probleem. Dat was bij 15 van de 43 schepen het geval. Schepen hebben vrijwel nooit een blootstellingbeoordeling, van geen enkele stof.

Daarnaast betreft het veelal overtredingen op het gebied van algemene veiligheid, vrij divers van aard. Zo is verboden opslag van goederen in de ladingzone gesignaleerd, zoals het aanwezig zijn van een buitenboordmotor en benzinetank met inhoud in de ladingzone (ADNR-overtreding). Ook in de machinekamers is het nodige aan de hand, bijvoorbeeld ongeoorloofde opslag van gevaarlijke stoffen of niet gekeurde machines. Enkele keren is de gasdetectieapparatuur niet deugdelijk bevonden. Regelmatig zijn ook de nooduitgangen geblokkeerd door opeengestapelde vaten of andere goederen die ervoor zijn gezet. Onveilige toegangen van en naar de kades zijn eveneens waargenomen. Vervolgens waren er overtredingen op het gebied van electriciteitsbeveiliging en ladingdocumenten. Er was één schipper zonder ADNR-diploma die toch gevaarlijke stoffen vervoerde. Valgevaar is eveneens geconstateerd. Kennelijk komt het toch nog geregeld voor in de havens dat de bunkergiek gebruikt wordt als middel om een bemanningslid te verplaatsen, met daarbij het risico van valgevaar van soms zeer grote hoogte (zie foto).



Valgevaar, communicatie binnenschip/zeeschip, gebruik van hijs- en hefmiddelen.

Tijdens de inspecties is herhaaldelijk geconstateerd dat de schipper en het personeel te weinig kennis hebben over arbo-beleid en over eigenschappen van gevaarlijke stoffen en de daarmee gepaard gaande gezondheidsrisico's. Dit is ook in de monitor door de schippers zelf als knelpunt naar voren gebracht.

### **Door schippers ervaren knelpunten**

Tijdens het monitoronderzoek is ook de schippers zelf gevraagd welke knelpunten zij ervaren bij het laden en lossen.

Zij hebben uiteenlopende problemen gesignaleerd, zoals oude steigers waarmee men te maken krijgt en vallende voorwerpen als sjordstangen of twistlocks tijdens het bunkeren van een zeeschip ( het laden van brandstof door binnenschip aan zeeschip). Een probleem vormen ook de grote oliemaatschappijen 'die hun eigen regels hanteren', en die bijvoorbeeld geen gebruik toestaan van hun vluchtweg, aldus sommige schippers.<sup>3</sup> Soms zijn er verschillen tussen de pompinstallaties aan de wal en die van het schip, wat ook met de nodige veiligheidsproblemen met zich meebrengt. Men geeft aan vaak ongerust te zijn over dampen en gassen waaraan men wordt blootgesteld en waarvan men niet weet wat het is. Ook restvloeistoffen van chemicaliën die in slangen achterblijven wanneer men gaat afkoppelen, leveren soms gevaar van blootstelling op, door morsen of lekken, aldus de schippers.

---

<sup>3</sup> Op deze problematiek is recent door de branche ingespeeld door hierover een (besloten) bijeenkomst te beleggen, met zowel eigenaars van tankschepen als met walbedrijven. De uitkomsten van deze bijeenkomst worden mogelijk gebruikt als input voor een promotieonderzoek naar de wijze waarop vluchtmiddelen zoals in het ADNR zijn voorgeschreven in de praktijk worden gehanteerd.

Omdat de meeste arborisico's zich voordoen tijdens het laden en lossen, is dit apart aan de orde gesteld in de monitor. Van de 43 ondervraagden geeft een meerderheid, 27 schippers, aan geen problemen bij laden en lossen te ervaren. De overige 16 wijzen wel op problemen, zoals hierboven beschreven.

### 3.5 Enkele onderwerpen er uitgelicht

#### **Blootstellingbeoordeling**

Uit gesprekken met de schippers, maar ook met de branche, blijkt dat de verplichting van een blootstellingbeoordeling vanuit de Arboret bij velen onbekend is. Men veronderstelt dat 'alles' omtrent gevaarlijke stoffen in de ADNR-regelgeving is vervat. Dit is echter niet het geval. Vanuit het ADNR zijn vooral veiligheidsvoorschriften opgelegd. Er is niets opgenomen over gezondheidseffecten van het werken met stoffen, noch over effectieve beschermende maatregelen daarvoor. Specifiek betreft het werken met kankerverwekkende, voor de voortplanting giftig en mutagene stoffen (CRM-stoffen). Dit zijn stoffen die ook in de tankvaart vervoerd worden. Daarnaast gaat het ook nog om andersoortige voor de gezondheid gevaarlijke stoffen, nl. stoffen die zeer giftig en/of sensibiliserend zijn en stoffen met R-zin 33 en 48. Van deze stoffen is geen lijst beschikbaar. Dat moet op bijgevoegde etikettering te lezen zijn. Enkele veelvoorkomende stoffen die in de binnentankvaart vervoerd worden met hun gezondheidsrisico's zijn in een aparte bijlage (bijlage 2) opgenomen.

Deze stoffen, en met name de schadelijke effecten op de lange termijn, zijn niet als zodanig in het ADNR benoemd. Daarmee blijven de blootstellingsrisico's en de schadelijke effecten op de gezondheid bij blootstelling onbenoemd. Vanuit de Arboret wordt een blootstellingsbeoordeling vereist van het type gevaarlijke stof waarmee gewerkt wordt. Dat dient de aantoonbare grondslag te zijn voor de keuze van bescherming van de werknemers i.c. het type persoonlijke beschermingsmiddelen, dat nodig is. Daarbij is het uitgangspunt dat pas in laatste instantie gebruik wordt gemaakt van persoonlijke beschermingsmiddelen. Beter is te zoeken naar meer aan de bron gelegen oplossingen (dit is de Arbeidshygiënische strategie, zoals vanuit de Arboret wordt nagestreefd).

In de beleving van de tankvaart lijkt dit vooral een theoretische discussie. Het is uiteraard van groot belang dat werknemers de juiste persoonlijke beschermingsmiddelen gebruiken. Deze zijn vooral via ADNR-voorschriften voorgeschreven.



Tijdens koppelen van slangen of monster nemen: pbm's verplicht.

Daarnaast blijft het voor de branche echter van belang om blijvend te zoeken naar oplossingen aan de bron. Dat meer aan de bron gesitueerde oplossingen zeer wel mogelijk zijn in de tankvaart, maakt het volgende voorbeeld duidelijk. Het betreft het voorkomen van het in contact komen met restvloeistoffen, die tijdens aan/afkoppelen in de slangen zijn achtergebleven.

Een dergelijke, meer aan de bron gesitueerde, oplossing om het opspatten van restvloeistoffen die zich nog in de slangen bevinden tijdens aan/afkoppelen te voorkomen, is tijdens de inspecties aangetroffen. Het betrof een recent geheel nieuw gebouwd tankschip, waarop, gelegen aan de koppel-installatie op het schip, een soort 'bypass'-constructie was gemonteerd. Dit fungeerde als een extra reservoir/opvang van restvloeistoffen, waardoor er in de uiteindes van de slangen geen restvloeistof meer achterbleef. Een eenvoudige en tegelijkertijd nuttige uitvinding door de schipper zelf bedacht en volgens de Arbeidsinspectie navolgenswaard voor andere tankschepen.

### **Wat zegt de wet over blootstellingbeoordeling?**

In het Arbobesluit is vastgesteld dat in situaties waarin werknemers worden of kunnen worden blootgesteld aan gevaarlijke stoffen, de aard, de mate en de duur van die blootstelling moet worden beoordeeld. Op grond daarvan kan men het risico voor de werknemers bepalen en pas daarna kan men naar een effectieve bescherming zoeken. Dit geldt ongeacht of met deze stoffen daadwerkelijk arbeid wordt of zal worden verricht. Het gaat bij de Arbowet om alle stoffen op de arbeidsplaats. Voor de tankvaart wordt hier in het bijzonder aandacht gevraagd voor de beoordeling van stoffen met kankerverwekkende, mutagene en reprotoxische eigenschappen (d.w.z. met gevolgen voor de voortplanting).

### **Jeugdige stagiairs in de tankvaart**

Tijdens de inspecties is ook gebrek aan kennis over de positie van jeugdige werknemers/stagiairs in de binnenvaart geconstateerd. Vooral als het gaat over het werken met gevaarlijke stoffen door jeugdigen, bleek het bijvoorbeeld geheel onbekend dat zij niet met stoffen mogen werken die bekend staan als kankerverwekkend, reprotoxisch of mutageen; stoffen die regelmatig in de binnentankvaart voorkomen en waarmee ook door deze groep volop wordt gewerkt in het kader van hun opleiding. Uit contacten met de branche is gesignaleerd dat dergelijke informatie evenmin bij de opleidingen bekend is.

### **Wat zegt de wet over de positie van jeugdigen?**

De Arbowet verstaat onder 'jeugdige' een persoon jonger dan 18 jaar. Een kind is voor de wet iemand beneden de 16 jaar. De categorie jeugdigen die we in de binnenvaart geregeld tegenkomen en waar specifieke regels voor gelden, betreft de 16- en 17-jarigen. Zij zijn veelal als stagiair werkzaam in het kader van hun opleiding. De regels hebben betrekking op werken onder toezicht, bepaalde eisen in de Risico Inventarisatie en Evaluatie en werkzaamheden die in zijn geheel verboden zijn.

Bepaalde werkzaamheden mogen jeugdigen alleen onder deskundig toezicht doen, zoals werk met (bepaalde) gevaarlijke stoffen, met persgassen of onder druk vloeibaar gemaakte gassen. Verder moet een werkgever altijd een Risico-Inventarisatie en Evaluatie (een RI&E) hebben, waarin apart beschreven moet staan wat de specifieke gevaren voor de jeugdige werknemer of stagiair zijn bij de werkzaamheden op het schip. Daarin moet dus ook specifiek iets staan over de gevaarsaspecten van de stoffen waarmee gewerkt wordt, met het oog op de veiligheid en gezondheid van jeugdige werknemers/stagiairs.

Er zijn ook werkzaamheden absoluut verboden voor 16- en 17 jarigen. De wetgeving stelt dat deze jeugdige werknemers en/of stagiairs, geheel dienen te worden uitgesloten van arbeid waarbij zij mogelijk in aanraking kunnen komen met stoffen die kankerverwekkende eigenschappen hebben of die gevaarlijk zijn voor de vruchtbaarheid.

Een voorbeeld van zo'n stof, die veelvuldig wordt vervoerd in de binnentankvaart, is benzine. Daar zit het kankerverwekkende benzeen in. Jeugdigen mogen hier dus niet mee werken. Andere stoffen die deze voor de gezondheid uiterst schadelijke effecten kunnen hebben - en dus voor jongeren ook verboden zijn om mee te werken - zijn: arseenzuur, cyclohexanol, chloroform, 1,2 dichloorethaan en - methaan, en ethanol.



Zelfs in situaties waarbij gewerkt wordt met een gesloten dampretoursysteem, is het werken met dergelijke stoffen voor deze categorie jeugdigen verboden. De wetgeving stelt expliciet dat voor jeugdigen werkzaamheden verboden zijn waarbij sprake is van arbeid met of aan kuipen, bassins, leidingen of reservoirs met daarin één of meer genoemde verboden (CRM) stoffen. Dit betreft Europese regelgeving waar niet alleen Nederland maar ook de andere EU-landen aan zijn gehouden<sup>4</sup>.

Voor de tankvaart, en in het bijzonder voor de opleidingen in de tankvaart, is deze informatie uitermate relevant. Het betekent overigens niet dat 16- en 17-jarige matrozen en schippers in opleiding in het geheel geen werkervaring in de tankvaart zouden mogen opdoen. Wel dat er vanuit de wet specifieke eisen worden gesteld. Weten wat jongeren wel en niet mogen en onder welke voorwaarden is dan ook essentieel. In het Arbo-informatieblad Jeugdigen (zie website [www.Arbeidsinspectie.nl](http://www.Arbeidsinspectie.nl)) is hierover uitgebreide informatie te vinden. In een bijdrage in het blad de Schuttevaer (12 mei 2007) heeft de Arbeidsinspectie eveneens aandacht besteed aan de positie van 16- en 17-jarigen in de binnenvaart, specifiek m.b.t. het werken met gevaarlijke stoffen.

### **Gebrek aan kennis, vooral van stoffen**

Naast bovenvermelde tekortkomingen is het de inspecteurs opgevallen dat kennis van arbobeleid of meer in het bijzonder van de gezondheidsgevaaren die samenhangen met de stoffen die men vervoert, toch regelmatig te wensen overlaat. 'Men weet alleen dat het 'gevaarlijk spul' is', aldus een inspecteur. De Arbowet vereist dat zowel de schipper als zijn bemanning geïnformeerd zijn over de gezondheidsrisico's van de stoffen die ze vervoeren en wat daartoe adequate beschermingsmaatregelen zijn die men moet treffen.

**Een inspecteur meldde:** Ik heb met de kapitein(s), stuurman en matrozen gesproken. Men weet weinig over de gezondheidsgevaaren van benzeen. Een matroos wist zelfs helemaal niets! Deze voerde controlewerkzaamheden aan dek uit. Van blootstellingsbeoordelingen had men nog nooit gehoord.

### **Een andere observatie luidde:**

Op een bepaald schip was een deskundige (conform ADNR voorschrift nr 7.2.3.15) aan boord. Deze had in de week ervoor een verplichte herhalingscursus gevolgd. De kennis van deze persoon was vooral theoretisch. Hij wist bijvoorbeeld niet hoe hij met een Dräger-apparaat (gasdetectiemeter) moest meten.

### **Taal-/communicatieproblemen**

Uit de vakliteratuur en uit gesprekken met sleutelinformanten is gebleken dat er sprake is van taal- en communicatieproblemen, in het bijzonder tussen wal- en scheepspersoneel, maar ook wel tussen bemanningsleden onderling. Toch is dit probleem in dit project nauwelijks als zodanig naar voren gekomen. Op de vraag of er zich taal- of communicatieproblemen voordoen, antwoordden 41 schippers van de 43 ontkennend. Dit betekent echter niet, dat deze problematiek in het geheel niet speelt.

Als er sprake is van taal- of communicatieproblemen, betreft het voornamelijk het niet begrijpen wat verlangd wordt of communicatieproblemen tussen walpersoneel en bemanning. Enkele respondenten benadrukten dat het niet zozeer om taalproblematiek gaat maar om cultuurverschillen, en ook dat het lastig is om de mentaliteit van sommige bemanningsleden te beïnvloeden. Het laks omgaan met of het in het geheel niet dragen van persoonlijke beschermingsmiddelen, ondanks herhaaldelijk erop hameren, is daar een voorbeeld van.

<sup>4</sup> de Europese richtlijn (nr. 94/33/EEG; PbEG L 216) 'betreffende de bescherming van jongeren op het werk' (EU-richtlijn jongeren).

### **Toegang tot schip/toegang tot kade**

Een telkens terugkerende kwestie in de binnentankvaart, evenals overigens in de binnenvaart in meer algemene zin, is de problematische toegang van en naar het schip. Hoogteverschillen tussen wal en schip spelen hierbij een rol, of bijvoorbeeld tussen zeeschip en tankschip in situaties van bunkeren. Ook de kwaliteit van kades evenals goede en veilige hulpmiddelen van het schip spelen een rol.



Foto links: Tijdens het bunkeren doen zich de nodige gevaarssituaties voor.

Foto rechts: Een situatie van dubbel bunkeren.

De mogelijkheden om veilig en zonder al te veel kunst en vliegwerk de wal te bereiken zijn sterk wisselend per kade. Dit is van belang voor het verrichten van dagelijkse laad- en loswerkzaamheden, maar zeker ook in situaties van calamiteiten, wanneer men onverwacht het schip moet zien te verlaten. De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft in dit verband de afgelopen jaren specifieke eisen aan vluchtwegen gesteld, wat in veel gevallen al tot de nodige aanpassingen heeft geleid. Sommige schippers hebben echter aangegeven dat bepaalde grote oliemaatschappijen, waaraan zij leveren het gebruik van deze vluchtwegen niet zouden willen openstellen voor bemanning van tankschepen. Ook komt voor dat bedrijven van de schippers verlangen dat deze zelf de eigen vluchtweg aanlevert. Kennelijk is het voor vervoerder en terminals niet duidelijk hoe zij hun verantwoordelijkheden op dit punt gestalte moeten geven. Dit signaal moet uiterst serieus genomen worden. De inspectiediensten zullen deze kwestie dan ook, via onder andere de afdeling Major Hazard Control van de Arbeidsinspectie, bij de betrokken partijen onder de aandacht brengen.

Gedurende dit inspectieproject is vooral in de havengebieden van Amsterdam en Rotterdam geïnspecteerd. Naar eigen zeggen van de schippers, speelt de problematiek van verouderde en niet goed onderhouden kades of steigers vooral in het achterland. De verantwoordelijkheid van een goed kade-onderhoud ligt voor een groot deel bij de walbedrijven/ de eigenaar van de los- en laadplaatsen en bij gemeenten<sup>5</sup>.

Meer aandacht voor goede afspraken tussen de verschillende partijen over deze problematiek, in het bijzonder over de veilige toegang van en naar het schip, is noodzakelijk om de veiligheid van schippers en hun bemanning te vergroten.

### **Rederijen versus particuliere ondernemingen**

Bij de deelnemende inspecties is de vraag gerezen of er verschillen zijn waar te nemen tussen particuliere ondernemingen enerzijds en rederijen anderzijds als het gaat over het al dan niet goed voor elkaar hebben van de veiligheidssituatie en

---

<sup>5</sup> De Nederlandse Vereniging van Binnenhaven (NVB) heeft vorig jaar in een brief aan BenW van gemeenten met binnenhavens aandacht gevraagd voor investeringen in binnenhavens o.a. met het oog op kwaliteitsverbetering van kades. Ook bij deze partijen is kennelijk de problematiek in beeld en is er bereidheid om hiervoor oplossingen te vinden.

arbeidsomstandigheden op het schip. Grotere rederijen hebben als onderneming verhoudingsgewijs vaak meer investeringsmogelijkheden en hebben in de regel ook meer mogelijkheden om specifiek beleid op te zetten. Aan de andere kant zijn de particuliere schippers doordat zij schipper-eigenaar zijn en meer directie betrokkenheid hebben bij hun schip en hun bemanning, wellicht juist zorgvuldiger in het in acht nemen van veiligheidsregels.

Eigenaar * resultaat schip		Resultaat per schip		totaal
		In orde	Niet in orde	
<b>rederij</b>	aantal	10	16	26
	% eigenaar schip	38,5 %	61,5 %	100 %
	% resultaat per schip	52,6 %	66,7 %	60,5 %
<b>particulier</b>	aantal	9	8	17
	% eigenaar schip	52,9 %	47,1 %	100 %
	% resultaat per schip	47,4	33,3	39,5 %
<b>Totaal</b>	aantal	19	24	43
	% eigenaar schip	44,2 %	55,8 %	100 %
	% resultaat per schip	100 %	100 %	100 %

Een nadere analyse van de gegevens laat zien dat procentueel gesproken ruim 2/3 (61,5%) van de rederijsschepen niet in orde is bevonden, terwijl dit voor minder dan 50% van de schepen in particulier eigendom geldt. De schepen in particulier eigendom komen dus op het gebied van veiligheid en arbeidsomstandigheden, op basis van deze inspecties, beter uit de bus dan hun collega's op de rederijsschepen. Dit is een uitkomst die voornamelijk de rederijen zich zouden moeten aantrekken, doch die de particuliere schippers er niet van ontslaat om blijvend aandacht te schenken aan arbeidsomstandigheden.

### Chemicaliënschepen versus mineralen/olietransportschepen

Uit de gegevens blijkt voorts ook, dat bij alle geïnspecteerde chemicaliënschepen (7) bepaalde zaken niet op orde waren. Dit is niet in lijn met de verwachtingen. In dit segment van de tankvaart worden namelijk strengere eisen gesteld op het gebied van veiligheid. Ter vergelijking: bij de schepen die olieproducten en mineralen vervoerden is in minder dan de helft van het aantal gevallen geconstateerd dat zaken niet op orde waren (46,9%). Om wat voor soort tekortkomingen het gaat, is eerder in deze rapportage beschreven .

Lading * resultaat schip		Resultaat per schip		totaal
		In orde	Niet in orde	
<b>chemicaliën</b>	Aantal	0	7	7
	% met lading	0 %	100 %	100 %
	% resultaat per schip	0 %	29,2 %	16,3 %
<b>olieproducten</b>	Aantal	17	15	32
	% met lading	53,1 %	46,9 %	100 %
	% resultaat per schip	89,5 %	62,5 %	74,4 %
<b>Anders</b>	Aantal	2	2	4
	% met lading	50 %	50 %	100 %
	% resultaat per schip	10,5 %	8,3 %	9,3 %
<b>Totaal</b>	Aantal	19	24	43
	% met lading	44,2 %	55,8 %	100%
	% resultaat per schip	100 %	100 %	100 %

### Bekendheid met RI&E in relatie met tekortkomingen

In het najaar van 2006 heeft de branche een geheel nieuwe, geactualiseerde brancherisico-inventarisatie- en evaluatie (branche RI&E) voor de binnenvaart uitgebracht. Tijdens de inspecties zijn vragen gesteld over de bekendheid bij de geïnspecteerde schepen met deze Branche RI&E.

Op 22 schepen, d.w.z. ruim de helft van de 43 geïnspecteerde schepen, was hierover niets bekend; er was helemaal geen kennis van enige RI&E. Men verwijst veelal naar het ADNR en de daarmee verbonden voorschriften en veronderstelt dat dit voldoende is.

Op hoogte van branche RIE * resultaat schip		Resultaat per schip		totaal
		In orde	Niet in orde	
<b>Ja</b>	aantal	11	10	21
	% op hoogte branche RIE	52,4 %	47,6 %	100 %
	% resultaat per schip	57,9%	41,7%	48,8%
<b>Nee</b>	aantal	8	14	22
	% op hoogte branche RIE	36,4 %	63,6 %	100 %
	% resultaat per schip	42,1 %	58,3 %	51,2 %
<b>Totaal</b>	aantal	19	24	43
	% op hoogte branche RIE	44,2 %	55,8 %	100 %
	% resultaat per schip	100 %	100 %	100 %

De Arbowet stelt dat alle ondernemingen, dus ook de ondernemingen in de tankvaart, een Risico Inventarisatie en Evaluatie moeten hebben. Daarin geven bedrijven aan wat in hun specifiek bedrijf de belangrijkste gezondheids- en veiligheidsrisico's zijn. In een plan van aanpak staat vermeld welke maatregelen de werkgevers treffen om de risico's zoveel mogelijk aan te pakken dan wel te voorkomen.



Controle documenten

Een RI&E helpt werkgevers bij signaleren van de gevaren waaraan werknemers worden blootgesteld en biedt een bepaalde systematiek om gezondheids- en veiligheidsrisico's te kunnen beheersen. Dat het hier niet alleen een papieren tijger betreft, blijkt uit een nadere analyse van de gegevens. Bij ongeveer 2/3 van de schippers die niet op de hoogte van de RI&E waren, werden tekortkomingen en overtredingen geconstateerd. Van de schepen die wel kennis hadden van de branche RI&E had minder dan de helft tekortkomingen en overtredingen.

## 4 Conclusies en aanbevelingen

### Blootstellingsproblematiek

Bij ruim de helft van de geïnspecteerde schepen zijn overtredingen of tekortkomingen aangetroffen. De meest in het oog springende problematiek betreft de onbekendheid met de eisen die de Arbowet stelt op het gebied van kankerverwekkende, reprotoxische en mutagene stoffen, de zogenaamde CRM-stoffen. Echter, ook de kennis over de eigenschappen van de stoffen die men vervoert in meer algemene zin, is vaak onvoldoende of in sommige gevallen geheel afwezig; zowel bij de schipper als bij zijn bemanning,

Een belangrijke eis die de wet stelt, is dat een onderneming die met deze stoffen werkt in een blootstellingsbeoordeling moet hebben aangegeven om welke specifieke stoffen het gaat, wat de schadelijke (lange termijn) effecten op de gezondheid van mensen die ermee werken zijn en wat voor specifieke maatregelen er zijn getroffen om de blootstelling te vermijden.

De inspecties zijn hoofdzakelijk verricht tijdens laadsituaties in het havengebied, bij de grote producenten en aanzienlijk minder bij de loslocaties, waar de kleinere afnemers zich bevinden. De problematiek aangaande blootstellingsrisico's zouden als gevolg hiervan wel eens veel groter kunnen zijn dan hetgeen tijdens de inspecties is aangetroffen.

Voor wat betreft de blootstellingsproblematiek worden de volgende aanbevelingen gedaan:

#### **Aanbeveling 1. Meer kennis van stoffen**

De brancheorganisaties in de binnentankvaart wordt aanbevolen om de kennis over stoffen - en met name stoffen met kankerverwekkende, mutagene en reprotoxische eigenschappen - te versterken en daarbij aandacht te besteden aan de schadelijke effecten die deze stoffen op de lange termijn op de gezondheid hebben. Niet alleen acute veiligheidssituaties die samenhangen met het werken met gevaarlijke stoffen (zoals die waarin voorschriften vanuit het ADN-voorzien) dienen in beeld te komen, maar ook de gezondheidseffecten op langere termijn.

#### **Aanbeveling 2. Blootstellingbeoordeling**

De Arbeidsinspectie beveelt aan om op brancheniveau de eigenschappen van alle stoffen die in de binnentankvaart vervoerd worden te inventariseren, hierop een blootstellingbeoordeling toe te passen en op grond daarvan aantoonbaar de juiste beschermende maatregelen te treffen. Daarbij acht de Arbeidsinspectie het wenselijk om naast persoonlijke beschermingsmiddelen, ook over maatregelen na te denken die een meer aan de bron gelegen oplossing bieden. Te denken valt aan technische aanpassingen op installaties van het schip, waardoor blootstellingsrisico's verder worden gereduceerd. Voor de ontwikkeling van blootstellingbeoordelingen verwijst de Arbeidsinspectie naar de via het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid beschikbare stoffenmanager ([www.stoffenmanager.nl](http://www.stoffenmanager.nl)) en naar de brancheorganisatie in het wegvervoer, de BGZ, waar men in het kader van vervoer chemicaliën over de weg, ook met deze ontwikkeling bezig is. De Arbeidsinspectie is er voorstander van dat bedrijven en brancheorganisaties op dit punt ervaringen uitwisselen en van elkaar kunnen leren.

#### **Aanbeveling 3. Vervolginspecties lossituaties**

Vervolginspecties dienen zich in de nabije toekomst sterker op lossituaties in het achterland te richten, in plaats van op de laadsituaties in de havengebieden. Hierbij zal naar verwachting meer blootstellingsproblematiek worden aangetroffen.

## 4.1 Jeugdigen

Op basis van het onderzoek kan de conclusie getrokken worden dat er eveneens veel onbekendheid en onduidelijkheid bij de schippers bestaat over de werkzaamheden die jeugdige stagiairs wel of niet mogen uitvoeren. In het bijzonder is het 16- en 17-jarigen verboden om met kankerverwekkende, voor de vruchtbaarheid giftige en mutagene stoffen te werken, ook al is er sprake van een dampretoursysteem. Dit geldt ook voor andere voor de gezondheid gevaarlijke stoffen, namelijk de stoffen die zeer giftig, sensibiliserend zijn en stoffen met de indicatie R-zin 33 en 48. Deze leeftijdscategorie mag niet werken aan of met kuipen, bassins, leidingen of reservoirs waarin zich deze stoffen bevinden. Met overige stoffen, mag wel gewerkt worden, mits er deskundig toezicht is.

Voor wat betreft de positie van jeugdigen worden de volgende aanbevelingen gedaan:

### **Aanbeveling 4: kennis van de positie jeugdigen,**

De brancheorganisaties en de maritieme opleidingen in de binnenvaart dienen zich beter te informeren over de positie van jeugdige werknemers en stagiairs. Zij dienen zich allereerst goed te informeren over welke werkzaamheden verboden zijn, zoals het werken met kankerverwekkende, voor de vruchtbaarheid giftige en mutagene stoffen en andersoortige giftige stoffen. Tevens dienen zij te weten welke werkzaamheden, met welke stoffen, alleen onder deskundig toezicht mogen worden uitgeoefend.

### **Aanbeveling 5: Aandacht voor arbo-aspecten in de binnenvaartopleidingen.**

Bovendien luidt de aanbeveling om meer structureel in de maritieme opleidingen aandacht te gaan schenken aan aspecten van de Arbowet die voor de binnenvaart en in het bijzonder de binnentankvaart relevant zijn. Dit kan bijvoorbeeld als onderdeel van de lesprogramma's over veiligheid. Daarbij dient niet alleen aandacht te zijn voor veiligheid, maar ook voor gezondheid en de specifieke positie van 16- en 17-jarigen in relatie tot de eigen verantwoordelijkheid, rechten en plichten van deze aankomende werkenden in de binnenvaart.

## 4.2 Algemene veiligheid

In dit project is aan het licht gekomen dat naast de problematiek van de CRM-stoffen, ook op andere onderdelen nog steeds gevaarlijke situaties worden aangetroffen in de binnentankvaart. Het gaat met name om versperde nooduitgangen en toegang tot en verlaten van het schip, opslag van gevaarlijk stoffen in de ladingzone en onveilige situaties in de machinekamers of bijvoorbeeld het niet gebruiken van persoonlijke beschermingsmiddelen. De Arbeidsinspectie concludeert dat veel onveilige situaties hier een kwestie van mentaliteit zijn en schippers mogelijk praktische ondersteuning nodig hebben om hun bemanning hierop beter aan te sturen.

### **Aanbeveling 6. Nascholing: managen algemene veiligheid**

De aanbeveling aan de brancheorganisaties en sociale partners luidt om meer aandacht te besteden aan praktische ondersteuning van schippers om hun bemanning goed te kunnen aansturen op veilig gedrag. In het bijzonder wanneer het gaat om het werken met buitenlandse bemanning. De Arbeidsinspectie denkt dat de branche hierin een stimulerende en faciliterende rol kan spelen door nascholing op dit punt te laten ontwikkelen. Te denken valt bijvoorbeeld aan korte trainingen/workshops 'het managen van algemene veiligheid voor leidinggevenden/schippers'. Vanuit de arboconvenanten is veel materiaal beschikbaar waarmee ook de binnenvaartbranche zijn voordeel kan doen. ([www.Arboconvenanten.szw.nl](http://www.Arboconvenanten.szw.nl)).

### **Toegang tot en verlaten van het schip en gebruik vluchtwegen**

Hoewel de laatste jaren stevig is geïnvesteerd in het verbeteren van vluchtwegen, signaleren de samenwerkende inspecties een aantal serieuze problemen op dit gebied:

1. Onduidelijkheid over verantwoordelijkheden voor het aanleveren en gebruiken van vluchtwegen tussen schippers en walbedrijven, in het bijzonder het signaal

dat schippers en hun bemanning geen gebruik zouden mogen maken van de vluchtweg van het walbedrijf.

2. Slecht onderhoud van kades, in het bijzonder in het binnenland.

#### **Aanbeveling 7. Veilige toegang tot en verlaten van het schip: walbedrijven (a)**

Via de afdeling Major Hazard Control van de Arbeidsinspectie zullen betrokken partijen, in het bijzonder de grote oliemaatschappijen, worden aangesproken op hun verantwoordelijkheid om indien noodzakelijk het gebruik van vluchtwegen te allen tijde toe te staan aan de bemanning van binnenvaarttankers. De samenwerkende inspecties van dit project raden voorts de binnentankvaartbedrijven aan deze kwestie te agenderen en walbedrijven hierop aan te spreken.<sup>6</sup> Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de tankvaart en de walbedrijven om tot goede afspraken hierover te komen.

#### **Aanbeveling 8. Veilige toegang van en naar het schip: gemeentes (b)**

Gemeentes met kades en meer in algemene zin de eigenaren van laad- en loslocaties dienen hun verantwoordelijkheid te nemen als het gaat om veilige mogelijkheden voor bemanning van binnenvaartschepen voor toegang van en naar het schip. De samenwerkende inspecties bevelen aan om deze problematiek serieus te nemen en hierover in contact te treden met de brancheorganisaties van de binnenvaart, om tot effectieve en vooral ook veiligheidsbevorderende afspraken te komen.

#### **Risico-inventarisatie en evaluatie (RI&E)**

Geconcludeerd kan worden dat meer kennis van de RI&E-verplichting in deze branche geen overbodige luxe is. Schepen zonder RI&E hebben ook meer tekortkomingen laten zien. Het is jammer dat de door de branche ontwikkelde RI&E bij ruim de helft van de geïnspecteerde schepen niet bekend is.

#### **Aanbeveling 9: informatie RI&E**

Aan het CBRB wordt aanbevolen om meer en gerichte informatie richting de ondernemingen in de binnenvaart te verstrekken over de branche RI&E en daarbij aanvullend te wijzen op het belang van de blootstellingbeoordelingen bij stoffen. Deze dient namelijk, samen met een plan van aanpak, een vast onderdeel te zijn van het arbozorgsysteem aan boord.

### **4.3 Verschillende veiligheidssystemen**

In de binnentankvaart zijn meerdere veiligheidssystemen operationeel. Technisch veiligheidssysteem, milieuveiligheidssystemen, sociale veiligheidssystemen, arbozorgsysteem en systemen, bijvoorbeeld het EBIS systeem. De verschillende systemen vertonen overlap op onderdelen, maar ze vertonen blijkbaar ook witte vlekken. In dit project is gebleken dat er op Arbogebied de nodige tekortkomingen zijn. Schippers denken bijvoorbeeld vaak dat 'alles' al via het ADN is geregeld. Arbeidsomstandighedenbeleid bestaat echter uit meer zaken dan alleen veiligheidsaspecten.

#### **Aanbeveling 10. Samenhang systemen**

De branche wordt aanbevolen onderzoek te doen naar de verhouding tussen arbozorgsystemen (en de plaats van de RI&E en het plan van aanpak) en andere veiligheidssystemen, en daarbij zoveel mogelijk toe te werken naar synergie tussen de systemen, zonder de eigenheid van de verschillende invalshoeken (veiligheid, gezondheid, milieu, technische staat) tekort te doen.

Zo omvat het EBIS al zeer uitgebreide inspectiepunten. De Arbowet zou kunnen worden 'ingebouwd' in dit controlesysteem. Daarmee zouden in ieder geval alle schepen die via EBIS hun lading charteren, tevens voldoen aan de Arbowet. Voor de Arbeidsinspectie zou dit een reden kunnen zijn deze schepen in de toekomst niet meer of minder te gaan inspecteren.

---

<sup>6</sup> Het is de Arbeidsinspectie bekend dat deze thematiek ook de aandacht van de branche heeft, o.a. door een bijeenkomst met belanghebbende partijen hierover te beleggen.



#### **4.4 Zelfwerkzaamheid**

De samenwerkende inspecties concluderen dat de brancheorganisaties actief zijn op vele fronten in de binnentankvaart, ook in het internationale speelveld. Aandacht voor de Arbowet en de verplichtingen die daaruit voortkomen, zal de branche naar verwachting goed oppakken, temeer daar vanuit de branche zelf verzoeken komen richting de Arbeidsinspectie om voorlichting te verzorgen. De doorwerking naar de praktijk van de werkvloer zal echter steviger moeten worden aangezet. Nieuwe kansen liggen er wellicht bij het ontwikkelen van een branche-arbocatalogus, omdat het daarbij gaat om praktische maatregelen die de schippers ondersteunen bij het invullen van hun arbeidsomstandighedenbeleid.

##### **Aanbeveling 11: Zelfwerkzaamheid/arbocatalogus**

De branche wordt aanbevolen om een arbocatalogus te ontwikkelen waarin voor alle deelsectoren van de binnenvaart, binnentankvaart, containervaart, droge bulk etc. specifieke maatregelen worden opgenomen om de belangrijkste risico's in deze specifieke deelsectoren het hoofd te bieden. In ieder geval dient daarvoor wat de binnentankvaart betreft aandacht te zijn voor blootstelling aan CRM-stoffen en overige in deze rapportage aangegeven aanbevelingen.

## 5 Nabeschuwing

De samenwerkende inspecties hebben met dit project een tweeledig doel voor ogen gehad.

1. Handhaven waar nodig en de naleving van met name de Arbowet bevorderen. Daarbij is gefocust op de blootstelling aan gevaarlijke stoffen tijdens laden en lossen en zijn tevens algemene veiligheidssituaties geïnspecteerd zoals toegang tot en verlaten van het schip, machineveiligheid en kennis van arbeidsomstandighedenvoorschriften.
2. Het inzichtelijk maken van de handhaving van de Arbowet aan de medetoezichthoudende inspectiediensten van de IVW, het KLPD en de Zeehavenpolitie, met het oog op mogelijke overdracht van taken.

**Ad 1:** De inspecties hebben vooral plaatsgevonden in de havengebieden van Amsterdam en Rotterdam. Gesteld kan worden dat de naleving op het terrein van de algemene veiligheidsrisico's in deze gebieden is bevorderd. Bij het onderwerp blootstelling aan gevaarlijke stoffen en de positie van jeugdigen past hierbij een nuancering: handhaving op dit punt is zoals hierboven beschreven in de meeste gevallen achtergebleven gezien de kennisachterstand op dit gebied bij de meeste schippers. Wel is het onderwerp indringend onder de aandacht van betrokkenen gebracht: tijdens meerdere gesprekken met branchevertegenwoordigers, op een jaarvergadering van het CBOB, tijdens een gastcollege met 'instructie-inspectie' op de Maritime Academie te Harlingen, als ook in schriftelijke vorm (artikel in Schuttevaer in mei 2007, een zeer veel gelezen brancheblad voor de binnenvaart met lezers in Vlaanderen en Nederland). In het kader van naleving zal nog een aantal stappen moeten worden gezet (zie ook de aanbevelingen) en zal de Arbeidsinspectie contact met de branche onderhouden om gesignaleerde knelpunten te bespreken en mede tot een oplossing te brengen.

Als tweede element met betrekking tot deze doelstelling kan genoemd worden de geringe focus op de laad- en losplaatsen in het binnenland. In dit project is weinig zicht gekregen op de situatie in het binnenland; een aandachtspunt voor eventuele vervolgininspecties. Juist bij vooral de kleinere tankopslaglocaties zouden er meer problemen op arbogebied kunnen spelen. In de voorbereidingen van dit project is bijvoorbeeld naar voren gekomen dat zich vaker blootstellingsrisico's bij lossen dan bij laden zullen voordoen. Ook onveilige kades en afmeermogelijkheden zouden vaker in het binnenland aan de orde zijn. Aan dit aspect zal in eventuele vervolgininspecties de nodige aandacht moeten worden besteed.

**Ad 2:** Samenwerkende inspecties: overdragen toezicht Arbowet?

Typerend voor dit project was de werkwijze in koppels van inspecteurs, waarbij telkens een inspecteur van de Arbeidsinspectie een inspectieduo vormde met een inspecteur van de IVW, de Zeehavenpolitie of met het KLPD/politie te Water. Deze medetoezichthoudende diensten voor de Arbowet hebben door deze manier van samen inspecteren in de praktijk een impuls gekregen voor het steviger oppakken van het toezicht op de naleving van de Arbowet. Wederzijds heeft men van elkaar kunnen leren, melden de deelnemende inspecteurs: zowel waar het gaat om kennis van de binnenvaart en kennis van elkaars wetgeving als om de wijze van inspecteren. Tijdens de fase voorafgaand aan de uitvoerende inspecties is al kennis genomen van elkaars manier van handhaven en zijn ervaringen uitgewisseld, vooral over verschillen en overeenkomsten tussen de meest aan de orde zijnde wetgevingen (Arbowet, Binnenschepenbesluit, ROSR en ADN). Voor de nabije toekomst zullen de betrokken inspecties met elkaar bespreken op welke wijze zij verder invulling gaan geven aan het medetoezichthouderschap voor de Arbowet, met daarbij indachtig het terugdringen van onnodige inspectiedruk in de binnentankvaart.

## Bijlage 1 - Brief samenwerkende inspectiediensten

Deze bijlage werd meegezonden met alle schriftelijke handhavingscorrespondentie voorkomend uit dit project of uitgereikt worden tijdens inspecties aan boord van de tankschepen.



### Achtergrondinformatie over het project samenwerkende inspectiediensten in de tankvaart

Voor de binnentankvaart zijn drie inspectiediensten, de Arbeidsinspectie, de Inspectie Verkeer en Waterstaat en het KLPD/Politie te Water, met elkaar een samenwerkingsverband aangegaan. Extra aandacht gaat hierbij uit naar naleving van de Arbeidsomstandighedenwet, in het bijzonder met betrekking tot blootstelling aan gevaarlijke stoffen tijdens laden en lossen, kennis van veiligheidsvoorschriften van schipper en bemanning en de algemene veiligheid op het schip.

Door samen te werken tracht de Overheid de toezicht- en handhavingsdruk bij ondernemingen te verminderen en de kwaliteit van de inspecties te verbeteren. Dit geldt vooral in de tankvaart, waar al heel veel inspecties plaatsvinden en waar stroomlijning van die verschillende inspecties en wetgeving uitermate nuttig is. Tegelijkertijd wordt door samenwerking een breder beeld verkregen van het nalevingsniveau van regelgeving in de ondernemingen.

Tijdens deze gezamenlijke inspectie-onderzoeken kunnen bij uw onderneming overtredingen geconstateerd zijn. De resultaten hiervan zijn met u besproken en staan vermeld in de bij deze bijlage gevoegde correspondentie. Eventuele vervolgacties zullen door genoemde inspectiediensten afzonderlijk worden uitgevoerd en afgehandeld.

### Adressen:

<b>Arbeidsinspectie</b> Postbus 9580 3007 AN Rotterdam Telefoon 010 - 4798376	<b>KLPD waterpolitie</b> Postbus 876 3300 AW Dordrecht Telefoon 078-6482160	<b>Inspectie Verkeer en Waterstaat</b> Postbus 8634 3009 AP Rotterdam Telefoon 010-2668500
	<b>Zeehavenpolitie</b> Sint Jobsweg 6 3024 EJ Rotterdam Telefoon 010-2747439	

## Bijlage 2 – Lijst met CMR stoffen

In de onderstaande tabel zijn enkele vloeibare kankerverwekkende, mutagene en voor de voortplanting giftige vloeibare stoffen opgenomen. Deze stoffen zijn voor vervoer per binnentankvaartschip toegelaten.

**Let op:** Deze lijst is niet compleet. De SZW-lijsten met alle reeds bekende kankerverwekkende, mutagene en voor de voortplanting giftige stoffen zijn te vinden op [www.szw.nl](http://www.szw.nl) onder het kopje veilig werken: kankerverwekkende stoffen resp. giftige stoffen voor de voortplanting.

UN-nr	naam	opmerking
3426	acrylamide (oplossing)	<i>kankerverwekkend, mutageen</i>
2431	anisidine	<i>o-anisidine is kankerverwekkend</i>
1553	arseenzuur, vloeibaar	<i>kankerverwekkend</i>
1114	benzeen	<i>kankerverwekkend, mutageen</i>
1738	benzylchloride	<i>kankerverwekkend</i>
1203	benzine (motorbrandstof)	<i>kankerverwekkend</i>
1888	chloroform	<i>voor de voortplanting giftig</i>
1987	cyclohexanol	<i>voor de voortplanting giftig</i>
1010	1,3 butadieen (mengsel butadienen)	<i>kankerverwekkend, mutageen</i>
1184	1,2 dichloorethaan	<i>kankerverwekkend</i>
1605	1,2-dibroomethaan = ethyleendibromide	<i>kankerverwekkend</i>
1594	diethylsulfaat	<i>kankerverwekkend</i>
2265	dimethylformamide	<i>voor de voortplanting giftig</i>
1595	dimethylsulfaat = DMS	<i>kankerverwekkend</i>
1170	ethanol	<i>voor de voortplanting giftig</i>
2023	epichloorhydrine	<i>kankerverwekkend</i>
1184	ethyleendichloride = 1,2-dichloorethaan	<i>kankerverwekkend</i>
1040	ethyleenoxide met stikstof	<i>kankerverwekkend, mutageen</i>
2893	Ethyleenoxide met propyleenoxide	<i>kankerverwekkend, mutageen</i>
1208	n-hexaan	<i>voor de voortplanting giftig</i>
2729	hexachloorbenzeen	<i>kankerverwekkend</i>
3293	hydrazine	<i>kankerverwekkend</i>
1063	methylchloride	<i>voor de voortplanting giftig</i>
1662	nitrobenzeen	<i>voor de voortplanting giftig</i>
2608	nitropropan	<i>kankerverwekkend</i>
1280	propyleenoxide = methyloxiraan, = 1,2-epoxypropan	<i>kankerverwekkend</i>
1708	o-toluidine = 2-aminotolueen = 2-methylbenzeenamine	<i>kankerverwekkend</i>
1897	tetrachloorethyleen = per	<i>voor de voortplanting giftig</i>
1294	tolueen	<i>voor de voortplanting giftig</i>
1710	trichloorethyleen = trichlooretheen	<i>kankerverwekkend</i>
1096	vinylchloride	<i>kankerverwekkend</i>
1307	xyleen	<i>voor de voortplanting giftig</i>
1131	zwavelkoolstof	<i>voor de voortplanting giftig</i>

## Bijlage 3 - Vlootgrootte

### Vlootgrootte 2005

<i>Type schip</i>	<i>Aantal</i>	<i>Capaciteit</i>
<u>droge lading</u>		x 1000 ton
motorvrachtschepen	3136	3665
vrachtduwbakken	914	1437
<b>Subtotaal</b>	<b>4050</b>	<b>5102</b>
<u>natte lading</u>		x 1000 ton
motortankschepen	663	1022
tankduwbakken	37	73
<b>Subtotaal</b>	<b>700</b>	<b>1095</b>
<u>motorvermogen</u>		x 1000 kW
duwboten	149	116
sleepboten	272	302
sleepboten met duwsteven	259	74
sleep-duwboten	38	89
<b>Subtotaal</b>	<b>718</b>	<b>581</b>
<u>passagiersvervoer</u>		
hotelschepen	119	
rondvaartboten	411	
veerponten/boten	93	
zeilende passagiersschepen	268	
<b>Subtotaal</b>	<b>891</b>	
<b>Nederlandse vlootgrootte</b>	<b>6359</b>	

## **Colofon**

**Projectleider Arbeidsinspectie  
Mw. Drs. J.J.M. van Vlerken**

**Oudenoord 6  
Postbus 820  
3500 AV Utrecht  
Telefoon 030 - 2305600**

### **Medetoezichthouders**

**Inspectie Verkeer en Waterstaat  
Postbus 8634  
3009 AP Rotterdam  
Telefoon 010-2668500**

**KLPD waterpolitie  
Postbus 876  
3300 AW Dordrecht  
Telefoon 078-6482160**

**Zeehavenpolitie  
Sint Jobsweg 6  
3024 EJ Rotterdam  
Telefoon 010-2747439**