

## Projectrapportage Inspectieproject BINNENVAART 2005

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| Arbeidsinspectie, Den Haag  | augustus 2006  |
| Inspectie onderwerpen       | <ul style="list-style-type: none"><li>• veilige en ordelijke arbeidsplaats</li><li>• vluchtwegen en nooduitgangen</li><li>• valgevaar</li><li>• veilige toegang tot ruim van schip</li><li>• veiligheid arbeidsmiddelen</li><li>• reddingsvesten</li><li>• illegale tewerkstelling</li><li>• vaar- en rusttijden</li></ul> |
| AI - bedrijfstakdirectie    | Commerciële Dienstverlening  |
| Manager strategie           | Sonja Dröge  |
| Manager inspecties          | Johan Jol  |
| Landelijke projectleider    | Ingrid van der Blom  |
| Landelijk projectsecretaris | Helmut Legel   |
| Samensteller rapportage     | Theun Beekhoven  |
| Looptijd                    | 1 juli 2005 t/m 1 november 2005  |
| Projectnummer               | A740   |
| Correspondentieadres        | Arbeidsinspectie kantoor Utrecht<br>Oudenoord 6<br>3513 ER Utrecht   |

## INHOUDSOPGAVE

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Voorwoord</b>   | <b>2</b>  |
| <b>1. Samenvatting</b>                                       | <b>3</b>  |
| <b>2. Aanleiding en doel van het inspectieproject</b>        | <b>4</b>  |
| 2.1 Aanleiding   | 4         |
| 2.2 Doelstellingen van het project                           | 4         |
| <b>3. Opzet van het project</b>                              | <b>4</b>  |
| <b>4. Projectresultaten</b>                                  | <b>6</b>  |
| 4.1 Algemene resultaten Arbeidsinspectie                     | 6         |
| 4.2 Resultaten politie te water                              | 6         |
| 4.3 Toelichting op de resultaten                             | 7         |
| 4.3.1 Reddingsvesten   | 8         |
| 4.3.2 Veilige en ordelijke inrichting arbeidsplaats          | 8         |
| 4.3.3 Veiligheid arbeidsmiddelen                             | 9         |
| 4.3.4 Toegang tot de ruimten van het schip (laden en lossen) | 9         |
| 4.3.5 Brandbestrijdingsmiddelen                              | 9         |
| <b>5. Conclusies en aanbevelingen</b>                        | <b>10</b> |
| <b>Bijlage 1 afkortingen / begrippenlijst</b>                | <b>12</b> |
| <b>Bijlage 2 persbericht</b>                                 | <b>13</b> |
| <b>Bijlage 3 toegepaste instrumenten</b>                     | <b>13</b> |
| <b>Bijlage 4 Ongevallen 2005</b>                             | <b>14</b> |

## VOORWOORD

In de binnenvaart zijn over de periode 1997 t/m 2003 112 ongevallen te betreuren geweest waarvan 12 met dodelijke afloop. De Arbeidsinspectie heeft daarom samen met de politie te water 210 binnenvaartschepen geïnspecteerd in de periode juli t/m november 2005. In dit project is specifieke aandacht gegeven aan het hebben en dragen van reddingsvesten.

Het blijkt dat (minstens) 40% van de schippers geen reddingsvest draagt tijdens risicovolle werkzaamheden.

Verder laat het onderhoud van arbeidsmiddelen te wensen over. Gebrekkig onderhoud spitst zich vooral toe op de schepen die door schippers met personeel worden gevaren. Opvallend is dat het veilig betreden en verlaten van het schip voor de bemanning maar ook voor derden in veel gevallen slecht is geregeld. Deels ligt dit probleem bij het havenbedrijf of instelling waar wordt gelost, deels bij de schipper zelf.

Toekomstige inspecties kunnen de attitudeverandering ten aanzien van het dragen van reddingsvesten wel ondersteunen maar niet afdwingen. De sector zal dan ook zelf nadrukkelijk het dragen van reddingsvesten moeten promoten. Verder zal zij gesprekken met havenbedrijven en ondernemingen moeten starten over kade onderhoud en veilige toegang tot het schip.

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

## 1. SAMENVATTING

Van juli t/m november 2005 heeft de Arbeidsinspectie in samenwerking met de politie te water (DWP-KLPD en Zeehavenpolitie in Rotterdam) een inspectieproject uitgevoerd op binnenvaartschepen. Dit gebeurde zowel tijdens laden en lossen aan de wal als gedurende de vaart waarbij werd meegevoerd met de KLPD. De Arbeidsinspectie controleerde de arbeidsomstandigheden en de politie te water heeft de vaar- en rusttijden van bemanningsleden en de illegale tewerkstelling op deze schepen geïnspecteerd.

De doelstellingen van dit project waren:

- De naleving te bevorderen van de arbeidsomstandighedenregelgeving op ernstige risico's zoals valgevaar gecombineerd met te water raken, de veiligheid van arbeidsmiddelen, geblokkeerde nooduitgangen gecombineerd met gevaarlijke stoffen;
- De naleving te bevorderen van de Wet Arbeid Vreemdelingen (illegale tewerkstelling van werknemers);
- De naleving te bevorderen van de arbeidstijdenregelgeving (vaar- en rusttijden, incl. bemanningssterkte);
- De sector te stimuleren tot het ontplooiën van eigen initiatieven (zelfregulering) ten aanzien van onder andere het werken op hoogte (containers) en de gevolgen van te water raken.

Er zijn in totaal 210 schepen geïnspecteerd, waarvan 67 gezamenlijk door de Arbeidsinspectie en de politie te water. Bij 73 schepen zijn door de Arbeidsinspectie in totaal 136 overtredingen geconstateerd, waarbij handhavend is opgetreden. De meest voorkomende overtredingen hebben betrekking op het niet dragen van reddingsvesten tijdens risicovolle werkzaamheden, de veilige en ordelijke inrichting van de arbeidsplaatsen en de veiligheid van arbeidsmiddelen. De meeste overtredingen hebben een waarschuwing opgeleverd. Slechts in twee situaties was sprake van een acuut onveilige situatie: één maal werd onveilig op hoogte gewerkt en één maal werd bij gevaarlijk werk geen reddingsvest gedragen. Dit leverde stilleggingen op. De onveilige situatie moest eerst worden opgeheven alvorens men verder mocht werken.

Daarnaast heeft de politie te water bij 50% van de schepen overtredingen van de vaar- en rusttijden geconstateerd. Er zijn geen illegale werknemers aan boord van de binnenvaartschepen aangetroffen.

Tot de 137 schepen waarbij geen handhavend instrument is ingezet, behoren ook een groot aantal zelfstandigen zonder personeel (ZZP-ers) en gezinsbedrijven. Omdat hier geen sprake is van het verrichten van arbeid onder gezag, is de Arbwet slechts op enkele onderdelen van toepassing. Op deze schepen was handhaving op de Arbwet daardoor nauwelijks mogelijk. De hierboven gepresenteerde resultaten over de arbeidsomstandigheden aan boord van de binnenvaartschepen moeten in dit licht worden gezien en zijn dus positiever dan in werkelijkheid.

## 2. AANLEIDING EN DOEL VAN HET INSPECTIEPROJECT

### 2.1 Aanleiding

Sinds de invoering van het Veiligheidsbesluit Binnenvaart in 1964 heeft de Arbeidsinspectie controle uitgeoefend over de zorg ten aanzien van veiligheid, gezondheid en welzijn in de binnenvaart. Vanaf midden jaren '90 heeft dit niet meer geresulteerd in een breed inspectieproject. Op vaar- en rusttijden en illegale tewerkstelling wordt wel jaarlijks gecontroleerd. Deze controles worden uitgevoerd door de politie te water (meestal in samenwerking met de AI).

Er zijn 12 dodelijke ongevallen bekend in de binnenvaart over de periode 1997 t/m 2003. Acht hiervan hadden betrekking op te water raken en verdrinken. Twee werden veroorzaakt door het vallen van hoogte. Verder viel er één dodelijk ongeval te betreuren met een koppellier en één door gebrek aan zuurstof bij werken in besloten ruimte. Gerekend naar de grootte van de beroepsbevolking (ca. 17000 werknemers) is dit een relatief groot aantal dodelijke ongevallen.

Het aantal ernstige ongevallen over deze periode bedraagt ongeveer 100. Oorzaken van deze ongevallen vormen:

- te water raken;
- werken op hoogte (container behandeling);
- de staat van onderhoud van arbeidsmiddelen (bv. onderhoud en borgpennen autokranen, het werken met koppellieren en koppeldraden in de duwvaart).

Ter vergelijking: in 2002 zijn ca. 3000 ongevallen gemeld bij de Arbeidsinspectie waarvan 91 een dodelijke afloop kenden (over alle sectoren, ca. 7 miljoen werknemers).

In verband met de wens van de Arbeidsinspectie opnieuw een brede inspectie uit te voeren is samenwerking gezocht met de politie te water. Bijkomend voordeel was daardoor dat de inspecties gedeeltelijk *varend* konden plaatsvinden, waardoor ook de risicovolle situaties (t.a.v. het gebruik van reddingsvesten) konden worden beoordeeld en een effectieve controle op illegale tewerkstelling kon plaatsvinden. De Arbeidsinspectie heeft geïnspecteerd op de aandachtsvelden: arbeidsmiddelen, arbeidsplaatsen en persoonlijke beschermingsmiddelen (reddingsvesten). De politie te water heeft gecontroleerd op vaar- en rusttijden en illegale tewerkstelling. Overtredingen van vaar- en rusttijden worden vaak veroorzaakt door een tekort aan bemanning.

### 2.2 Doelstellingen van het project

De doelstellingen van dit project waren:

- Naleving bevorderen van de arbeidsomstandighedenregelgeving ten aanzien van ernstige risico's zoals valgevaar gecombineerd met te water raken, veiligheid arbeidsmiddelen, geblokkeerde nooduitgangen gecombineerd met gevaarlijke stoffen;
- Naleving bevorderen van de Wet Arbeid Vreemdelingen (illegale tewerkstelling van werknemers);
- Naleving bevorderen van de arbeidstijdenwetgeving (vaar- en rusttijden, incl. bemanningssterkte);
- De sector stimuleren tot het ontplooiën van eigen initiatieven (zelfregulering) ten aanzien van onder andere het werken op hoogte (containers) en de gevolgen van te water raken.

## 3. OPZET VAN HET PROJECT

Er varen ca. 5500 binnenschepen onder Nederlandse vlag (gegevens 2005). Het aantal arbeidsplaatsen in de binnenvaart bedraagt ca. 17.000 (gegevens 2001/2002). De totale binnenvaart vervoert op jaarbasis 330 miljoen ton goederen (bron: CBRB). Ruim 20% bestaat uit gevaarlijke stoffen.

Alle Nederlandse binnenvaartschepen, vrachtaart, sleep- en duwvaart en buitenlandse binnenvaartschepen behoorden tot de doelgroep om geïnspecteerd te kunnen worden, met uitzondering van de tankbinnenvaartschepen.

Gedurende de projectperiode van 1 juli t/m november 2005 zijn 210 inspecties uitgevoerd.

De Arbowet is van toepassing op alle binnenschepen die in Nederland varen of afgemeerd liggen. Op de Rijn, Waal en Lek is tevens het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR, opgehangen aan de Akte van Mannheim) van kracht. Het ROSR is internationale wetgeving en heeft daarmee voorrang op de Arbowet (in het geval van tegenstrijdigheden). De AI heeft in het kader van de ROSR geen bevoegdheden. De inspecties hebben dan ook plaats gevonden op alle binnenwateren uitgezonderd de Rijn, Waal en Lek.

Het eerste deel van het project (van 1 juli t/m 1 september) is door de Arbeidsinspectie alleen uitgevoerd. De inspecties vonden onaangekondigd plaats, op voor de kant liggende schepen. Bij het tweede deel van het project is samengewerkt met de politie te water zodat de schepen varende konden worden geïnspecteerd. De politie te water heeft de vaar- en rusttijden en de illegale tewerkstelling gecontroleerd.

In verband met enkele gevoelige onderwerpen (valgevaar van container, reddingsvesten) is het project vooraf met de sector besproken. De sector gaf aan dat voor het voorkomen van valgevaar van containers op dit moment geen middelen voor handen zijn, behalve het stekkeren (vast zetten van twistlocks op containers) op de wal (voor zover mogelijk).

Voorafgaand aan het project is een persbericht uitgegaan dat mede in het blad Schuttevaer is gepubliceerd (zie bijlage II). Tijdens de uitvoering van het project zijn vertegenwoordigers van de media mee geweest bij de uitvoering van inspecties. Radio en kranten hebben de nodige publiciteit aan het project gegeven. Veel schippers waren via het artikel uit de Schuttevaer op de hoogte van het project.

De belangrijkste inspectieonderwerpen waren:

- › veilige en ordelijke arbeidsplaats,
- › vluchtwegen en nooduitgangen vrij van obstakels (zoals in de machinekamer en ketelruimen),
- › het voorkomen van valgevaar van containers,
- › een veilige toegang tot ruim van schip,
- › het beschikbaar stellen en gebruiken van persoonlijke beschermingsmiddelen (reddingsvest),
- › veiligheid arbeidsmiddelen,
- › adequate brandbestrijdingsmiddelen,
- › illegale tewerkstelling,
- › vaar- en rusttijden, incl. bemanningssterkte.

## 4. PROJECTRESULTATEN

### 4.1 Algemene resultaten Arbeidsinspectie

Er zijn 210 binnenvaartschepen geïnspecteerd waarvan 38 van buitenlandse schippers of eigenaren. In tabel I zijn de schepen naar de vrachtsort verdeeld.

**Tabel I verdeling van geïnspecteerde schepen naar vrachtsort**

|                  |            |
|------------------|------------|
| Droge vaart      | 92         |
| Zand/grind       | 28         |
| Duwstellen       | 15         |
| Containerschepen | 32         |
| Overigen         | 43         |
| <b>Totaal</b>    | <b>210</b> |

Van de 210 schepen bleken 137 (65%) bij de eerste inspectie in orde of kon geen handhavinginstrument worden toegepast omdat de Arbowet niet van toepassing bleek op deze schepen.

Zelfstandigen zonder personeel (ZZP-ers) en gezinsbedrijven komen in de binnenvaart veel voor. Van de 210 bezochte schepen waren er 32 ZZP-er en 79 gezinsbedrijven. Omdat hier geen sprake is van het verrichten van arbeid onder gezag, is de Arbowet slechts op enkele onderdelen (i.c. valgevaar) en de Warenwet van toepassing. In de meeste situaties was handhaving niet mogelijk. Hierdoor ontstaat een positiever beeld van de sector (65% van de schepen in orde) dan op basis van de werkelijkheid gerechtvaardigd is.

Bij de overige 73 schepen is door de Arbeidsinspectie handhavend opgetreden, waarbij in totaal 136 overtredingen zijn geconstateerd. Onderstaande tabel laat zien hoeveel overtredingen per schip zijn gemaakt. Gemiddeld is dit 1.9 overtreding per schip.

| Aantal overtredingen per geïnspecteerd bedrijf | 0          | 1         | 2         | 3        | 4        | 5        | 6        |            |
|--|------------|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|------------|
| <b>Aantal schepen</b>                          | <b>137</b> | <b>41</b> | <b>15</b> | <b>7</b> | <b>7</b> | <b>2</b> | <b>1</b> | <b>210</b> |

### 4.2 Resultaten politie te water

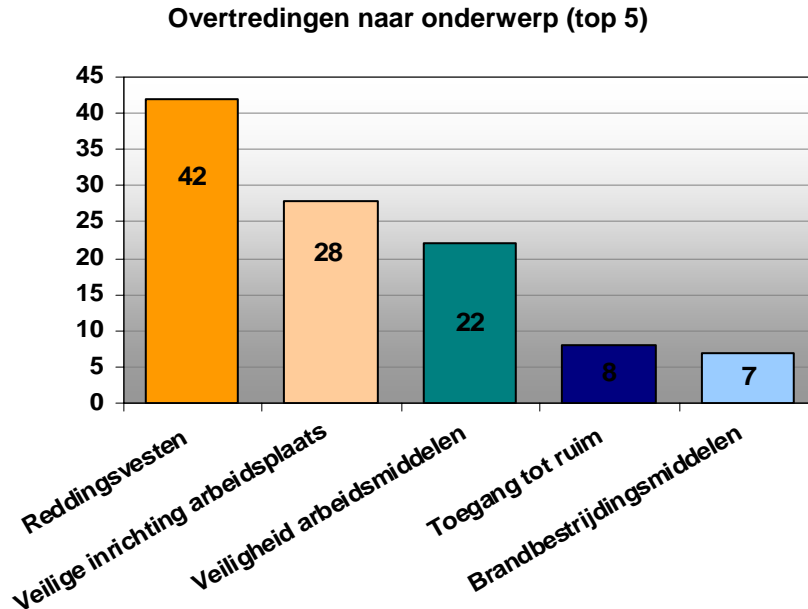
Er zijn op 67 varende schepen inspecties uitgevoerd door de Arbeidsinspectie en politie te water gezamenlijk.

Door de politie te water zijn geen overtredingen ten aanzien van illegale tewerkstelling geconstateerd. Ten aanzien van de vaartijden en bemanningssterkte zijn door de politie te water bij ca. 50% van de gecontroleerde schepen overtredingen vastgesteld.

De politie te water controleert het hele jaar de vaar- en rusttijden van de bemanning. De aantallen overtredingen geconstateerd in dit project zijn in lijn met de reguliere controles.

### 4.3 Toelichting op de resultaten

Van de overtredingen kan onderstaande top vijf worden samengesteld. Deze top vijf beslaat 76% van de overtredingen. Naast het hebben en dragen van reddingsvesten blijken de inrichting van de arbeidsplaats, toegang tot het ruim van het schip en brandbestrijdingsmiddelen tot veel overtredingen te leiden.



De overige overtredingen hadden te maken met uiteenlopende onderwerpen, zoals:

- valgevaar;
- vluchtwegen en nooduitgangen vrij van obstakels;
- voorkomen van het gevaar te worden getroffen of geraakt door voorwerpen, producten, vloeistoffen of gassen;
- maatregelen bij elektrische installaties tegen brand, ontploffing, e.d.;
- voorzieningen om ongewilde gebeurtenissen met gevaarlijke stoffen te vermijden (zie foto 1 en 2).



**Foto 1**

Op een duwboot in de Haven te Stein is een container aangetroffen met ongeveer 25 á 30 blikken verf van 20 liter en enkele vaten met toluen. Deze laatste stonden aan dek. Opslag van gevaarlijke stoffen dient op verantwoorde wijze te gebeuren en niet op de manier als op de beide foto's.



**Foto 2**

Valgevaar is in dit project als een inspectiepunt aangemerkt. Valgevaar doet zich hoofdzakelijk voor in de containervaart. Er zijn 32 containerschepen gecontroleerd (zie tabel I). Veel schepen stapelen de containers niet hoog in verband met de geringe doorvaarhoogte van bruggen. Het geringe aantal inspecties op containerschepen gecombineerd met de stapelhoogte, verklaart waarom er relatief weinig overtredingen (2 waarschuwingen, 1 stillegging) zijn geconstateerd.



### 4.3.1 Reddingsvesten

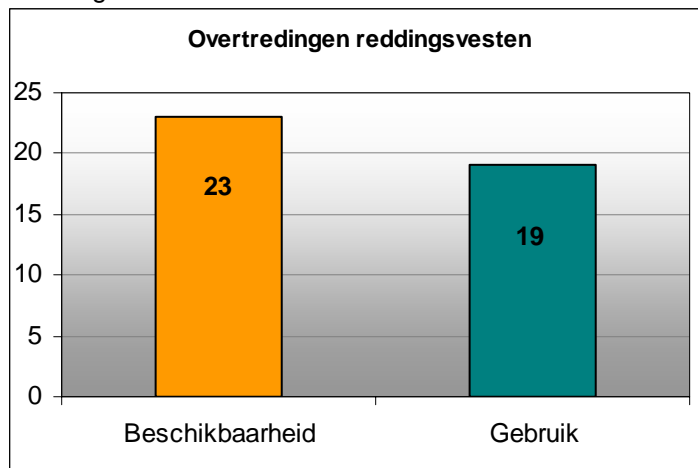
Zowel bij het zich verplaatsen aan boord, als bij het verrichten van werkzaamheden tijdens de vaart, als tijdens laden en lossen, kunnen er zich omstandigheden voordoen waarbij het risico van te water raken reëel aanwezig is.

Bijlage II van het Binnenschepenbesluit (Artikel 7.05 lid 3) bepaalt dat op een schip voor iedere persoon die zich regelmatig aan boord bevindt, een reddingsvest onder handbereik aanwezig moet zijn. In gevallen waarbij gevaar voor de werknemer aanwezig is of kan ontstaan, moet de werkgever conform het Arbobesluit ervoor zorgen dat werknemers de PBM-en (reddingsvesten) gebruiken.

Er is in ieder geval sprake van gevaar indien werkzaamheden worden verricht:

- tijdens de nacht;
- bij slecht weer waardoor zicht en stabiliteit in het geding is (b.v. sterke wind, hevige regenval);
- in de winter wanneer de temperatuur van het water beneden de 6°C is;
- waarbij de stabiliteit in het geding is (b.v. schoonmaken dek, schilderen).

Handhaving op de beschikbaarheid en het gebruik van reddingsvesten is alleen mogelijk voor de niet-ZZP schepen. Op veel van deze binnenvaartschepen ontbraken de reddingsvesten. Bij ca. een kwart (23 van de 99 niet-ZZP schepen) was het reddingsvest niet voorhanden of zelfs niet op het schip aanwezig.



Ook het dragen van de reddingsvesten bij het zich verplaatsen aan boord of bij het verrichten van werkzaamheden waarbij het risico om te water te vallen aanwezig was, laat zeer te wensen over. Naast de 23 schepen waar een reddingsvest ontbrak, bleken op 19 schepen de aanwezige reddingsvesten toch niet te worden gebruikt! Dit betekent dat op 42 schepen geen reddingsvesten worden gedragen als de situatie daar om vraagt, dat is ruim 40% van de schepen. Uit de reacties van de bemanning bij de vraag of reddingsvesten worden gedragen tijdens risicovolle omstandigheden,

bleek dat het geen hoge prioriteit heeft. Men vindt de vesten teveel in de weg zitten, zij hinderen bij het werk.

In één geval werd door de inspecteur daadwerkelijk geconstateerd dat het reddingsvest niet werd gedragen (een zogenaamde heterdaad). Dit heeft geresulteerd in een stillegging met boete. De schippers zullen beter moeten toezien op en hun attitude moeten veranderen ten aanzien van het dragen van de vesten. De schipper moet zich realiseren dat indien een werknemer verdrinkt als gevolg van het niet dragen van een reddingsvest, de schipper in zowel een strafrechtelijk als civielrechtelijk proces kan worden vervolgd.

### 4.3.2 Veilige en ordelijke inrichting arbeidsplaats

Handhaving op de veilige inrichting van de arbeidsplaats is alleen mogelijk voor de niet-ZZP schepen. Op het inspectiepunt veilige en ordelijke inrichting arbeidsplaats zijn 28 overtredingen geconstateerd (bijna 30% van de niet-ZZP schepen). Vaak op verschillende zaken aan boord van een schip. Opvallend is dat het veilig betreden en verlaten van het schip voor de bemanning maar ook voor derden in veel gevallen slecht was geregeld. Bijvoorbeeld omdat trappen langs een kade slecht onderhouden of niet veilig te bereiken zijn (zie foto 3), of omdat de leuning van loopplanken ontbreken. Veel schippers gaven aan dat kades slecht worden onderhouden en leggen de verantwoordelijkheid daarvan bij het havenbedrijf of de instelling waar wordt gelost.

Wat de inrichting van de arbeidsplaats zelf betreft is o.a. de aanwezigheid van onafgeschermd 'hete' delen (uitlaat in machinekamer) een aandachtspunt.



**Foto 3**

Oude kadetrappen zoals deze nog steeds in de haven voorkomen. Op de foto is te zien dat deze aan een onderhoudsbeurt toe zijn. De kade trap loopt van kade tot de waterspiegel en bestaat uit één geheel.



**Foto 4**

Schepen worden tegen beschadigingen beschermd door fenders (horizontale ronde rubberen massieve "kokers" met een doorsnede van ca. 1,5 meter en een lengte van ca. 2 meter). Hierdoor ontstaat er tussen de wal en het schip een (horizontale) ruimte van 1 à 2 meter, waar men tussen kant vallen. Bemanning van binnenvaartschepen overbruggen deze meter(s) door op de fender te klimmen en vervolgens via een kadetrapp op de wal te stappen. Vaak met halsbrekende toeren. Met deze nieuwe kadetrappen (foto), bestaand uit meerdere delen en bordessen, kan de horizontale afstand (a.g.v. de fender) tussen binnenvaartschip en wal worden overbrugd.

#### 4.3.3 Veiligheid arbeidsmiddelen

Handhaving op het onderhoud van de arbeidsmiddelen en de afscherming van bewegende delen is alleen mogelijk voor de niet-ZZP schepen. Op deze inspectiepunten is 22 maal een overtreding geconstateerd (ruim 20% van de schepen). In vrijwel alle gevallen betrof het niet of onvoldoende afgeschermd zijn van bewegende delen in de machinekamer zoals bij V-snaren en poelies (schijven waar de V-snaar in ligt). Deze delen moet zo afgeschermd zijn dat niemand zijn hand er tussen kan steken. Ook het onderhoud aan arbeidsmiddelen (autokranen) bleek in enkele gevallen onvoldoende.

#### 4.3.4 Toegang tot de ruimten van het schip (laden en lossen)

Handhaving op de toegang tot het ruim is alleen mogelijk voor de niet-ZZP schepen. Op het punt van het betreden van een ruim van het schip tijdens het laden en lossen van goederen zijn 8 overtredingen geconstateerd. In veel schepen zijn voorzieningen aangebracht maar in een aantal situaties wordt gebruik gemaakt van een ladder. Deze was of te kort of van een slechte kwaliteit of was niet tegen omvallen geborgd. Kortom, het betreden van het ruim kan verbeterd worden door vaste trappen of vaste ladders.

#### 4.3.5 Brandbestrijdingsmiddelen

Handhaving op de beschikbaarheid van brandbestrijdingsmiddelen is alleen mogelijk voor de niet-ZZP schepen. In Bijlage II bij het Binnenschepenbesluit wordt in artikel 7.03 "Brandbestrijdingsmiddelen" aangegeven op welke plaatsen tenminste één draagbaar blustoestel aanwezig moet zijn. Dat is op de volgende plaatsen:

- in het stuurhuis;
- in de nabijheid van elke toegang van het dek naar de verblijven;
- in de nabijheid van de toegang tot bedrijfsruimten die niet vanuit de verblijven toegankelijk zijn en waarin zich verwarmings-, kook- of koelinstallaties bevinden die werken op vaste of vloeibare brandstoffen dan wel op vloeibaar gas;
- in de nabijheid van elke toegang tot machinekamers of ketelruimen;
- benedendeks in een machinekamer bij een motorvermogen van meer dan 110 kW.

In 7 gevallen is een overtreding geconstateerd. Er waren op sommige plekken geen brandblussers (b.v. in de machinekamer) of onvoldoende blussers aanwezig of de blussers waren slecht bereikbaar en werden als kapstok gebruikt om andere materialen aan op te hangen.

## 5. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

**1] Valgevaar** lijkt geen probleem te zijn gelet op de uitkomsten van de inspecties. Dit beeld kan echter worden vertekend doordat er relatief weinig containerschepen zijn gecontroleerd en schepen de containers niet altijd hoog stapelen, in verband met de geringe doorvaarhoogte bij veel bruggen. Daar waar hoger wordt gestapeld is toch sprake van een reëel probleem dat door de brancheorganisatie verder geïnventariseerd moet worden. Afhankelijk van de bevindingen zal de sector de stand der techniek moeten stimuleren zoals bij zeeschepen is gebeurd. Hierover zal verder overleg worden gevoerd met de branche.

**2] Gevolgen van te water raken.** Het dragen van reddingsvesten is in deze sector nog niet gewoon. Uit gesprekken met werknemers en werkgevers van niet ZZP-schepen, kwam naar voren dat ruim 40% in gevaarlijke situaties geen reddingsvesten draagt. Naar verwachting ligt dit percentage in de praktijk nog veel hoger. Vaststelling of reddingsvesten worden gedragen is gedaan door de werknemers te vragen in welke situaties reddingsvesten worden gedragen. Waarschijnlijk zal voor ZZP-schepen het percentage niet anders liggen. De meeste schippers (ZZP en niet-ZZP) onderkennen het risico van het niet dragen maar handelen daar niet naar omdat de reddingsvesten te veel hinderen bij het werken aan boord.

Een aanbeveling voor de sector is om over te gaan op buitenwerkjassen gecombineerd met een ingebouwd reddingsvest. Verder zullen de brancheorganisaties hun invloed moeten uitoefenen bij de aangesloten leden om het gedrag ten aanzien van het dragen van de reddingsvesten te verbeteren.

**3] Veiligheid arbeidsmiddelen.** Ruim 20% van de niet ZZP-schepen heeft onveilige arbeidsmiddelen aan boord. Het betreft autokranen en onafgeschermd delen in de machinekamer. Er gebeuren nog te veel ongevallen met knel- en pletgevaar door deze situaties.

Over alle schepen bezien zal het beeld iets gunstiger zijn omdat tijdens de controles is geconstateerd dat ZZP-ers hun schepen, dus ook de arbeidsmiddelen, beter onderhouden. De schipper is voor zijn inkomsten immers afhankelijk van (de toestand van) zijn schip.

**4] Geblokkeerde nooduitgangen** blijken in de praktijk nauwelijks voor te komen. In een paar gevallen is wel geconstateerd dat gevaarlijke stoffen niet veilig werden opgeslagen. Dit lijkt echter geen structureel probleem.

**5] Overige risico's.** De toegangsmiddelen tot het schip laten in veel situaties te wensen over (30% van de niet-ZZP schepen). Kades die geen veilige toegang tot het schip waarborgen en schippers die niet voor veilige loopplanken zorgen. Er zullen tussen schipper en het (haven)bedrijf/instelling waar gelost of geladen wordt betere afspraken gemaakt moeten worden. Ditzelfde geldt voor de toegang tot het ruim van het schip; deze is slecht in een kleine 10% van de niet ZZP-schepen. Bij de Arbeidsinspectie worden jaarlijks gemiddeld 1 á 2 ongevallen gemeld van werknemers die in het ruim zijn gevallen. Het is belangrijk dat de sector meer aandacht gaat schenken aan goede toegangsmiddelen tot het ruim.

### **6] Illegale tewerkstelling van werknemers**

Ondanks het feit dat er 67 schepen *varend* zijn geïnspecteerd, zijn er geen illegaal tewerkgestelde werknemers door de politie aangetroffen.

### **7] Vaar- en rusttijden**

Ten aanzien van de vaartijden en bemanningssterkte zijn door de politie te water bij ca. 50% van de gecontroleerde schepen overtredingen vastgesteld. Dit is in lijn met de inspectieresultaten die de politie te water door het hele jaar heen uitvoert. De politie constateert dat op dit punt geen verbetering zichtbaar is.

### **Aanbevelingen aan de sector**


**Vanuit de Arbeidsinspectie zal aandacht besteedt worden aan het stimuleren van de sector tot het ontplooiën van eigen initiatieven (zelfregulering) ten aanzien van onder andere het werken op hoogte (containers) en de gevolgen van te water raken te beperken.**

De sector heeft gedurende het project of daarna geen initiatieven ontplooid ten aanzien van het werken op hoogte. In gesprekken met de branche zal hieraan een vervolg moeten worden gegeven. Maatregelen om de gevolgen van te water raken te beperken (het dragen van reddingsvesten), hebben als gevolg van media-aandacht veel in de belangstelling gestaan. Dit was ook merkbaar tijdens de inspecties, schippers waren op de hoogte van de gerichte acties van de Arbeidsinspectie. Het heeft op diverse plaatsen tot discussie geleid, maar niet tot een spontane verbetering van het gebruik van reddingsvesten. Ook aan dit onderwerp zal nog veel aandacht door de sector moeten worden gegeven, vooral om een attitudeverandering onder schippers te bewerkstelligen.

## BIJLAGE 1 AFKORTINGEN / BEGRIPPENLIJST

|             |  |
|-------------|--|
| AI          | Arbeidsinspectie                                   |
| AMF         | Arbeidsmarkt fraude                                |
| Arbobesluit | Arbeidsomstandighedenbesluit                       |
| Arbowet     | Arbeidsomstandighedenwet                           |
| ATB vervoer | Arbeidstijden besluit Vervoer                      |
| AV          | Algemene Veiligheid                                |
| B           | Besluit  |
| BIK         | Bedrijfsindeling Kamers van Koophandel             |
| CBRB        | Centraal Bureau voor Rijn en Binnenvaart           |
| CE          | Conformité Européenne                              |
| CWI         | Centrum voor Werk en Inkomen                       |
| DBF         | Direct Beboetbaar Feit                             |
| DWP         | Dienst Waterpolitie                                |
| EBF         | Ernstig Beboetbaar Feit                            |
| EER         | Europese Economische Ruimte                        |
| EU          | Europese Unie                                      |
| GISAI       | Geïntegreerd Informatiesysteem<br>Arbeidsinspectie |
| KLPD        | Korps Landelijke Politie Diensten                  |
| OBF         | Overig Beboetbaar Feit                             |
| OM          | Openbaar Ministerie                                |
| PV          | Proces Verbaal                                     |
| RIE         | Risico-inventarisatie                              |
| ROSR        | Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn             |
| VGW         | Veiligheid Gezondheid en Welzijn                   |
| W           | Waarschuwing                                       |
| W. v. Sv.   | Wetboek van Strafrecht                             |
| WAV         | Wet Arbeid Vreemdelingen                           |
| WaW         | Warenwet   |
| ZHP         | Zeehavenpolitie Rotterdam                          |
| ZZP         | Zelfstandige Zonder Personeel                      |

## BIJLAGE 2 PERSBERICHT

|  |  |
|--|--|
|   | <b>Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid</b> Directie Communicatie |
| 25 juli 2005   | Nr. 05/128   |
| <b>Arbeidsinspectie aan boord binnenvaart</b>  |  |
| <p>De Arbeidsinspectie controleert de komende maanden de veiligheid aan boord van de binnenvaart. Het is de bedoeling om, samen met de Waterpolitie, zo'n 220 binnenvaartschepen te inspecteren.</p> <p>Aanleiding voor het onderzoek is het relatief grote aantal dodelijke ongevallen in de binnenvaart. Tussen 1997 en 2004 vielen er twaalf doden tijdens het werk. Acht van de twaalf slachtoffers raakten te water en verdronken.</p> <p>Tot en met volgende maand gaat de Arbeidsinspectie aan boord van binnenvaartschepen die aan wal liggen om te laden of te lossen. Er wordt gelet op het gevaar van vallen en gebrekkig onderhoud, maar ook op de aanwezigheid van voldoende reddingsvesten. De inspecteurs gaan er nadrukkelijk op wijzen dat de reddingsvesten onder gevaarlijke omstandigheden, zoals slecht weer, ook moeten worden gedragen.</p> <p>In september en oktober volgen er inspecties op varende schepen. Die worden samen met de Waterpolitie-KLPD en de Zeehavenpolitie Rotterdam uitgevoerd. De politie controleert of de schippers zich aan de vaar- en rusttijden houden en ook of buitenlandse werknemers aan boord de vereiste tewerkstellingsvergunning hebben. Bij een eerdere controle, vorige maand bij Lobith, bleek dat er op 9 van de 28 bezochte schepen illegaal werd gewerkt. Het ging daarbij om werknemers uit de nieuwe landen van de Europese Unie, zoals Polen en Tsjechië, voor wie een tewerkstellingsvergunning vereist is. Werknemers zonder vergunning kunnen door de politie van boord worden gehaald. Hun werkgevers krijgen een boete.</p> <p>De Arbeidsinspectie richt zich bij het onderzoek op Nederlandse en buitenlandse binnenvaartschepen.</p> |  |

## BIJLAGE 3 TOEGEPASTE INSTRUMENTEN

| Toegepaste instrumenten                     | Aantal     |
|---|------------|
| Waarschuwing aan de werkgever               | 133        |
| Stillegging van de werkzaamheden            | 1          |
| Stillegging + boeterapport aan de werkgever | 1          |
| Boeterapport aan de werkgever               | 1          |
| <b>Totaal</b>                               | <b>136</b> |

De tabel laat zien dat er 133 waarschuwingen zijn gegeven aan schippers. Eén stillegging is gegeven omdat er sprake was van een situatie op het schip waarbij zich ernstig gevaar voor personen voordeed namelijk het niet dragen van een reddingsvest op een moment dat dit wel nodig was. In de andere situatie betrof het werken op hoogte waarbij sprake was van valgevaar. De betrokken werknemers was niet aangeliënd en er waren geen andere maatregelen genomen om het valgevaar tegen te gaan. De boete is gegeven omdat de betrokken werknemer geen risico-inventarisatie aan de inspecteur kon tonen. In deze situatie was sprake van meerdere overtredingen.

## BIJLAGE 4 ONGEVALLEN 2005

In 2005 zijn er 19 arbeidsongevallen gemeld bij de Arbeidsinspectie, onderstaande tabel geeft de verdeling in activiteit weer.

|  |           |
|--|-----------|
| Vrachtvaart (binnenvaart)                | 10        |
| Laad-, los-, overslagact. (binnenvaart)  | 3         |
| Tankvaart (binnenvaart)                  | 4         |
| Passagiersvaart, veerdienst(binnenvaart) | 2         |
| <b>totaal</b>                            | <b>19</b> |

De ongevallen zijn in de volgende categorieën te onderscheiden(soort contact):

|   |           |
|---|-----------|
| Beklemd(knel en klempunten) / beklemd tussen of onder(verbrijzeld of geamputeerd)                 | 7         |
| Geraakt door voorwerpen ((getroffen door)   | 5         |
| Contact met( bv. elektriciteit, hitte koude, straling, bijtende stoffen, giftige stoffen, lawaai) | 3         |
| Gelijkvloerse val / ongelijkvloerse val(uitglijden struikelen)                                    | 3         |
| Gegrepen door(gehaakt, gehangen)  | 1         |
| <b>totaal</b>   | <b>19</b> |

In 2005 hebben er 2 ongevallen plaatsgevonden met dodelijke afloop, een korte omschrijving van de toedracht wordt hieronder weergegeven. Beide slachtoffers zijn te water geraakt met uiteenlopende oorzaken;

### Ongeval 1:

Matroos over boord geslagen, nadat hij een elektrische leiding van een luikenwand heeft aangeraakt en hierdoor geëlectrocuteerd werd.

### Ongeval 2:

Een medewerkster op een partyboot is tussen een ponton en het schip gevallen en verdronk. Het slachtoffer moest op een gegeven moment nog wat spullen in de containers gooien die op de ponton opgesteld stonden. Zij had de overstap van het schip naar de ponton gemaakt en bevond zich op het gangboord van de ponton. Om onverklaarbare wijze is het slachtoffer tussen de ponton en het schip in het water gevallen. Zij had geen zwemdiploma en had geen reddingsvest om.