



Arbeidsinspectie
Ministerie van Sociale Zaken en
Werkgelegenheid

Scheepsbouw en -reparatie

*Inspecties bij scheepswerven op het gebied
van arbeidsomstandigheden*



Inhoudsopgave

Voorwoord	3
1 Aanleiding, doelstellingen en opzet van het project	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Doelstelling	6
1.3 Projectopzet en uitvoering	6
2 Projectresultaten	9
2.1 Algemeen	9
2.2 Resultaten	9
2.3 Resultaten per onderwerp	10
3 Conclusies, aanbevelingen en acties	15
3.1 Conclusies	15
3.2 Branche-initiatieven	15
3.3 Aanbevelingen	18
3.4 Acties van de Arbeidsinspectie	19

Voorwoord

Het werken in de scheepsbouw en -reparatiesector brengt behoorlijke arbeidsrisico's met zich mee. Het besef van deze risico's zou natuurlijk moeten leiden tot strakke veiligheidsvoorschriften, werkafspraken en goede communicatie op de werkvloer om ongevallen en gezondheidsschade te voorkomen. Uit eerdere inspecties is gebleken dat de scheepswerven de arbeidsrisico's die er zijn niet goed beheersen. En dat terwijl de werkplek op een scheepswerf complex is, voortdurend van opbouw en samenstelling verandert. Er werken mensen boven, onder en naast elkaar, vaak in lastige posities en in besloten ruimten. Ook werken er veelal (onder-) aannemers tegelijkertijd op de werf en zijn werknemers de Nederlandse taal soms niet machtig.

Uit het inspectieproject in 2008 en 2009 is gebleken dat de scheepswerven geen verbetering laten zien in de arbeidsomstandigheden. Bij 87% van de bezochte bedrijven zijn tekortkomingen geconstateerd. Dit is zeer zorgelijk want de sector geeft aan actief deel te nemen aan de initiatieven van de sociale partners van de gehele metaalsector, 5*Beter. Deze initiatieven hebben de bedrijven en de werkvloer amper bereikt.

Er is in dit project geïnspecteerd op gevaarlijke arbeidsplaatsen. Daarbij is geïnspecteerd op valgevaar en het gevaar van verstikking, bedwelming, vergiftiging, brand of explosie. Ook is geïnspecteerd op de blootstelling aan gezondheidsschadelijke stoffen (lasrook en vluchtige organische stoffen). Er is in het bijzonder gekeken naar hoe de samenwerking op de scheepswerf is en hoe voorlichting, onderricht en toezicht geregeld zijn. Er zijn 340 overtredingen vastgesteld bij 120 scheepswerven. Het bleek dat 36% van de bedrijven meer overtredingen hadden dan het gemiddelde aantal van 3 in dit project. Deze bedrijven waren samen verantwoordelijk voor 63% van de overtredingen.

De Arbeidsinspectie zal de komende jaren de scheepsbouw en -reparatiesector intensief blijven inspecteren. Daarbij zullen de bedrijven die veel overtredingen hadden (zogenaamde 'achterblijvers') intensiever geïnspecteerd worden.

De zorg voor de gezondheid en veiligheid van de werknemers moet hoog op de agenda van de bedrijven en de branchevertegenwoordiging komen en blijven. Ik roep de scheepsbouw en -reparatiesector op serieus werk te maken van veilig en gezond werken. Door de bedrijven te voorzien van goede werkwijzen die ze direct op de werkvloer kunnen invoeren, zal de brancheorganisatie de bedrijven een stuk verder helpen. Een specifieke Arbocatalogus voor de scheepswerven over hoe om te gaan met lasrook in besloten ruimten is een goede stap in de richting. Daarnaast zullen de ontwikkelde instrumenten tot in de bedrijven, op de werkvloer, gebracht moeten worden. De werkgever en de werknemers op scheepswerven zullen moeten beseffen dat veilig en gezond werken topprioriteit heeft en dat de verantwoordelijkheid daarvoor op de werkvloer ligt.

De Algemeen Directeur Arbeidsinspectie

Mr. J.A. van den Bos



1 Aanleiding, doelstellingen en opzet van het project

De werkplek in de scheepsbouw- en reparatie-industrie kent grote risico's en er vinden relatief veel ongevallen plaats. Om de veiligheid en gezondheid van de werknemers in deze sector te verbeteren heeft de Arbeidsinspectie de werkplekken in 120 bedrijven geïnspecteerd. Voorafgaand aan dit inspectieproject is met de werkgevers- en werknemersorganisaties in de branche over de opzet en doelstelling van dit project overlegd.

1.1 Aanleiding

De scheepsbouw en -reparatie-industrie is een klein onderdeel van de metaalsector. Een scheepswerf is vergelijkbaar met een bouwplaats: de werkplek verandert voortdurend van opbouw en samenstelling, er werken mensen boven, onder en naast elkaar. Op één werf werken vaak meerdere (onder-)aannemers tegelijkertijd. Hierdoor is niet altijd duidelijk onder wiens verantwoordelijkheid de werkzaamheden uitgevoerd worden. Niet alle werknemers op de werkvloer zijn de Nederlandse taal machtig. Op grote bedrijven werken soms hele groepen werknemers uit andere landen, zoals lassers uit Polen en schilders uit Griekenland.

Werkzaamheden zoals lassen, slijpen, snijden en schilderen moeten vaak uitgevoerd worden in lastige posities, zoals in kleine en/of besloten ruimten of juist op hoogte. Dit brengt het gevaar van verstikking, bedwelming, vergiftiging, brand of explosie (ook afgekort tot VBVE) en vallen met zich mee. Bij de scheepsbouw- en reparatiewerven vinden relatief veel ongevallen plaats vanwege deze gevaren. Er zijn ongeveer 400 bedrijven in deze sector en deze waren in 2008

verantwoordelijk voor 25 meldingsplichtige ongevallen¹. Bij deze ongevallen viel 1 dode en hadden 7 werknemers blijvend letsel. De gehele transportmiddelensector (waartoe de scheepswerven behoren) heeft een ongevalsrisico per 10.000 werknemers van 11. Dit is hoog in vergelijking met het landelijk gemiddelde van 3 en het gemiddelde in de bedrijfstak industrie van 8 en het gemiddelde voor de sector metaal van 6².

De scheepsbouw en -reparatiesector is in de voorgaande jaren enkele malen geïnspecteerd. In 2003 zijn de scheepsschilders geïnspecteerd. Bij alle scheepsschilderbedrijven werden toen overtredingen geconstateerd, het risico van explosiegevaar werd onderschat en de blootstelling aan vluchtige organische stoffen werd niet voldoende voorkomen. In 2004 en 2005 zijn tankschepen geïnspecteerd op het risico van verstikking, bedwelming, vergiftiging, brand en explosie in besloten ruimten. Het bleek dat 70% van de bedrijven een overtreding had, voornamelijk de metingen van de besloten ruimten werden niet uitgevoerd. In 2005 werd in een inspectieproject in de gehele metaalsector ook bij scheepswerven geïnspecteerd. Ook hier was het handavingspercentage 70%, de onderwerpen waren schadelijk geluid en machineveiligheid. In het inspectieproject in 2008/2009 is de focus gelegd op de arborisico's valgevaar, werken in een werkomgeving waar gevaar is voor VBVE en blootstelling aan lasrook, lasgassen en oplosmiddelen.

Vooraf aan het inspectieproject is de arbobrochure 'Arbeidsrisico's in de scheepsbouw en -reparatie' aan alle bedrijven gezonden. In de brochure staan de belangrijkste

¹ Het ongevallen registratiesysteem van de Arbeidsinspectie en AIRA-2008

² AIRA, het risicomodel van de Arbeidsinspectie

arbeidsrisico's bij scheepswerven beschreven en wordt ook ruim aandacht geschonken aan de wijze waarop de arbeidsinspectie daarop inspecteert.

1.2 Doelstelling

Het hoofddoel van dit inspectieproject was om een bijdrage te leveren aan de verbetering van de arbeidsomstandigheden bij de scheepswerven. Het belang van veilig en gezond werken moet op de werkvloer zichtbaar zijn. Daarbij wordt uitgegaan van de door sociale partners ondernomen branche-initiatieven in het kader van de campagne '5*Beter, Werken is gezond'.

In het project zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

1. Het verbeteren van het nalevingsniveau binnen de sector ten aanzien van de inspectieonderwerpen in dit project:
 - Valgevaar van hoogte en valgevaar door het niet goed afschermen van gaten en openingen in de werkvloer;
 - Gevaar voor VBVBE (verstikking, bedwelming, vergiftiging, brand en explosie, zie kader over besloten ruimten);
 - Blootstelling aan voor de gezondheidschadelijke stoffen (lasrook, vluchtige organische stoffen, lasgassen).
2. Het bevorderen dat door doeltreffende voorlichting, onderricht en toezicht er binnen de bedrijven consequente en constante aandacht is voor veilig en gezond werken;
3. Het verkrijgen van inzicht in de mate waarin de activiteiten van sociale partners in het kader van het verbeteren van veilig en gezond werken de scheepsbouw- en reparatiewerven daadwerkelijk bereiken.

1.3 Projectopzet en uitvoering

Er zijn in Nederland ongeveer 400 bedrijven die zich bezig houden met scheepsbouw en -reparatie. Dit zijn niet allemaal productievevestigingen, maar ook (onder-) aannemers. Het aantal productievevestigingen is moeilijk te bepalen, maar de schatting is dat het er rond de 200 zijn. De werkzaamheden betreffen niet alleen nieuwbouw maar ook herstel en onderhoud aan schepen. Van oktober 2008 tot en met februari 2009 zijn er 120 bedrijven (werven- en reparatiebedrijven) geïnspecteerd. Er is geïnspecteerd bij verschillende bedrijfsgroottes, zowel kleine als hele grote bedrijven (veel werknemers). Daarmee is een representatieve steekproef uit de sector genomen.

In de voorbereiding heeft overleg plaatsgevonden met zowel werkgevers- als werknemersorganisaties in de branche. Vertegenwoordigers van de sector waren actief betrokken bij de start van het project. Tijdens de uitvoering van het project zijn door de inspecteurs folders bij de bedrijven vallend onder de CAO Metalelektro (FME) of de CAO voor de Metaal&Techniek (Metaalunie) achtergelaten met betrekking tot de eind 2006 door sociale partners gestarte campagne '5*Beter, Werken is gezond'. Bij het inspecteren is gebruik gemaakt van de Arbocatalogus lasrook. Deze Arbocatalogus beschrijft voor een aantal laswerkzaamheden op scheepswerven hoe deze veilig en gezond uitgevoerd kunnen worden. Ook is door de inspecteurs gevraagd of de bedrijven het advies van een verbetercoach³ van het project 5*Beter hebben gehad en wat de ervaringen ermee zijn.

Via een monitorlijst is informatie ingezameld over de wijze waarop de bedrijven de taalbarrière met niet Nederlands sprekende werknemers proberen te slechten.

³ Verbetercoach = een arbeidsdeskundige, werkend voor het project '5*Beter, Werken is gezond'.





2 Projectresultaten

Er is bij 120 scheepswerven en –reparatiebedrijven geïnspecteerd. Deze inspecties leveren een representatief beeld van de stand van de arbeidsomstandigheden in de sector. Bij 87% van de geïnspecteerde bedrijven zijn overtredingen geconstateerd, gemiddeld 3 overtredingen per bedrijf. Afgezet tegen het gemiddelde in de totale industriële sector, is dit percentage uitermate hoog.

2.1 Algemeen

Er zijn in het project 120 scheepswerven bezocht. Dat is circa een derde van het totaal aantal scheepswerven dat volgens de beschikbare gegevens onder de sector scheepsbouw en -reparatie-industrie valt.

Een flink deel van de geïnspecteerde bedrijven behoort tot het zogenaamde kleinbedrijf. Volgens de opgave van de Kamer van Koophandel heeft 28% van de bedrijven minder dan 10 werknemers in dienst. Bij 61% van de bedrijven is het aantal werknemers tussen de 10 en de 100. Het grootbedrijf - meer dan 100 werknemers - beslaat 11% van het aantal bezochte bedrijven. Het KvK-bestand gaf bij enkele bedrijven aan dat er geen werknemers in dienst waren. Toch troffen de inspecteurs bij alle bedrijven werknemers aan. De inschatting van de aantallen werknemers is dus eerder een onderschatting dan een overschatting.

De resultaten van het project zijn gezien zowel het aantal inspecties als de verdeling van de bedrijven over de grootteklassen representatief voor de gehele sector. Van de bezochte bedrijven is 41% bij de werkgeversorganisatie Scheepsbouw Nederland aangesloten.

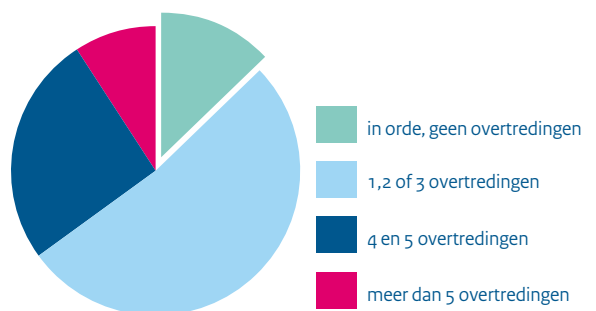
2.2 Resultaten

In totaal zijn bij 87% van de bedrijven één of meer overtredingen geconstateerd. Het betreft 340 overtredingen bij 112 bedrijven. Gemiddeld zijn er 3 overtredingen per bedrijf. De scheepsbouw- en reparatiesector staat er slecht voor als het gaat om veilig en gezond werken. Het geconstateerde handhavingspercentage is heel hoog vergeleken met het landelijk gemiddelde (55%) en het gemiddelde voor de

bedrijfstak industrie (62%). Het gemiddelde aantal overtredingen per bedrijf is eveneens hoog.

In figuur 1 is zichtbaar gemaakt hoeveel overtredingen er per bedrijf zijn aangetroffen op de geïnspecteerde onderwerpen. Opvallend is het aantal bedrijven waar het aantal overtredingen boven gemiddeld ligt. Bij 35% van de bedrijven is dit het geval, hier werden meer dan 3 overtredingen aangetroffen. Het maximale aantal overtredingen dat geconstateerd werd is 10. Deze bedrijven hebben nog een lange weg te gaan om de veiligheid en de gezondheid van de werknemers te kunnen waarborgen. Deze 42 bedrijven zijn achterblijvers in deze sector en zullen in toekomstige projecten geselecteerd worden voor een inspectie.

Figuur 1 Aantal overtredingen per bedrijf



Bij 16 bedrijven werd geen overtredingen aangetroffen. Of dit structureel is kan niet gezegd worden omdat deze bedrijven niet in eerdere inspectieprojecten bezocht zijn.

In tabel 1 is aangegeven welke handhavinginstrumenten ingezet en hoe vaak dat is gedaan. Er zijn bedrijven waar verschillende instrumenten ingezet zijn. Bij 16% van de bezochte bedrijven was de toestand die de inspecteurs aantreffen zo slecht dat een zwaar handhavinginstrument ingezet moest worden. Hier werd het werk stilgelegd, werd een boete opgelegd of zelfs een proces verbaal opgemaakt. In deze gevallen bestaat er altijd ernstig gevaar voor de veiligheid of gezondheid van de werknemers.

Bij 66% van de bedrijven is een eis tot naleving van de wet gesteld of een waarschuwing gegeven. Met deze handhavingsinstrumenten wordt het bedrijf de mogelijkheid geboden binnen een vastgestelde termijn de nodige maatregelen te treffen waarmee de aangetroffen overtreding opgeheven wordt. Na afloop van deze termijn controleert de inspecteur of het bedrijf inderdaad de overtreding heeft opgeheven. Als het bedrijf nog steeds niet de juiste maatregelen heeft getroffen, wordt alsnog een boete opgelegd.

In een zeer beperkt aantal gevallen (bij 10 bedrijven) constateerden de inspecteurs dat een bedrijf al bezig is met veilig en gezond werken, maar werd er toch een overtreding aangetroffen. Deze bedrijven hebben een stimulering gekregen, waarmee de inspecteur het vertrouwen uitspreekt dat het bedrijf de overtreding zelf wegneemt.

Tabel 1 Aantal ingezette handhavingsinstrumenten

instrument	aantal keer ingezet	aantal bedrijven waarbij ingezet
Zwaar (proces verbaal, boete, stillegging)	30	24
Middel (eis, waarschuwing)	295	99
Licht (stimulering)	15	10
Geen	16	16

2.3 Resultaten per onderwerp

Tabel 2 geeft weer op welke onderwerpen van de Arboret overtredingen geconstateerd zijn en hoe de verdeling daarin is.

Tabel 2 Verdeling van de overtredingen

Onderwerp Arboret	aantal overtredingen	% t.o.v. het totaal aantal overtredingen
Gevaarlijke arbeidsplaats (werken in besloten ruimten)	70	21%
Voorkomen valgevaar	62	18%
Blootstelling aan gevaarlijke stoffen (lasrook)	60	18%
Machineseveiligheid	108	32%
Risico Inventarisatie & -Evaluatie	18	5%
Voorlichting, onderricht en toezicht	20	6%
Overig	1	
	340	100%

Gevaarlijke arbeidsplaats (werken in besloten ruimten)

De arbeidsplaats op scheepswerven verandert steeds van omvang en samenstelling. Een schip in aanbouw wordt steeds groter en hoger en bestaat uit compartimenten die een besloten ruimte kunnen vormen (zie kader 'Besloten ruimten'). De complexiteit van de arbeidsplaats maakt dat er veel aandacht gegeven moet worden aan het veilig werken op de scheepswerf.

Uit de inspecties blijkt dat de bedrijven weinig kennis hebben van de arborisico's die het werken in besloten ruimtes met zich meebrengt. Te weinig bedrijven werken volgens een protocol in besloten ruimten. Er wordt niet standaard gemeten hoe hoog de concentratie van brandbare of explosieve stoffen in de te betreden ruimte is en hoe hoog de zuurstofconcentratie is. Daardoor weet een werknemer niet of hij de ruimte veilig kan betreden. Ook worden ruimten niet standaard gemarkeerd zodat het niet snel te zien is of in een ruimte veilig gewerkt kan worden. 21% van het totale aantal overtredingen ging over de gevaarlijke arbeidsplaats.

De inspecteurs moesten vaak uitleggen wat een besloten ruimte is. De bedrijven kennen de term wel, maar weten niet precies om welk soort ruimten het gaat. Deze bedrijven hebben dan zeker geen voorschriften hoe te werken in en met besloten ruimten.

Voorkomen valgevaar

Doordat de werkplek op een scheepswerf steeds verandert en het nodig is op hoogte te werken, lopen de werknemers het gevaar te struikelen en van hoogte te vallen. Dit kan van de steigers of ladders af zijn, maar ook in mangaten op het dek. Verder is het mogelijk van het schip in aanbouw af te vallen, het water in. Om dit valgevaar te

voorkomen, is het nodig de steigers aan te passen aan het veranderde schip.

Van het totale aantal overtredingen had 18% betrekking op valgevaar. Het ging om steigers die niet goed opgebouwd waren, ladders die niet goed geplaatst waren, ontbrekende leuning en dergelijke. De inspecteurs troffen situaties aan waar de steiger deels afgebroken was om een onderdeel het schip in te hijsen. De werkzaamheden waren al lang klaar, maar de steiger was niet direct teruggeplaatst. Een val van hoogten van enkele tientallen meters is dan goed mogelijk, met een grote kans op ernstige gevolgen. Deze overtredingen op valgevaar zijn ernstig, omdat 25% van de in de periode van 2006-2008 bij de Arbeidsinspectie gemelde ongevallen in de scheepsbouw- en reparatiesector het vallen van hoogte betrof.

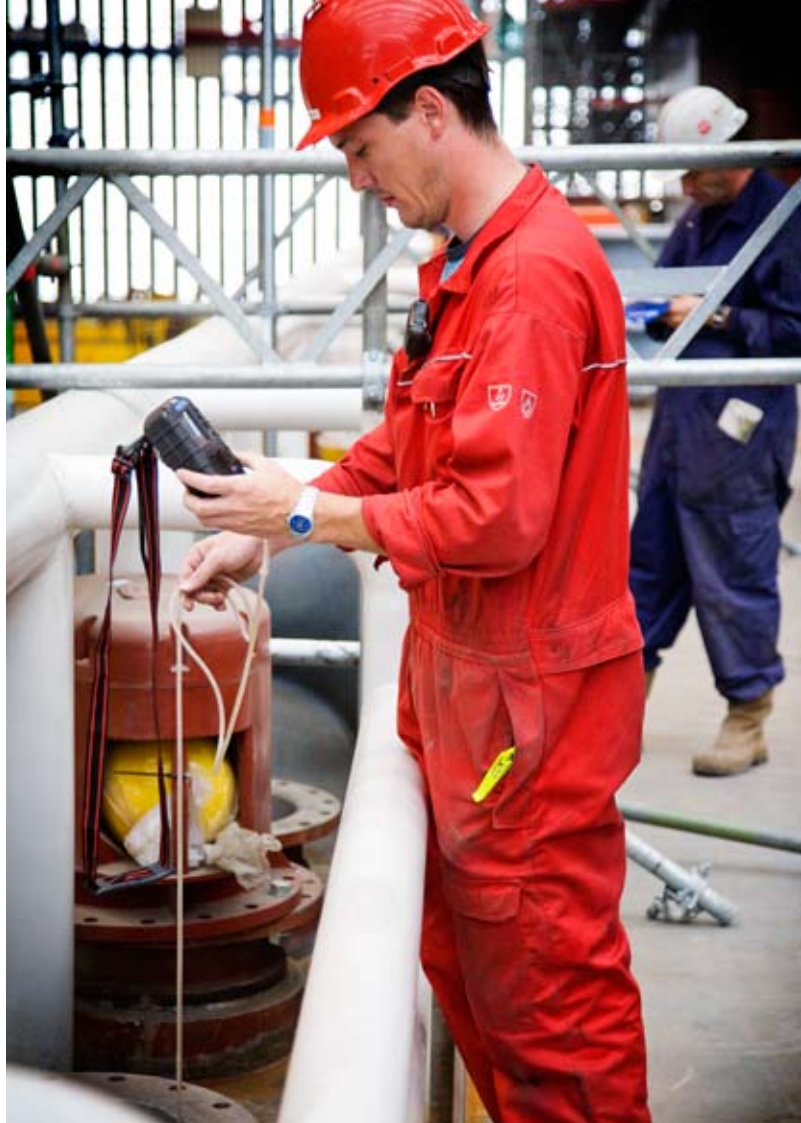
Blootstelling aan gevaarlijke stoffen (lasrook en andere stoffen)

Op scheepswerven wordt veel gelast. Veel van deze laswerkzaamheden vinden aan de buitenkant van een schip plaats. Er is dan geen sprake van een besloten ruimte. Voor deze laswerkzaamheden is in de Arbocatalogus lasrook beschreven hoe deze werkzaamheden veilig en gezond uitgevoerd kunnen worden. In dit inspectieproject werd er vanuit gegaan dat de blootstelling aan lasrook voldoende is beheerst als aan de Arbocatalogus lasrook werd voldaan. Laswerkzaamheden in besloten ruimten werden nog niet beschreven in een arbocatalogus. Als deze werkzaamheden werden aangetroffen, werd naar een blootstellingsbeoordeling gevraagd.

Het bleek dat de bedrijven zelden bekend zijn met de Arbocatalogus lasrook. Een enkel bedrijf heeft een verbetercoach op bezoek gehad. Bij 18% van de overtredingen bleek dat de bedrijven iets nagelaten hadden op het gebied van beperking van de blootstelling aan gevaarlijke stoffen. Dit ging over lasrook, maar ook over het meten van de concentratie van stoffen in besloten ruimten om te bepalen of de gezondheidkundige grenswaarde bereikt was. Bij veel bedrijven was niet bepaald of er door ventilatie voldoende verse lucht toegevoerd werd in de ruimte voor de laswerkzaamheden die er uitgevoerd werden.

Machineveiligheid

Hoewel machineveiligheid geen hoofdonderwerp van inspectie was, troffen de inspecteurs veel situaties aan waarbij ze niet om de overtreding heen konden lopen. In alle inspectieprojecten in de Metaal worden veel overtredingen aangetroffen met betrekking tot machineveiligheid. Ook in dit project betroffen de meeste overtredingen dan ook machineveiligheid, 32% van alle overtredingen. De overtredingen waren zeer divers: slecht onderhoud en gebrek aan keuringen van hijs- en hefwerk-



Met eenvoudige apparatuur is te meten of een besloten ruimte veilig betreden kan worden

Besloten ruimten

(ook wel: omsloten ruimten of confined spaces)

In een besloten ruimte is er gevaar voor verstikking, bedwelming of vergiftiging, brand of explosie. Door ophoping van gassen en dampen of door een verlaagde of verhoogde concentratie zuurstof kunnen werknemers bedweld raken, stikken of vergiftigd worden. Zijn de dampen die ophopen onvlambaar of explosief, dan kan er brand ontstaan of een explosie plaatsvinden. Het is mogelijk dat de ruimte geleidend is waardoor er gevaar voor elektrocutie is.

Een besloten ruimte is niet voor het verblijf van personen ontworpen. Soms is de toegang beperkt waardoor het lastig is de ruimte bij gevaar te verlaten. Dit maakt het werken in besloten ruimten extra gevaarlijk. Ook kan de ventilatie gebrekkig (en daarmee onvoldoende) zijn.

Voorbeelden van besloten ruimten in de scheepsbouw en -reparatie:

- Tanks zoals ladingtanks, cofferdams, ballasttanks, dubbele bodemtanks, brandstoftanks;
- Wingtanks en boegschroefruimten;
- Slecht toegankelijke ruimtes zoals een pijpentunnel en een pompkamer van een tankschip;
- Secties van schepen in aanbouw.

In de periode 2006-2008 zijn er 6 ongevallen in besloten ruimten in de Scheepsbouw- en reparatiesector gemeld bij de Arbeidsinspectie. De gevolgen van zo'n ongeval zijn zeer ernstig: zware brandwonden of het overlijden van de werknemer.

tuigen, geen afscherming van bewegende delen (soms ook weggehaald omdat dat “prettiger werkt”), het ontbreken van noodstopvoorzieningen, slecht onderhoud aan machines. Dit is een structureel probleem in de metaal-sector. Het machinepark is veelal oud en wordt niet intensief gebruikt waardoor de technische levensduur lang is. Bij veel voorkomende machines zoals kantbanken, excenterpersen, kolomboormachines, afkortzagen en draaibanken worden deze materiële tekortkomingen vastgesteld.

Voorlichting en onderricht niet-Nederlandstalige werknemers

In een aantal geïnspecteerde bedrijven (40%) zijn werknemers werkzaam die de Nederlandse taal onvoldoende machtig zijn. Ze zijn veelal ingehuurd om te lassen of te schilderen. Deze werknemers beheersen alleen hun moedertaal. Het gaat om zeer verschillende talen die de werknemers spreken (zie tabel 3). Op de grotere bedrijven werken ze in groepen, aangevoerd door een voorman. Vaak spreekt deze een beetje Engels of Duits, de communicatie loopt via hem. De inspecteurs troffen zelden voorlichtingsmateriaal over veilig en gezond werken in de taal van de ingehuurde werknemers aan. Een enkel bedrijf werkt samen met een Pools uitzendbureau en zorgt voor de opleiding van de werknemers in Polen zelf, voordat de Poolse werknemers naar Nederland kwamen.

De inspecteurs is gevraagd of zij van mening zijn dat de niet-Nederlandstalige werknemers in de geïnspecteerde bedrijven voldoende voorlichting en onderricht krijgen over de arbeidsrisico's die met hun werk samenhangen. De inspecteurs vinden dit in slechts in 20% voldoende doeltreffend. In zo'n 59% van deze bedrijven beoordelen de inspecteurs de voorlichting en onderricht aan anders-taligen als 'matig' of 'slecht'.

Uit de gesprekken met de bedrijven blijkt dat de bedrijven zelf positiever oordelen over de wijze waarop ze de werknemers voorlichten en onderrichten dan dat de inspecteurs oordeelden. Ook schatten de inspecteurs de kennis en kunde van de Nederlandstalige werknemers hoger in dan de kennis en kunde van niet-Nederlandstalige werknemers. De inspecteurs baseren hun oordeel op de volgende zaken: gesprekken met werkgevers en werknemers, de door de werkgever aangedragen hulpmiddelen (zoals beeldmateriaal, vertaalde brochures e.d.) en de daadwerkelijk aangetroffen situatie in het bedrijf.

Tabel 3 Aangetroffen anders-taligen

Pools	26	23%
Engels	25	22%
Duits	17	15%
Roemeens	9	8%
Portugees	5	4%
Turks	5	4%
Grieks	3	3%

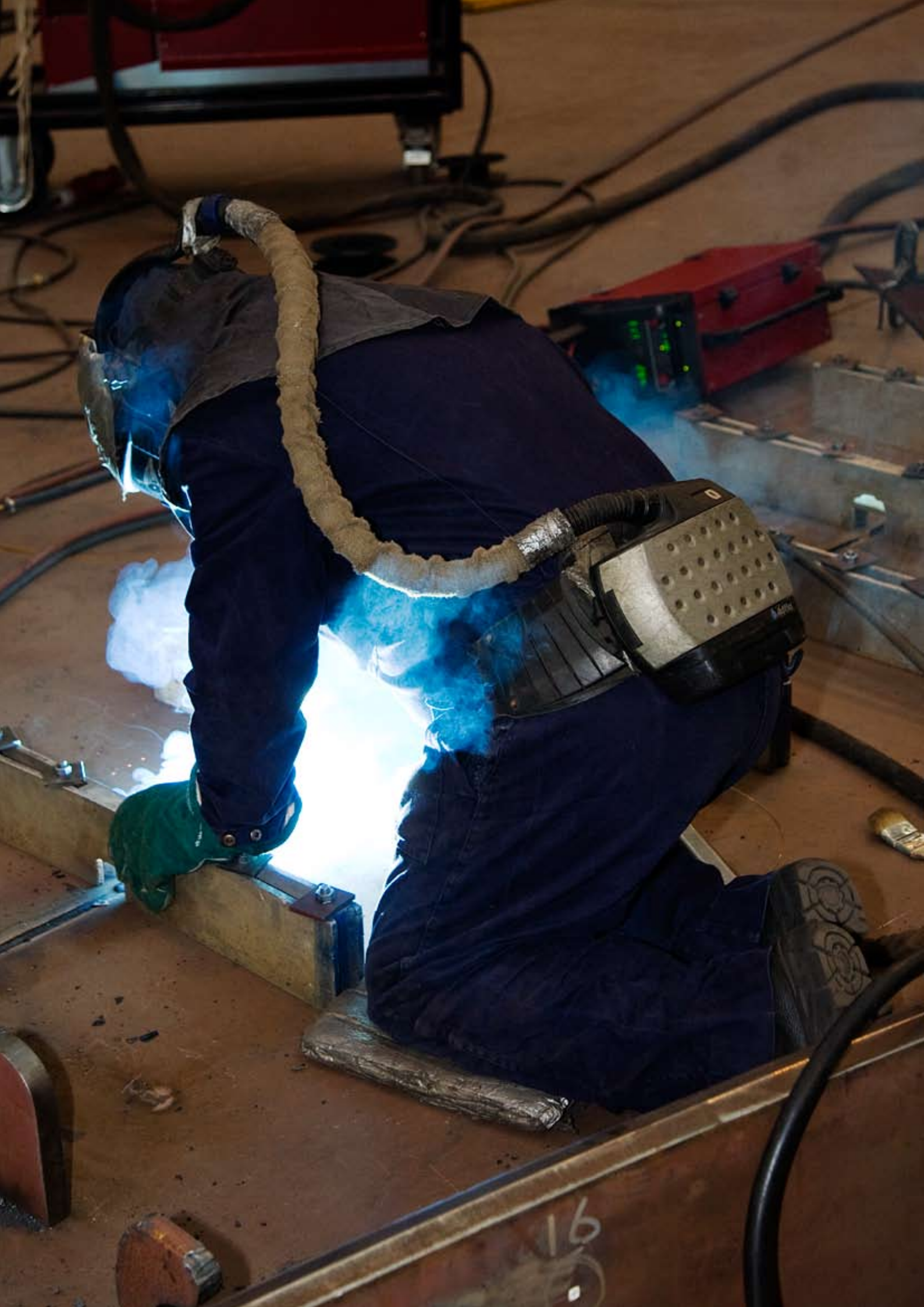
Noot bij tabel: Er zijn 113 monitorlijsten ingevoerd, de percentages slaan op dit aantal terug. Bij sommige bedrijven werden meerdere nationaliteiten en talen aangetroffen.

Lasrook op de scheepswerf

Omdat er nou eenmaal veel gelast moet worden op een scheepswerf, is het noodzakelijk de vrijkomende lasrook goed af te voeren, verse lucht aan te voeren en de lasser goed te beschermen. Te weinig ventilatie kan een lasdeken halverwege de ruimte tot gevolg hebben. Met de verbetercheck lasrook kan eenvoudig bepaald worden of de ventilatie afdoende is. Een centrale afzuiging kan nodig zijn. De inspecteurs troffen situaties aan waarin de ventilatie geregeld werd door de buitendeur of rolluiken open te zetten. Dit is geen geschikte oplossing omdat de deuren en luiken bij koud en nat weer gesloten worden.

De lasser zelf kan goed beschermd worden, daar zijn allerlei soorten laskappen en bronafzuigingsinstallaties voor. De inspecteurs merkten dat de middelen vaak wel aanwezig zijn op de werf, maar niet gebruikt worden. Ook worden de beschikbare middelen soms op een verkeerde manier gebruikt, zoals het te hoog plaatsen van een afzuigslang. Het wordt lastig en onhandig gevonden. De lassers geven aan goed te weten hoe ze zichzelf moeten beschermen. Navraag bij de voorman of baas laat zien dat het ook vaak ontbreekt aan toezicht.

Lassen kan met verse lucht aanvoer via een klein kastje op de rug van de lasser



16



3 Conclusies, aanbevelingen en acties

De conclusie uit dit inspectieproject is dat de situatie van de Arbeidsomstandigheden in de sector veelal zorgwekkend is. Er zijn veel punten waarop de sector actie zal moeten ondernemen. De Arbeidsinspectie vindt dat de sector hier topprioriteit aan moet geven. De branche heeft naar aanleiding van de inspectie-resultaten diverse activiteiten in gang gezet om de arbeidsomstandigheden op een hoger plan te brengen. De Arbeidsinspectie houdt de komende jaren de vinger aan de pols.

3.1 Conclusies

De resultaten van de inspecties bij 120 scheepsbouw- en reparatiewerven geven aanleiding tot zorg. Het overgrote deel van de bedrijven (87%) heeft de arbeidsomstandigheden niet op orde. Er werden 340 overtredingen vastgesteld, gemiddeld 3 per bedrijf. Deze aantallen en dit handhavingspercentage zijn hoog en er is geen verbetering in vergelijking tot eerdere inspectieprojecten in deze sector. Ook in vergelijking met het gemiddelde percentage overtredingen (60%) dat de arbeidsinspectie in de industriële sectoren aantreft. De scheepsbouw- en reparatiesector doet het slecht als het gaat om veilig en gezond werken. Dit is zorgelijk. Er worden werkzaamheden uitgevoerd waarbij de werknemers hoge risico's lopen. De veiligheid en de gezondheid van werknemers zouden veel meer aandacht moeten hebben op de bedrijven.

De belangrijkste conclusies zijn:

- De werkplek op een scheepswerf is complex. De complexiteit zou moeten leiden tot extra zorg en aandacht voor gevaarlijke situaties zoals het werken op ladders en steigers. Uit ongevalsgegevens van de periode 2006-2008 blijkt dat 25% van de ongevallen bij scheepswerven om vallen van hoogte ging. Het is daarom zorgelijk dat 18% van de overtredingen die in dit project zijn vastgesteld valgevaar betrof. De bedrijven nemen dit risico blijkbaar niet serieus genoeg.

- Er wordt in besloten ruimten gewerkt en de bedrijven weten niet goed hoe dit veilig en gezond te doen. Het is vaak niet bekend welke ruimten als besloten aangemerkt moeten worden. Ook is er geen standaard procedure die omschrijft hoe de atmosfeer in de besloten ruimte te meten, hoe aan te geven of de ruimte veilig betreden kan worden en welke maatregelen genomen moeten worden om in de besloten ruimte te werken. Hierdoor werken werknemers in besloten ruimten terwijl ze niet weten of het veilig is.
- Hoewel de sociale partners in de metaalsector voor het veilig en gezond lassen en werken met oplosmiddelen een Arbocatalogus hebben opgesteld, blijkt dat de bedrijven deze catalogi vaak niet kennen. Met de verbeterchecks is het mogelijk eenvoudig vast te stellen welke maatregelen getroffen moeten worden. De verbetercoaches kunnen de bedrijven helpen met het uitvoeren van de verbeterchecks en het maken van keuzes uit de voorgestelde maatregelen. Het is een gemiste kans van de bedrijven als ze deze handreiking van de projectpartners van 5* Beter niet aannemen.
- Machineveiligheid blijft een aandachtspunt op de scheepswerven. Er worden te veel situaties aangetroffen waar de inspecteur in moet grijpen omdat het te onveilig is. Het is zorgelijk om steeds weer bij inspectieprojecten in de metaalsector te moeten constateren dat er onveilig met machines wordt gewerkt.
- Er wordt werk verricht door niet Nederlandstalige werknemers. Het zijn werkzaamheden als lassen en schilderen, waarbij ze blootgesteld worden aan gevaarlijke stoffen. De voorlichting aan deze werknemers over veilig en gezond werken is onder de maat.

3.2 Branche-initiatieven

De sociale partners in de Metaalbewerking en de Metalektro zijn sinds eind 2006 actief bezig het veilig en gezond werken



- Gas- & zuurstofslangen uit besloten ruimte
- Boven 2,5 mtr. valbeveiliging



in de branche op een hoger niveau te brengen. De scheepswerven doen mee aan de campagne '5*Beter, Werken is gezond'. Bijna de helft van de geïnspecteerde scheepswerven is lid van de branchevereniging Scheepsbouw Nederland, een brancheorganisatie van de Vereniging FME-CWM. Een enkel bedrijf is lid van Metaalunie. Er zijn al drie Arbocatalogi ontwikkeld die positief zijn getoetst: de Verbeterchecks Lasrook, Oplosmiddelen en Schadelijk Geluid. Arbocatalogi over machineveiligheid en fysieke belasting zijn in ontwikkeling.

De scheepswerven kunnen, om te weten hoe veilig en gezond te lassen en werken met oplosmiddelen, van deze verbeterchecks en Arbocatalogi gebruik maken. Ook kunnen ze een verbetercoach inschakelen die hen stap voor stap verder helpt. De werkgeversorganisaties en vakbonden hebben al veel initiatieven getoond om het voor de bedrijven en werven makkelijker te maken veilig en gezond te werken. Ondanks dat zijn de inspectieresultaten bij de scheepswerven slecht. Het blijkt dat de campagne '5*Beter, Werken is gezond' de scheepswerven nog nauwelijks bereikt.

De resultaten van dit project zijn besproken met de sociale partners van de metaalsector (FNV, CNV, Scheepsbouw Nederland, FME-CWM en Metaalunie). Geschrokken van de resultaten zijn deze er nóg meer overtuigd geraakt dat de praktische hulpmiddelen zoals de arbocatalogi en de verbeterchecks nodig zijn om de bedrijven op het goede spoor te helpen. Ook vinden ze het belangrijk dat de bedrijven op maat en op locatie hulp geboden krijgen en daarom wordt het aantal verbetercoaches uitgebreid (het doel is naar 10). Daarnaast ontwikkelen de partijen van 5*Beter een aanpak voor nieuwkomers op de werkplek (waaronder werknemers van buitenlandse origine)⁴. Met deze aanpak willen de sociale partners bereiken dat de veiligheid en de gezondheid van deze werknemers gewaarborgd is. Scheepsbouw Nederland heeft aangegeven meer aandacht te gaan geven aan de anderstaligen en te gaan kijken of ze een sectorbrede aanpak ervoor kunnen opstellen.

Het is interessant te achterhalen wat de reden is dat de scheepswerven zo onder de maat scoren. Een voorzichtige conclusie is dat veel van de bedrijven gefocust zijn op het productieproces, het verwerven van opdrachten en het behouden van personeel en weinig aandacht hebben voor veiligheid en gezondheid. Daarin zal dus een omslag moeten plaatsvinden. Ook zijn veel van de bedrijven niet goed op de hoogte van de risico's, met name niet die van

⁴ Persbericht FME-CWM '5*Beter, Werken is gezond' initieert onderzoek naar veilig werken' 16 juni 2009 (www.fme.nl)

werken in omsloten ruimten. De brancheorganisatie Scheepsbouw Nederland kan via voorlichting die kennis-hobbel wegnemen. Om verdere uitspraken te kunnen doen over de nalevingsmotieven van de bedrijven in deze sector, is de sector uitgenodigd mee te werken aan een analyse-methode, de tafel van 11. De sector heeft positief gereageerd op dit voorstel van de Arbeidsinspectie.

De conclusie van de Arbeidsinspectie is dat de overkoepelende organisaties in de metaalsector hard bezig zijn met het beschikbaar maken van eenvoudige en praktische hulpmiddelen om in de bedrijven veilig en gezond te kunnen werken, maar dat dit de werkvloer in de scheepsbouw- en reparatiesector nog onvoldoende bereikt. En dat is jammer, want de hulpmiddelen, verbetercoaches en verbeterchecks zijn goed, gratis en gemakkelijk toe te passen. Het is nodig dat er meetbare resultaten op werkvloer niveau te zien zijn. Hiervoor moeten de bedrijven ook aan de slag. De brancheorganisatie Scheepsbouw Nederland zal een aandrijvende rol moeten vervullen om de bedrijven te enthousiasmeren en ze te voorzien van kennis, hulpmiddelen en goede voorbeelden.

3.3 Aanbevelingen

De scheepsbouw- en reparatiesector zal topprioriteit moeten geven aan arbeidsomstandigheden. Het is hard nodig dat de bedrijven ervan doordrongen raken dat veilig en gezond werken loont. Hiervoor moeten de bestaande instrumenten en hulpmiddelen bij de individuele bedrijven onder de aandacht gebracht worden. Ook zullen er nieuwe hulpmiddelen en instrumenten, specifiek voor de scheepsbouw- en reparatiesector, ontwikkeld moeten worden om het veilig en gezond werken voor de bedrijven makkelijker te maken. Het blijkt namelijk dat er vele onderwerpen zijn waar de bedrijven te weinig kennis hebben en niet goed weten hoe ze moeten werken.

De initiatieven om de nieuwkomers in de metaalsector beter te informeren over veiligheid en gezondheid en de nieuwe onderwerpen voor de Arbocatalogus zijn belangrijk. De metaalsector moet met onverminderde energie verder gaan om de bedrijven te voorzien van praktische hulpmiddelen. In het kader van de campagne '5*Beter, Werken is gezond' hebben de partijen besloten om het aantal verbetercoaches te verdubbelen: van vijf naar tien. De inzet van deze verbetercoaches kan leiden tot de verhoging van aandacht voor arbeidsomstandigheden die zo hard nodig is bij de scheepswerven.

Het is nodig de scheepswerven goed te informeren over werken in besloten ruimten. De bedrijven geven aan dat ze

niet goed weten wat een besloten ruimte is en hoe ze daar veilig kunnen werken. Een door de branche gemaakt hulpmiddel waarin praktische werkwijzen en goede praktijken van werken in besloten ruimten beschreven staan zal de bedrijven verder helpen. Daarin zal vanzelfsprekend aandacht moeten zijn voor schilderen (de blootstelling aan vluchtige organische stoffen), lassen (de blootstelling aan lasrook) en het gebruik van lasgassen (zoals acetyleen) in besloten ruimten.

De werkgeversorganisatie FME-CWM heeft recent de benchmark Arbo en Verzuim 2008⁵ uitgevoerd. De hoofdconclusie uit dit onderzoek is dat het gedrag van de werknemers centraal moet staan bij het verbeteren van de arbeidsveiligheid in de metaal. Met het vormgeven en uitvoeren van een sectorspecifieke opleiding 'Gedrag & Cultuur' zal er getracht worden om het gedrag op de werkvloer positief te beïnvloeden. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de werkgever die de hulpmiddelen moet aanreiken, de werknemers op een begrijpelijke wijze moet voorlichten en moet toezien dat er veilig en gezond gewerkt wordt. De werknemers hebben de verantwoordelijkheid de aangereikte hulpmiddelen te gebruiken en de instructies op te volgen. Samen zullen werkgevers en werknemers voor een goed werkklimaat moeten zorgen.

3.4 Acties van de Arbeidsinspectie

Inspecteurs kunnen altijd een controlebezoek brengen aan bedrijven waar overtredingen vastgesteld zijn. In dit project is gebleken dat er een aantal bedrijven zijn welke extra aandacht nodig hebben om ervoor te zorgen dat de bedrijven met de overtredingen aan de slag gaan. De inspectieteams hebben 20 bedrijven geselecteerd waarbij deze intensievere aandacht nodig is. Deze bedrijven zullen opnieuw bezocht worden voor een herinspectie.

De Arbeidsinspectie zal de komende jaren voortdurend haar inspectiewerkzaamheden in de hele metaalindustrie blijven voortzetten. De scheepsbouw- en -reparatiesector zal daarbij extra aandacht krijgen. Op korte termijn zal er een nieuw inspectieproject uitgevoerd worden om de aandacht voor goede arbeidsomstandigheden bij de bedrijven te blijven prikkelen. Bij toekomstige projecten zal de Arbeidsinspectie terughoudend zijn de bedrijven die geen overtredingen hadden te bezoeken. De bedrijven die het niet goed deden in dit inspectieproject zullen zeker opnieuw bezocht worden. Hierdoor wordt steeds weer de aandacht van de scheepswerven en de sectororganisaties gericht op de noodzaak om veilig en gezond te werken.

⁵ Persbericht FME-CWM 'Gedrag werknemers struikelblok bij verbeteren arbeidsveiligheid' 24 februari 2009 (www.fme.nl)



Colofon

Projectnummer: A875

Inspectieonderwerpen

- Gevaarlijke arbeidsplaats (gevaar voor verstikking, bedweling of vergiftiging, brand of explosie)
- Blootstelling aan gezondheidsschadelijke stoffen (lasrook, lasgassen en vluchtige organische stoffen)
- Valgevaar

Landelijk Projectleider

Leoniek van der Vliet

Landelijk Projectsecretaris

Cynthia Pasanea

Foto's

Marc Blommaert

Alwin Verdaasdonk

Correspondentieadres

Arbeidsinspectie

t.a.v. S.S. Pasanea

Postbus 820

3500 AV UTRECHT

