

Veiligheidscertificaat Havens, wie neemt het voortouw?

Draagvlak onderzoek naar veiligheidscertificaat Havens (VHC)



Inleiding

Signalen van leden, dat het werken in de Nederlandse haven minder veilig wordt, waren voor FNV Bondgenoten* aanleiding om een uitgebreide veiligheidsenquête onder zijn leden te houden. In 2004 vond het eerste arbeidsveiligheidsonderzoek plaats. De resultaten van het onderzoek wezen er op dat er nog veel verbeterd kan worden aan de veiligheidsbeheersing. Dit is na te lezen in het rapport "havenwerk, veilig werk? 2004". Naar aanleiding van de resultaten van dit onderzoek deed FNV Bondgenoten onder andere de aanbeveling:

"FNV Bondgenoten stelt voor op zo kort mogelijke termijn over te gaan tot de ontwikkeling en invoering van een verplicht Veiligheidscertificaat Havens. Dit VCH-certificaat zou elementen van het bestaande VCA-certificaat en het op dit moment in ontwikkeling zijnde certificaat voor opdrachtgevers (VCO) in zich moeten verenigen."

In 2006 vond een herhalingsonderzoek plaats. De kernaanbevelingen van dit onderzoek zijn:

- > Veilig werken in de havens op sectorniveau aanpakken. Om te voorkomen dat toenemende concurrentie en liberalisering de komende jaren resulteren in een stijging van arbeidsongevallen in de haven en om de haven aantrekkelijker te maken als sector waarin het veilig werken is, pleit FNV Bondgenoten voor extra inspanning op sectorniveau. Het thans bestaande havenplatform AGM van Deltalinqs zou daar voor wat betreft Europoort-Botlekgebied een belangrijke rol kunnen spelen. De ontwikkeling op het gebied van Arbowet en Arboregeling wijzen dezelfde kant op: in toenemende mate zullen werkgevers en werknemers op sectorniveau vorm moeten leren geven aan goede arbeidsomstandigheden en veiligheidsbeleid.
- > Werknemers en vakbonden actiever betrekken bij het streven naar een nog veiligere haven. De ondernemers in de Rotterdamse haven beschikken binnen Deltalinqs over een eigen platform op het gebied van onder andere veiligheid. Kaderleden van FNV Bondgenoten hebben een vergelijkbaar werknemersplatform gevormd. Al in 2004-2005 zijn van beide zijden positieve intenties geuit om tot contacten en samenwerking te komen tussen beide platforms. Misschien vergt dat een wat andere cultuur dan we soms in de haven gewend zijn. Het voorbeeld van de papier- en kartonindustrie laat echter zien dat samenwerking op sectorniveau uiterst effectief kan zijn.
- > Werkgevers en werknemers samen aan de slag voor de ontwikkeling en invoering van een veiligheidscertificaat voor de Havens (VCH).
- > Één havenpas voor alle havenwerkers waarin zowel vakmanschap, beveiliging en veiligheid geborgd worden. Om te voorkomen dat havenwerkers met vele verschillende passen op zak moeten lopen, en om een reeks bedrijfsessentiële kwalificaties overzichtelijk te houden, stelt FNV Bondgenoten voor om te werken aan de ontwikkeling van één havenpas voor havenwerkers. Daarin kunnen zowel het vakmanschap (gekwaliceerd havenwerker), de veiligheidseisen die in het kader van terrorismebestrijding noodzakelijk zijn, als het certificaat veilig werken conform VCA/VCH verwerkt worden.

De al in 2004 gedane aanbeveling, over te gaan **tot de ontwikkeling en invoering van een verplicht Veiligheidscertificaat Havens**" was voor FNV Bondgenoten aanleiding om een andere stagiaire van de hogeschool Rotterdam te vragen onderzoek te doen naar haalbaarheid van en draagvlak voor dit voorstel. Dit rapport is daarvan de weerslag.

* Daar waar FNV Bondgenoten wordt genoemd dient gelezen te worden: FNV Bondgenoten sector Havens.

De vraag: **Is de ontwikkeling en invoering van een Veiligheidscertificaat Havens haalbaar?**

Het voorgestelde VCH certificaat lijkt sterk op de bestaande VGM Checklist Aannemers (VCA), maar zou toegespitst moeten worden op de specifieke havenrisico's. Het gaat wat betreft FNV Bondgenoten in dit geval om persoonscertificatie (veiligheidsopleidingen) en bedrijfscertificatie (Arbo en veiligheidszorg van het bedrijf), zowel voor inleenbedrijven als inlenende bedrijven. FNV Bondgenoten stelt een paritair beheer van het certificaat voor. Veilig werken is een zaak van werkgevers en werknemers; dit kan wat FNV Bondgenoten betreft op sectorniveau benadrukt worden. Dit wijkt af van de manier waarop VCA wordt beheerd.

Met het **Veiligheidscertificaat Havens (VCH)** beoogt FNV Bondgenoten onder andere het tegengaan van onvoldoende gekwalificeerd personeel en/of bedrijven die in de haven onverantwoord opereren. Er moet samen worden gewerkt aan een beter veiligheidsimago in de haven.

In dit rapport worden veiligheidsdeskundigen en preventiemedewerkers van havenbedrijven gevraagd hun visie te geven op de aanbeveling. Het is natuurlijk niet mogelijk een certificaat te ontwikkelen als het niet duidelijk is of er vraag naar is. Hoe denken veiligheidsdeskundigen, preventiemedewerkers en de Arbeidsinspectie hierover?

Conclusies uit de interviews



De vraag of **de ontwikkeling en invoering van een verplicht veiligheidscertificaat havens (VCH) haalbaar is**, wordt door het merendeel der geïnterviewden met “ja” beantwoord.

- > 84,2% van de geïnterviewde veiligheidsdeskundigen en preventiemedewerkers is voorstander van de invoering van een VCH-achtig certificaat, als middel om veilig werken te borgen. 63,2% denkt dat de ontwikkeling en invoering van een VCH daadwerkelijk haalbaar is. Als er echt werk wordt gemaakt van VCH is 95% bereid mee te werken aan de ontwikkeling van VCH.
- > Havenwerk vraagt vakmanschap. Veilig en verantwoord werken is een onderdeel van die professionaliteit. Uit het onderzoek is gebleken dat kennis van werkprocessen, communicatie en veiligheidsbewustzijn van havenwerkers moet worden vergroot. Veilig havenwerk is een deel van het vakmanschap dat niet gewaarborgd en verankerd is in de vorm van een certificaat. Terwijl dit wel nodig is, omdat er duidelijke risicofactoren te onderscheiden zijn.
- > De veiligheidsdeskundigen en preventiemedewerkers verwachten dat samenwerking het grootste probleem zal vormen bij de ontwikkeling van dit certificaat. Betrokken partijen: werkgevers, werknemers, vakbonden en anderen, moeten met elkaar rond de tafel zitten. Eerdere initiatieven kwamen niet van de grond omdat de gewenste samenwerking niet tot stand kwam. Ook het feit dat verschillende bedrijven momenteel zelf al initiatieven nemen om veiligheid aan te pakken kan een belemmering vormen.
- > FNV Bondgenoten verlangt dat het certificaat door werkgevers en werknemers gezamenlijk beheerd wordt. Een groot gedeelte van de veiligheidsdeskundigen en preventiemedewerkers heeft eerder een voorkeur voor beheer door de ondernemersorganisatie Deltalings. Deltalings zou dan wel moeten samenwerken met de ondernemersorganisatie ORAM in Amsterdam.

- > Ook voor de ontwikkeling van het certificaat zien de veiligheidsdeskundigen en preventiemedewerkers Deltalings als mogelijke initiatiefnemer. Als procesbewaker zien zij ook een taak weggelegd voor FNV Bondgenoten en Deltalings. Het moet duidelijk zijn wie wat doet.
- > Om een duidelijker beeld te krijgen van de veiligheidssituatie in de Nederlandse havens, zouden havenbreed ongevalcijfers centraal moeten worden vastgelegd. Het merendeel van de geïnterviewde veiligheidsdeskundigen en preventiemedewerkers geeft aan dat ook hier een belangrijke taak is weggelegd voor ondernemersorganisatie Deltalings (Rotterdam) in samenwerking met ondernemersorganisatie ORAM in Amsterdam. Ook hierbij zou FNV Bondgenoten betrokken willen worden. De Arbeidsinspectie ziet liever een onafhankelijke organisatie als de Inspectiedienst Verkeer en Waterstaat (IVW) hier zorg voor dragen.
- > De ondervraagden leggen de nadruk op persoonscertificatie, maar bedrijfscertificering wordt ook omarmd. Een mogelijke variant van het certificaat is een certificaat dat uit een verplicht basisonderdeel bestaat. Dit wordt vervolgd door keuzemodules voor de verschillende sectoren.
- > De ondervraagden waarderen de structuur en duidelijke vraagstelling van het Veiligheidscertificaat Aannemers (VCA) het meest. Minpunt vonden zij dat VCA onvoldoende aansluit bij havenwerk. Dit is een belangrijk gegeven omdat FNV Bondgenoten in zijn aanbeveling voor het ontwikkelen en invoeren van het Veiligheidscertificaat Havens (VCH) elementen van het Veiligheidscertificaat Aannemers (VCA) zou willen verwerken. Ook bij andere bestaande veiligheidsbeheersingssystemen scoren structuur en duidelijkheid hoog.
- > De arbeidsinspectie staat positief tegenover het plan. Als het idee havenbreed wordt omarmd zal de bewustwording van risico's worden vergroot. Voorwaarde is dat deelname verplicht wordt gesteld. Belemmeringen zullen het verplichte karakter zijn, veel inspanning en de financiering. De werknemers, werkgevers, vakbonden, ondernemingsraden en eventueel werkgeversorganisaties zouden een steentje kunnen bijdragen bij het tot stand komen van dit idee. Ook de arbeidsinspectie denkt dat het certificaat niet beperkt zou moeten worden tot een bepaalde groep. Wel stelt zij voor bij de invoering te beginnen bij één sector die positief tegenover het plan staat. De vormgeving zou er uit kunnen zien als VCA: trainingen van één of meer dagdelen afgesloten met een examen.
- > Over het beheer van het certificaat bestaan verschillende inzichten. Veel respondenten pleiten voor beheer door Deltalings of het Scheepvaart en Transport College. Het initiatief voor de ontwikkeling en invoering van dit certificaat zou van werknemers zelf moeten komen. FNV Bondgenoten daarentegen is een fervent voorstander van een gezamenlijk traject, waarbij ook het beheer van het certificaat paritair geregeld zou moeten worden.

Aanbeveling

- > Creëer een platform waar vakbond en bedrijven de mogelijkheden voor een Veiligheidscertificaat Havens (VCH) verder bespreken. Stem verder af wat er in het certificaat moet worden geregeld en hoe het beheer eruit zou kunnen zien.
- > Veiligheidsdeskundigen van de grotere havenbedrijven maken deel uit van “De Kring van Veiligheidsfunctionarissen”. Zij vinden veilig werken ook een prioriteit. Als FNV Bondgenoten en de kring van veiligheidsfunctionarissen hun krachten bundelen is er een stap in de goede richting gemaakt.
- > Bepaal in overleg het gewenste karakter en de reikwijdte van het certificaat.
- > Er moet een initiatief komen tot het centraal vastleggen van ongevalcijfers. FNV Bondgenoten wenst hierbij betrokken worden.
- > Resultaten van dit haalbaarheidsonderzoek ook aan Deltalinqs presenteren.
- > Actiever en breder uitdragen van de vakbondsinspanningen op het gebied van veilig werken richting werkgevers en deskundigen.



Hoofdstuk 1. Waarom dit onderzoek?

Waarom vindt dit onderzoek plaats?

1.1 De aanbeveling van FNV Bondgenoten

Om het veilig werken in de havens te bevorderen stelt FNV Bondgenoten het volgende voor:
De ontwikkeling en de invoering van een verplicht veiligheidscertificaat Havens (VCH).

Dit certificaat zou elementen van het bestaande veiligheidscertificaat Aannemers (VCA) in zich moeten verenigen.

1.2 Doel

Met het VCH-certificaat beoogt FNV Bondgenoten o.a. te waarborgen dat in veiligheidsopzicht voldoende gekwalificeerd personeel en/of bedrijven opereert in de haven, waardoor de risico's voor de veiligheid van eigen werknemers, van anderen en voor het veiligheidsimago van de sector beperkt worden.

1.3 Achtergronden

De komende jaren zal er veel veranderen in de Nederlandse havens. Ook waar het de factor arbeid betreft. Personeelskrapte dreigt en marktwerking zal de concurrentie nieuwe vormen geven. Dat leidt tot kansen én bedreigingen voor werknemers én werkgevers.

FNV Bondgenoten wil zich de komende jaren onder meer sterk maken voor het behoud en de ontwikkeling van het vakmanschap van havenwerkers, óók als er sprake is van nieuwe instroom resp. van nieuwe spelers aan het werkgeversfirmament.

Onderdeel van het havenvakmanschap is veilig werken: havenwerk is nog steeds risicovol werk en goed vakmanschap draagt substantieel bij aan het voorkomen van ongevallen in de haven. Toegespitst op veiligheid betekent dit onder andere:

- > kennis van de veiligheidsrisico's van het havenwerk en kennis van de wijze waarop deze kunnen worden voorkomen resp. beperkt, en de eigen rol daarin
- > kennis van bedrijfsregels en procedures, inclusief deze op het gebied van veiligheid
- > kennis van de feitelijke (veiligheids)situatie op het bedrijf
- > veilig en effectief communiceren tijdens het werk
- > kennis van de werkprocessen (vakmanschap)

FNV Bondgenoten is er sterk voor dit – behalve in de bedrijven zelf – ook vorm te geven op het niveau van de sector. “Samen doen wat samen kan” heeft vele voordelen:

- > het beperkt de hoeveelheid geld en investeringen die gemoeid is met veiligheidstrainingen en – voorzieningen
- > het voorkomt dat ieder voor zich het wiel moet uitvinden danwel door schade en schande wijs worden
- > het vergroot de uitwisselbaarheid en inzetbaarheid van havenwerkers
- > het beperkt het risico van verlies aan vakmanschap en veiligheid door ongecontroleerde instroom van onvoldoende gekwalificeerde werknemers
- > het schept extra mogelijkheden voor een sectorbrede inspanning op het gebied van veiligheid ten dienste van alle havenbedrijven
- > het sluit aan bij recente ontwikkelingen op het gebied van arbeidsomstandighedenwetgeving, met name de noodzaak te komen tot zogenaamde arbocatalogi per sector.

“Samen doen wat samen kan” betekent dat bedrijven de handen in elkaar slaan op sectorniveau. Het betekent óók dat sectorale samenwerking tussen werkgevers en werknemers van de grond wordt getild. Wellicht vereist dat een breuk met de heersende havencultuur waar samenwerking en overleg tussen werknemers en werkgevers op sectorniveau de laatste tientallen jaren een tikje taboe leek. Omdat werknemers én werkgevers belang hebben bij goed vakmanschap en veilig havenwerk denkt FNV Bondgenoten dat de tijd voor een breuk met de huidige cultuur is aangebroken. Sterker: van onze kant willen we het initiatief daartoe nemen.

Hoofdstuk 2. VCH, VCA en de veiligheidszorg in de havens op dit moment

2.1 Veiligheidscertificaat Havens (VCH)?

Velen kennen het VCA-certificaat (VeiligheidsChecklist Aannemers) dat onder andere zeer breed in de chemische industrie wordt toegepast.

Ook in de havens zijn er diverse bedrijven die van hun werknemers een VCA-certificatie verlangen, al dan niet resulterend in een 'veiligheidspaspoort'.

Probleem is dat de beherende Stichting SSVV zich in toenemende mate wenst te beperken tot certificatie volgens de standaard-VCA procedure en inhoud, dus primair gericht op (onder)aannemers in de chemische industrie. Dit heeft o.a. tot gevolg dat het vele geld dat ECT in een eigen VCA-variant heeft gestoken, in de toekomst niet meer leidt tot een erkende certificatie.

Sinds 2004 propageert FNV Bondgenoten daarom het Veiligheids Certificaat Havens (VCH), een vorm van VCA-certificatie die is toegespitst op omstandigheden en risico's van het werk in de haven. FNV Bondgenoten heeft de ontwikkeling van een dergelijk certificaat aanbevolen naar aanleiding van een tweetal veiligheidsonderzoeken (2004: Havenwerk, veilig werk en 2006: Havenwerk, steeds veiliger?) Het idee van een VCH-certificaat binnen de havens is overigens niet helemaal nieuw. Werkgeversvereniging AWWN lanceerde rond 2000 een vergelijkbaar idee (nota: revitalisering van de factor arbeid in de Rotterdamse haven).

2.2 Mogelijkheden en varianten

Inhoud:

Ook het al bestaande VCA-certificaat kent diverse aspecten en varianten. Naast de alom bekende veiligheidscertificatie van werknemers (via opleiding en examen) moeten ook de bedrijven zélf aan een aantal eisen op het gebied van veiligheid, gezondheid en milieu voldoen om een VCA-certificaat te behalen.

Waarbij voor kleine bedrijven lichtere eisen gesteld worden dan voor grotere (VCA* voor de kleine en VCA** voor grotere bedrijven). ¹

Daarnaast bestrijkt VCA méér dan alleen veiligheid: ook de aandachtsgebieden gezondheid en milieu worden gedekt.

Tot slot is er – naast het op (onder)aannemers gerichte VCA-certificaat inmiddels ook een VCO-certificaat voor Opdrachtgevers in ontwikkeling. ²

Bij het onderzoeken en bespreken van draagvlak voor een VCH-certificaat zal dan ook aan de orde moeten komen welke varianten in de havens wel of niet wenselijk dan wel mogelijk zijn. Bekeken vanuit puur "vakmanschap"-perspectief ligt een accent op persoonscertificatie voor de hand.

Bekeken vanuit het perspectief van terugtrekkende overheid en het streven naar een veilige en gezonde havensector zijn argumenten voor een meer omvattende certificatie mogelijk.

1. Een VCA*-certificaat is in principe bedoeld voor bedrijven met minder dan 35 medewerkers, die niet als hoofdaannemer optreden. Een VCA**-certificaat is in principe bedoeld voor bedrijven met 35 of meer medewerkers en voor kleinere bedrijven die optreden als hoofdaannemer.

2. Op dit moment is het verkrijgen van een VCO-certificaat niet mogelijk. Wel wordt er binnen SSVV rekening mee gehouden dat er een VCO-certificaat zal komen. Op dit moment worden met de VCO ervaringen opgedaan die certificering in de toekomst mogelijk kunnen maken. Op welke manier dat dan zal gebeuren is nu nog niet duidelijk maar zeker zullen de ervaringen dienaangaande opgedaan met het VCA bij de besluitvorming worden betrokken.

Varianten en mogelijkheden

	VCA	VCH???
Apart certificaat voor kleine en grotere bedrijven	X	
Gericht op veiligheid, gezondheid en milieu		
Naast werknemerscertificatie ook een bedrijfscertificatie (zorgsysteem) vereist	X	
Certificaat voor (onder)aannemers (VCA) en opdrachtgevers (VCO)	X	

Een maximale variant zou inhouden:

- > alle bedrijven certificeren volgens de VCA-standaard voor grotere bedrijven (=hogere eisen aan het veiligheidszorgsysteem)
- > zowel aannemers (inhuurbedrijven) als opdrachtgevers.
- > zowel persoonscertificatie als bedrijfscertificatie
- > op Veiligheid, Gezondheid en Milieu

Een minimale variant zou inhouden:

- > alleen de inhuursector certificeren
- > alleen persoonscertificatie (veiligheidspaspoort)
- > alleen op het thema veiligheid

Diverse tussenvarianten én groeimodellen zijn overigens denkbaar.

Beheer:

VCA wordt beheerd door de Stichting Samen werken Voor Veiligheid (SSVV). Het hier onderbrengen van het VCH-certificaat lijkt om diverse redenen lastig te worden.

FNV Bondgenoten heeft sterke voorkeur voor paritair beheer door havenwerkgevers en -werknemers, al dan niet via een aan O&O-fondsen gelieerde Stichting.

2.3 Wat houdt een VGM Checklist Aannemers (VCA) precies in?

FNV Bondgenoten geeft aan dat het veiligheidscertificaat Havens (VCH) elementen van het bestaande veiligheidscertificaat Aannemers in zich moeten verenigen.

Wat is VGM Checklist Aannemers (VCA)?

VGM Checklist Aannemers (VCA) is een checklist die bedrijven helpt de veiligheid rondom de werkzaamheden met een verhoogd risico te waarborgen. Het bedrijf dient voor dat soort activiteiten een VGM¹ beheersingssysteem op te zetten. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen "VCA-enkel ster" (VCA*) en VCA dubbel ster (VCA **).

- > **VCA ***Deze beoordeling is alleen gericht op de directe veiligheidsbeheersing van risicovolle werkzaamheden. Hiervoor moet een bedrijf alleen de VCA* vragen beantwoorden (een gedeelte van de lijst). Alle 23 must vragen moeten positief beantwoord worden.

Deze checklist is bedoeld voor:

Het certificaat is bedoeld voor bedrijven met minder dan 35 werknemers (inclusief inleenkrachten in de totale onderneming), die niet als hoofdaannemer werken.

1. VGM = Veiligheid, Gezondheid Milieu.

- > **VCA**** Naast de VCA* vereisten worden ook de veiligheidsstructuren van de gehele onderneming beoordeeld. Hier moeten alle vragen uit de VCA checklist worden beantwoord. Alle mustvragen moeten positief beantwoord worden en er moet een minimale score gehaald worden.

Deze checklist is bedoeld voor:

Het certificaat is bedoeld voor bedrijven met meer dan 35 werknemers.

De doelstelling

De doelstelling van Veiligheid Checklist Aannemers (VCA) is het voorkomen van ongevallen. In principe door te streven naar “nul” ongevallen en in de praktijk het reduceren van ongevallen.

VCA analyse cijfers ongevalfrequentie VCA database juli 2004

De doelstelling van VCA wordt gerealiseerd. Het aantal verzuimgevallen van VCA gecertificeerde bedrijven is in de periode 1998 -2003 aardig afgenomen met 44%. Geschat wordt dat daarmee 35000 verzuimongevallen zijn voorkomen. Geschat wordt dat hiermee 270 miljoen euro in kosten is bespaard.

Voor welke activiteiten is VGM Checklist Aannemers (VCA) bedoeld?

Werktuigbouwkundige activiteiten, elektrotechniek en procesbesturing, bouwkundige werkzaamheden, civieltechnische activiteiten. Overige technische diensten zoals: isolatie, steigerbouw, industrieel reinigen, stralen, verticaal transport, brand- en mangatenwachten, inspectiewerkzaamheden etc.

Hoe is VGM Checklist Aannemers (VCA) systeem ontstaan?

In 1989 hebben opdrachtgevende bedrijven in de petrochemische industrie de aanzet gegeven tot het ontwikkelen van een veiligheidsstandaard voor contractors. Deze standaard, de VCA, is inmiddels uitgegroeid tot een algemene en internationaal toegepaste meetlat voor VGM-beheersystemen van uitvoerende (opdrachtnemende) bedrijven, ook bijvoorbeeld in de bouw, metaal, installatie- en transport-sector.

Opdrachtgevers hebben er alle belang bij dat op hun bedrijfsterreinen en locaties veilig en verantwoord wordt gewerkt. Hetzelfde is uiteraard van toepassing op opdrachtnemende bedrijven en uitvoerenden. Niemand zit immers op een ongeval te wachten!

Hoe internationaal is VCA?

Het internationaal opererende petrochemische bedrijfsleven heeft er toe bijgedragen dat VCA in vele landen in de wereld bekend is en wordt gehanteerd. Maar over een beheerste en gecontroleerde internationale ontwikkeling van VCA kan er nog niet gesproken worden. Alleen België heeft een systeem dat volledig aansluit op VCA. In iets mindere mate geldt dit ook voor Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland. Deze landen erkennen elkaars systemen wel.

Waar is het VCA-systeem uit opgebouwd?

In VCA wordt als eis gesteld dat medewerkers verantwoording dragen afhankelijk van hun functie:

- > Operationele medewerkers / Uitvoerende medewerkers.

Beschikken over een certificaat basisveiligheid:

Uitvoerende medewerkers worden opgeleid, zodat ze de basisbegrippen van veilig werken beheersen. Na de opleiding weten zij wat wel en wat niet de bedoeling is bij het uitvoeren van werkzaamheden met een verhoogd risico. Medewerkers van bedrijven, die willen certificeren volgens de VCA-normen zijn verplicht deze opleiding(cursus) te volgen.

De kwalificatie Basisveiligheid VCA:

Basiskennis van onder meer: Wet- en regelgeving, begrip ‘risico’, preventie, beheersmaatregelen, oorzaken, ijsbergtheorie, herkennen onveilige handelingen en situaties, ongevallenrapportage, werkvergunningen, gevaarlijke stoffen, branden, explosie, besloten ruimtes, gereedschappen en machines, hijsen, tillen,

dragen, struikelen, uitglijden, vallen, werken op hoogte, lassen, elektriciteit en persoonlijke beschermingsmiddelen.

- > Operationeel leidinggevenden, beschikken over een certificaat veiligheid voor operationeel leidinggevenden VCA.

De kwalificatie Veiligheid voor operationeel leidinggevenden VCA:

Kennis van onder meer: Wet- en regelgeving, Europese richtlijnen, ontstaan van ongevallen, basisoorzaken, ijsbergtheorie, methodes om veilig werken te bevorderen, herkennen onveilige handelingen en situaties, organiseren/houden van toolbox vergaderingen, VCA-certificering, werkvergunningen, veiligheidsprocedures, taakrisicoanalyse, gevaarlijke stoffen, risico en beheersmaatregelen van geluid, elektriciteit, straling, asbest, bedrijfsnoodplan, ergonomie met daarin geïntegreerd de voor de leidinggevende noodzakelijk geachte aspecten uit Basisveiligheid VCA.

- > Bedrijven.

Bedrijven kunnen hun zorgsysteem laten certificeren.

Daarbij geldt een onderscheid en tegelijk samenhang tussen enerzijds de VCA-systematiek (veiligheid) en anderzijds ISO-9000 certificatie (kwaliteit).

Daar waar VCA een waarborg is voor veiligheid, is ISO een kwaliteitsborgsysteem, waar veel aandacht wordt geschonken aan de juiste procedures en volgorde van het bedrijfsproces, zowel op productieniveau als in de dienstverlening.

Een bedrijf is niet verplicht beide trajecten te doorlopen, maar het één ligt eigenlijk wel in het verlengde van het ander.

Wordt VCA ook gecontroleerd?

Het VCA-certificaat heeft een geldigheidsduur van in beginsel drie jaar. Het wordt pas verstrekt na een positief verlopen audit door een erkende certificatie-instelling. Audits worden bovendien minimaal één keer per jaar herhaald. De certificatie-instellingen die de audits uitvoeren en het certificaat verstrekken worden op hun beurt weer beoordeeld en erkend door de Raad voor Accreditatie.

De Raad voor Accreditatie (RvA) is een accreditatie-instelling. De stichting Raad voor Accreditatie is de enige Nederlandse accreditatie-organisatie op publiek terrein. Het werk van een accreditatie-instelling is erop gericht het vertrouwen van een afnemer in de kwaliteit van een product of dienst te ondersteunen. Dat gebeurt via onafhankelijk en deskundig toezicht. Een accreditatie-instelling houdt toezicht op certificerende instellingen, waardoor onafhankelijke toetsing en toezicht plaatsvindt. Daarnaast kan een accreditatie-instelling ook een beoordeling uitvoeren, die niet leidt tot een formele accreditatie. Een beoordeling verloopt overigens wel volgens hetzelfde proces.

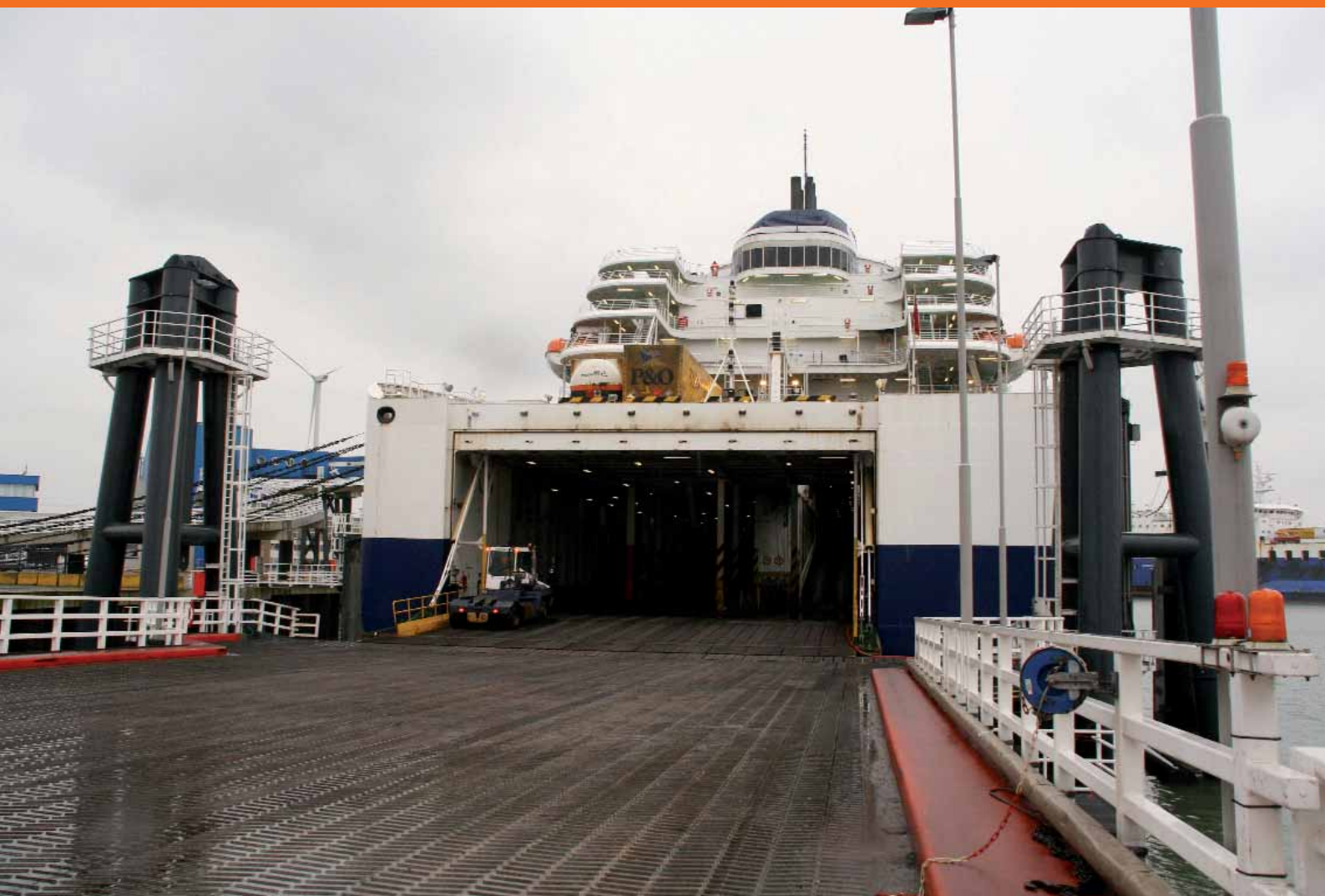
Het werk van een certificerende instelling is onder te verdelen in vier categorieën, te weten:

- > product;
- > managementsysteem;
- > milieuzorgsysteem;
- > persoon.

Rol van de accreditatie-instelling

Een accreditatie-instelling toetst de certificerende instelling op:

- > deskundigheid van organisatie en personeel;
- > onafhankelijkheid en onpartijdigheid van organisatie en personeel;
- > betrouwbaarheid van het kwaliteitssysteem van de organisatie;
- > technische competentie en vaardigheden van personeel;
- > deelname van alle belanghebbende partijen in de totstandkoming en het gebruik van certificatieschema's.



Gehanteerde normen

- > Certificerende instellingen worden – afhankelijk van hun werkterrein – geaccrediteerd tegen de norm:
- > NEN-EN 45011 en Guide 65 voor producten;
- > NEN-EN 45012 en Guide 62 voor managementsystemen;
- > NEN-EN 45503 voor attestatie;
- > ISO/IEC 17024 voor personen;
- > ISO Guide66 voor milieuzorgsystemen.

2.4 Voor havenveiligheid relevante wet- en regelgeving

Om veilig en gezond te kunnen werken zijn regels opgesteld in de Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet). Deze wet en de daaraan gekoppelde regelgeving geven aan wat de rechten en plichten zijn van een werkgever en werknemer op gebied van arbeidsbescherming.

De arbowetgeving is de laatste tijd bijna continu in beweging. Nationaal, Europees en internationaal. Van belang voor de sector zijn in het bijzonder de volgende ontwikkelingen:

- > sectorale arbocatalogi: ofwel 'oplossingenboeken' ten dienste van werkgevers en werknemers in een sector; dergelijke catalogi zijn een uitvloeisel van de per 1 / 12007 te wijzigen Arbo-wet. De arbocatalogus zal vooral een hulpmiddel zijn om de vertaalslag van Risico's inventariseren naar het daadwerkelijk aanpakken ervan te vergemakkelijken.
Ook een VCH-certicaat als instrument voor borging van veiligheid zou hier zijn plaats in kunnen vinden
- > ILO-152 code of practice: zou in een toegankelijke en vertaalde vorm onderdeel kunnen uitmaken van een dergelijke catalogus.

- > ontwikkeling van branche-instrumenten voor het uitvoeren van Risico Inventarisatie en Evaluatie: aanvankelijk vooral bedoeld om de lasten van kleine (<25 werknemers) bedrijven te verlichten, zien in toenemende mate ook grotere bedrijven de voordelen van een gestandaardiseerd RIE-instrument om de risico's in kaart te brengen (en daarmee de inhuur van een arbodienst nogal te beperken). Ook wordt door werkgevers en werknemers in toenemende mate gezien welke kansen en vereenvoudigingen het op sectorniveau beter integreren van RIE en arbocatalogus kan bieden: kwaliteitsimpulsen aan arbobeleid, minder versnippering, toegankelijker en begrijpelijker instrumentarium, minder neerwaartse concurrentie op veilig en gezond werk.

2.5 Welke partijen zijn er betrokken bij het veilig werken in de havens?

Arbeidsinspectie

De Arbeidsinspectie controleert de naleving van de Nederlandse regelgeving, Arbowet. Hoofdtaken van de Arbeidsinspectie (AI) zijn het houden van toezicht en opsporing van overtredingen en handhaving van de wetgeving op het brede terrein van de arbeidsbescherming. Daarnaast onderzoekt de AI meldingen van z.g. meldingsplichtige arbeidsongevallen, zware ongevallen met gevaarlijke stoffen (major hazards) en klachten van werknemers over hun arbeidsomstandigheden en/of arbeidstijden. Speerpunten hierbij zijn het aanpakken van ernstige risico's en misstanden en het informeren van de bewindslieden en de beleidsmakers over de waargenomen situatie, de ontwikkelingen en de uitwerking van het beleid op de 'werk-vloer'.

Daarnaast heeft de Arbeidsinspectie een aantal uitvoerende taken:

- > handhaving van de wet- en regelgeving op het terrein van arbeid
- > het onderzoeken van meldingen van ernstige ongevallen
- > het onderzoeken van meldingen van klachten van werknemers
- > het verlenen van vergunningen in het kader van de Kernenergiewet
- > het verlenen van vrijstellingen en ontheffingen op onderdelen van de Arbeidstijdenwet
- > monitoring en beleidsinformatie
- > voorlichting over arbo aan sectoren

Bij overtredingen kan de Arbeidsinspectie boetes opleggen. Tevens is de Arbeidsinspectie belast met het toezicht en de handhaving van de Wet Arbeid Vreemdelingen. De Arbowet verplicht werkgevers om ernstige arbeidsongevallen direct aan de arbeidsinspectie te melden.

Onder een ernstig ongeval verstaat de Arbeidsinspectie ongevallen; waarbij iemand melden aan de gevolgen van het ongeval overlijdt, blijvend lichamelijk of geestelijk letsel oploopt, of waarbij ziekenhuisopname noodzakelijk is. (Arbowet 2007, artikel 9)

ILO (Internationale arbeidsorganisatie)

ILO werkt aan de ontwikkeling en bevordering van sociale gelijkheid en internationaal erkende mensen- en arbeidsrechten. In de ILO zijn zowel overheden, werkgevers als werknemers uit meer dan 140 lidstaten gelijk vertegenwoordigd. De ILO stelt internationale arbeidsnormen vast in de vorm van Conventies en Aanbevelingen. Deze normen betreffen de minimale fundamentele arbeidsrechten (recht op organisatie en collectieve onderhandeling, verbod op dwangarbeid, discriminatie en kinderarbeid) en andere normen die condities reguleren waaronder mensen moeten werken. De ILO geeft landen technische assistentie op deze thema's en bevordert de ontwikkeling van onafhankelijke werkgevers- en werknemersorganisaties. FNV Bondgenoten is vertegenwoordigd in de ILO. In de ILO zijn zowel overheden, werkgevers als werknemers uit meer dan 140 lidstaten gelijk vertegenwoordigd. Dit geldt voor: mannen, vrouwen en kinderen die zich organiseren voor goed werk, zeggenschap, gelijkheid en democratie.

Bijvoorbeeld:

Code of Practice gebaseerd op ILO-verdrag 152. Deze code is oorspronkelijk in 1952 tot stand gekomen door overleg tussen overheid, werkgevers en vakbonden. De code legt basisvoorwaarden vast met betrek-

king tot wat havenbedrijven minimaal dienen te doen om veilig werken op terminals in de haven te realiseren. Hierin worden een aantal beheersbaarheidsaspecten voor veilig werken verduidelijkt en vastgelegd:

- > definiëren van het beroep havenwerker en de werkzaamheden;
- > wettelijk vereiste werkomstandigheden van havenwerkers;
- > de instelling van commissies waar havenwerkers kunnen meepraten en bepalen over alles wat met hun arbeid te maken heeft;
- > protocollen bij (bepaalde) werkzaamheden. De eisen waaraan schepen moeten voldoen om het werk aan boord en rondom de schepen zo veilig mogelijk te laten verlopen. Ook de veiligheidseisen van (grote) machines en voertuigen worden vastgelegd;
- > rechten en plichten van en voor havenwerkers. Op welke manier wordt de veiligheid van de werker gewaarborgd en wat is de verantwoordelijkheid van de werker zelf;
- > rechten en plichten van havenbedrijven c.q. werkgevers. De verantwoordelijkheden van werkgevers bij de waarborging van de veiligheid van werknemers onder andere: het aanbieden van trainingen, leefsituatie, maatregelen voor werken met risicovolle machines en producten, werkplek zo veilig mogelijk inrichten, het vastleggen en onderzoek ongevallen.

ISO- standaarden

De Internationale standaardisatie organisatie (ISO) is een internationale organisatie die normen vaststelt. De organisatie is een samenwerkingsverband van nationale standaardisatieorganisaties in 148 landen. De Nederlandse organisatie (Nederlands Normalisatie-instituut) is het nationale orgaan dat de ISO-standaarden en Nederlandse uitgaven daarvan in beheer heeft en zorg draagt voor hun ontwikkeling.

De havenbedrijven

Een aantal havenbedrijven, beschikt over kwaliteitszorgsystemen. Andere, zoals ECT, hebben ook hun veiligheidszorg meer systematisch georganiseerd. De zorgsystemen hebben mede als functie de veiligheid binnen het bedrijf vergroten. Bedrijven zijn wettelijk verplicht een preventiemedewerker, in dit geval meestal een veiligheidskundige, in dienst te hebben.

Een belangrijke rol in het in beeld houden van de veiligheidsproblematiek in bedrijven is ook weggelegd voor de werknemersvertegenwoordiging (ondernemingsraad).

Ondernemingsraden

Ondernemingsraden houden zich onder andere bezig met het op de agenda zetten van veiligheids- en gezondheidskwesties. Zij zijn wettelijk belast met het bevorderen van de naleving van veiligheids en gezondheidsschriften (Wet op de Ondernemingsraden artikel 28).

Ook hebben zij instemmingsrecht: een werkgever heeft de instemming van de ondernemingsraad nodig bij vaststelling, wijziging of intrekking van regelingen op het gebied van veiligheid en gezondheid voorzover die niet inhoudelijk in de cao zijn geregeld. Verder kunnen ondernemingsraden hun recht op informatie en op het zelf doen van voorstellen aan de werkgever (initiatiefrecht) benutten om veiligheid binnen het bedrijf te bevorderen. Tot slot mogen ondernemingsraden – net als vakbonden – de Arbeidsinspectie vragen een onderzoek in te stellen wanneer zij menen dat daar aanleiding toe is.

Vakbonden

Vakbonden houden zich bezig met het brede terrein werk en inkomen. Daarmee hoort ook de inzet voor gezondere en veiligere werkomstandigheden onder de kerntaken van de vakbond.

Werknemers vinden het van groot belang dat zij hun werkdag gezond en veilig doorkomen. Daar waar dit onvoldoende gebeurt, leidt dit niet zelden tot door vakbonden gesteunde of geïnitieerde acties, van meldweken tot werkonderbrekingen.

De verantwoordelijkheid van de vakbond voor gezond en veilig werk is verder toegenomen door de sterk verminderde kwaliteit van vangnetten als WAO en WW, waardoor werknemers met gezondheidsproblemen sneller in de bijstand belanden dan voorheen.

Ook het verminderen van regelgeving door de zogenaamde terugtrekkende overheid leidt tot een toenemend aantal vakbondstaken op het gebied van veilige en gezonde werkomstandigheden, vooral op het niveau van sectoren en branches.

Deltalinqs

Deltalinqs, ondernemersorganisatie, behartigt de gezamenlijke belangen van de logistieke en industriële bedrijven in het Rotterdamse haven- en industriegebied. De organisatie wordt beschouwd als het aanspreekpunt voor en de spreekbuis namens de ruim 600 aangesloten bedrijven en verenigingen

2.6 Zijn er al eerder dergelijke initiatieven besproken en/of genomen?

- > **AWVN** besprak met werkgeversdeelnemers een visie om de factor arbeid in een stroomversnelling te brengen. Een stroomversnelling is (was) noodzakelijk om de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven te versterken.

De gesprekken gingen niet primair, over certificatieplicht voor veilig havenwerk, maar de suggestie in die richting is destijds wel gedaan.

Het AWWN had in 2003 plannen om een vorm van het veiligheidscertificaat Havens (VCH) te ontwikkelen. Dit certificaat zou onder andere gericht zijn op kwalificaties, geschiktheid voor de functie, veiligheidsvaardigheden. Veilig werken was niet het hoofdonderwerp maar professionaliteit, verantwoord werken is onlosmakelijk verbonden met veilig werken. Veilig werken is ook een criterium voor gekwalificeerd personeel. Het certificaat zou op vergelijkbare wijze als VCA en ISO vormgegeven kunnen worden. AWWN stelt dat de plannen oog hebben voor de belangen van werknemers, OR, vakbonden, werkgevers en de overheid.

Het plan is niet doorgegaan, omdat partijen en overheid terughoudend waren met financiële ondersteuning. Het plan om onder andere de veiligheid en professionaliteit te waarborgen vraagt om veel investeringen van de werkgevers en andere partijen. De economische omstandigheden waren er toentertijd niet naar.

- > Ook **ECT**, één van de grote bedrijven in de haven heeft in samenwerking met Stichting Samenwerken Voor Veiligheid (SSVV) de beheerder van het Veiligheidscertificaat Aannemers (VCA) een eigen veiligheids- beheersingssysteem proberen te lanceren voor haar werknemers. De samenwerking is inmiddels beëindigd omdat SSVV terug wilde naar haar kernactiviteiten.
- > **De kring van veiligheidsfunctionarissen voor de haven van Rotterdam** bespreekt momenteel een idee dat te vergelijken is met het veiligheidscertificaat Havens.
- > **De havenvak en vervoerschool & Scheepvaart en Transportcollege** besteedt momenteel meer aandacht aan het verbeteren van veilig werken en professionaliteit van de leerlingen.
- > **Deltalinqs** heeft de nodige bemoeienis met veiligheid en milieu. Sterker: het is deels de voortzetting van het voormalige Europoort Botlek Belangen (EBB), medeverantwoordelijk voor het van de grond komen van het VCA-certificaat. Op dit moment functioneren binnen Deltalinqs een aantal werkgroepen op het gebied van veiligheids- en gevaarlijke stoffenproblematiek

2.7 Zijn er havenbrede ongevalstatistieken bekend?

Er zijn geen havenbrede ongevalstatistieken beschikbaar. Zoals eerder verteld, hoeven niet alle ongevallen te worden gemeld bij de Arbeidsinspectie. De arbeidsinspectie is dan ook alleen bekend met meldingsplichtige ongevallen. Er is ook geen andere instelling of organisatie die havenbrede ongevalcijfers verzamelt. Sommige havenbedrijven zijn aangesloten bij een vereniging en wisselen ongevalcijfers uit. Weer andere bedrijven houden zelf ongevallen bij als onderdeel van de gangbare rapportage.

2.8 Actualiteiten op gebied van veilig werken in de Haven

Het werknemersonderzoek uit 2006 concludeerde dat de havenveiligheid over vrijwel de hele linie verbeterd was. Daar en tegen stelde de Arbeidsinspectie in 2005 juist méér ernstige ongevallen dan voorheen vast.

De Arbeidsinspectie heeft de laatste jaren met grote regelmaat gecontroleerd in de havens. In 1999 zijn 106 bedrijven geïnspecteerd waarbij in 82% van de gevallen een handhavinginstrument is ingezet. In 2000/2001 waren dat 67 bedrijven met een handhavingpercentage van 79% en in 2002/2003 159 bedrijven met een handhaving van 47%.

De belangrijkste tekortkomingen die werden geconstateerd waren:

- > het niet aanwezig zijn van de risico-inventarisatie
- > het niet aanwezig zijn een plan van aanpak;
- > valgevaar;
- > de blootstelling aan DME;
- > bedrijfshulpverlening;
- > gebrek van het gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen.

Op een aantal inspectieonderwerpen zijn veelvuldig overtredingen geconstateerd:

- > vallen van hoogte (18% van de bedrijven);
- > kankerverwekkende stoffen door dieselmotorenemissie (12% van de bedrijven).

De Arbowet wordt aan boord van Nederlandse Zeeschepen niet optimaal nageleefd, en is op schepen van andere nationaliteit formeel zelfs niet van toepassing. Mede daarom onttrekken deze zich aan de handhaving en het toezicht van de Arbeidsinspectie.

Toch doen zich juist daar de meest schrijnende, veiligheidstekortkomingen voor bijvoorbeeld bij het laden en lossen. Ook op 80% van de (Nederlandse) schepen zijn tekortkomingen geconstateerd. De meeste tekortkomingen hadden betrekking op de algemene veiligheid.

De vakbondsonderzoeken uit 2004 en 2006 gaven aan dat de veiligheid over de hele linie groeide. Daar en tegen stelde de Arbeidsinspectie in 2005 meer ongevallen vast. De Arbeidsinspectie heeft de laatste jaren met grote regelmaat gecontroleerd in de havens. In 1999 zijn 106 bedrijven geïnspecteerd waarbij in 82% van de gevallen een handhavinginstrument is ingezet. In 2000/2001 waren dat 67 bedrijven met een handhavingpercentage van 79% en in 2002/2003 159 bedrijven met een handhaving van 47%. De belangrijkste tekortkomingen uit dat inspectieprogramma waren:

- > het niet aanwezig zijn van de risico-inventarisatie;
- > het niet aanwezig zijn een plan van aanpak;
- > valgevaar;
- > de blootstelling aan DME;
- > bedrijfshulpverlening;
- > gebrek van het gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen.

Op een aantal inspectieonderwerpen zijn veelvuldig overtredingen geconstateerd:

- > vallen van hoogte (18% van de bedrijven);
- > kankerverwekkende stoffen door dieselmotorenemissie (12% van de bedrijven).

De Arbowet wordt aan boord van Nederlandse Zeeschepen niet optimaal nageleefd bijvoorbeeld:

- > Bij het laden en lossen.
- > Op 80% van de schepen zijn tekortkomingen geconstateerd. De meeste tekortkomingen hadden betrekking op de algemene veiligheid.



Hoofdstuk 3. Opzet van de interviews

3.1 De vragenlijst

Om een duidelijker beeld te kunnen vormen over het standpunt van verschillende partijen die met de vraag te maken hebben, heb ik in samenwerking met mijn begeleider twee vragenlijsten opgesteld. De ene vragenlijst bestemd voor interviews met de Arbeidsinspectie en FNV bondgenoten, de andere vragenlijst was voor interviews met veiligheidsdeskundigen en/of preventiemedewerkers binnen havenbedrijven. De vragenlijst voor havenbedrijven bestaat uit vier onderdelen:

- 1) Havenwerk
- 2) Risicoperceptie & statistieken.
- 3) Havenbedrijven & veiligheidsbeheersing
- 4) De haalbaarheid van een veiligheidscertificaat havens.

De interviewresultaten van FNV Bondgenoten en de Arbeidsinspectie worden samengevat. De interviewresultaten afkomstig van de veiligheidsdeskundigen en/of preventiemedewerkers worden uitgebreid verwerkt.

3.2 Wie werken er mee?

Havenbedrijven

22 havenbedrijven gecontracteerd:

- > 19 veiligheidsdeskundigen van de havenbedrijven werkten mee.
- > 03 veiligheidsdeskundigen van de havenbedrijven werkten niet mee.

De ondervraagden vallen onder de grotere havenbedrijven.

19 havenbedrijven werkten mee

Sommige veiligheidsdeskundigen of preventiemedewerkers hadden een voorkeur voor een persoonlijk bezoek, anderen wilden de interviews het liefst telefonisch afleggen weer anderen hadden een voorkeur de vragenlijst per mail in te vullen. De mensen die het interview per mail beantwoordden zond ik het onderzoeksrapport en interview toe. 19 van de 22 bedrijven waren bereid mee te werken.

03 havenbedrijven werkten niet mee

De redenen zijn: het niet reageren op telefonische verzoeken (medewerking verlenen aan dit onderzoek) en verzoeken per mail, geen medewerking zonder opgave van reden en afwezigheid van de veiligheidsdeskundige.



Hoofdstuk 4. Havenwerk, veilig werk

Dit onderdeel bestaat uit 3 vragen. De eerste vraag stelt vast hoeveel procent van de ondervraagden bekend is met onderzoek van FNV Bondgenoten. De tweede vraag stelt vast of de veiligheidsdeskundigen en preventiemedewerkers havenwerk als vakmanschap zien. Als laatst wordt de veiligheidsdeskundigen of preventiemedewerkers gevraagd naar de toekomst van het havenwerk.

4.1 Bent u bekend met het Vakbondsonderzoek naar de veiligheidsbeleving van havenwerkers?

Dit onderzoek werd in 2004 en 2006 uitgevoerd door FNV Bondgenoten. Signalen van leden, dat het werken in de Nederlandse haven minder veilig wordt, waren voor FNV Bondgenoten aanleiding om een uitgebreide veiligheidsenquête onder haar leden te houden. In 2004 vond het eerste arbeidsveiligheidsonderzoek plaats en in 2006 vond een herhalingsonderzoek plaats. Hoeveel van de geïnterviewde veiligheidsdeskundigen en preventiemedewerker wisten hiervan?

Resultaat:

Ja, ik ben bekend met minstens één van de onderzoeken	Nee, ik ben niet bekend met de onderzoeken
42,1%	57,9%

57,9% van de veiligheidsdeskundigen of preventiemedewerkers is niet bekend met het onderzoek van de vakbond.

4.2 Is havenwerk vakmanschap?

Vakmanschap wil zeggen dat men gespecialiseerd is in het uitvoeren van bepaalde werkzaamheden. In de dikke Van Dale wordt vakmanschap ook wel omschreven als: grote bekwaamheid in een vak, meesterschap. Denken de veiligheidsdeskundigen en preventiemedewerkers ook dat er meesterschap nodig is voor havenwerk?

Resultaat:

Havenwerk is vakmanschap	Havenwerk is gedeeltelijk vakmanschap
94,74%	5,26%

De geïnterviewden zijn het er vrijwel allemaal, over eens: havenwerk vraagt vakmanschap.

4.3 Heeft liberalisering nadelige gevolgen voor het vakmanschap van havenwerkers?

Werkgevers hebben door liberalisering en marktwerking steeds meer vrijheid in het aannemen van personeel. Werkgevers zouden andere prioriteiten kunnen hebben als het gaat om het aantrekken van personeel. Wat verwachten de geïnterviewden?

Resultaat:

Liberalisering is	% eens met de stelling	Toelichting
Nadelig voor het vakmanschap	26%	Grotere bedrijven zullen zich vast houden aan de veiligheidsnormen. Maar hoe zullen de kleinere bedrijven hiermee omgaan?
Mogelijk nadelig voor het vakmanschap	63%	Het ligt er aan hoe werkgevers zich zullen opstellen. Enkele geïnterviewden vraagt zich af of werknemers dit zullen toelaten.
Weet niet	11%	Ik heb daar nog niet hard genoeg over nagedacht.
Niet nadelig voor het vakmanschap	00%	

Ongeveer 90% van de geïnterviewde mensen geeft aan dat vakmanschap in de toekomst nadelig beïnvloed zou kunnen worden door de liberaliserende arbeidsmarkt.

26% van hen verwacht dat het vakmanschap onder druk komt te staan.

63% van de veiligheidsdeskundigen legt de verantwoordelijkheid voor het behoud van vakmanschap voor een groot deel bij de werkgever neer.

Conclusie hoofdstuk 4

57, 7% van de ondervraagden kende de onderzoeken van de Vakbond niet. De inbreng en activiteiten van FNV Bondgenoten op het gebied van veiligheid is dus (te) weinig bekend.

De geïnterviewden zien havenwerk als vakwerk dat door vaklui verricht dient te worden. Toch is er voor dit werk geen speciaal certificaat dat het vakmanschap havenbreed waarborgt.

Mede hierdoor kan het vakmanschap door liberalisering in gevaar komen. De ondervraagden denken dat werkgevers en werknemers dit tegen zouden kunnen gaan.

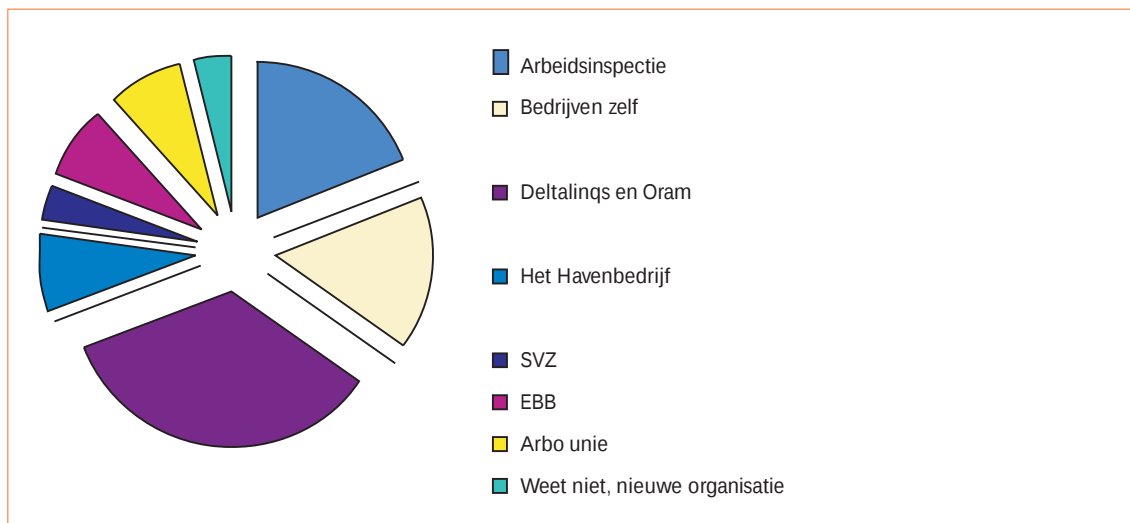
Hoofdstuk 5. Cijfers, statistieken & risicoperceptie

Er zijn geen havenbrede ongevalcijfers bekend, exclusief de meldingsplichtige ongevallen bij de arbeidsinspectie. Om een duidelijk beeld te kunnen vormen over de meest risicovolle werkzaamheden in de haven is het nodig deze gegevens havenbreed vast te leggen. Welke organisatie zou er zorg voor kunnen dragen? Aan havenwerk zijn risico's verbonden. Het werk is niet veilig. De werkers komen in contact met zware machines, rondbewegend materiaal, gevaarlijke stoffen, aan boord gaan van verschillende schepen met wijzigende werkplekken en nog veel meer. Wat zijn volgens de geïnterviewden de meest risicovolle situaties? Wat maakt deze werkzaamheden zo risicovol?

5.1 Ongevalstatistieken

Gevraagd is welke organisatie zou havenbreed zorg voor de registratie van ongevalstatistieken moeten dragen?

Resultaat:



Organisatie	Percentage %
Arbeidsinspectie	19,23
Bedrijven zelf	15,38
Ondernemingsorganisaties Deltalings & ORAM	34,62
Het Haven Bedrijf	7,69
SVZ	3,85
EBB	7,69
Arbo Unie	7,69
Weet niet	3,85

Het verzamelen van ongevalcijfers zou door ondernemersorganisaties Deltalinqs en ORAM kunnen worden uitgevoerd. Door de bedrijven in en rondom Rotterdam werd Deltalinqs veelal genoemd. Een havenbedrijf in Amsterdam denkt dat ORAM havenbrede ongevalcijfers zou kunnen verzamelen.

Verder werd de Arbeidsinspectie meerdere malen genoemd en een aardig grote groep ziet het in kaart brengen van ongevalcijfers als een taak van bedrijven zelf. De bedrijven die hiervoor kiezen willen zelf verantwoordelijk zijn voor de registratie van dergelijke cijfers. Zij willen dan zelf bepalen wat er veranderd moet worden. Andere bedrijven weten het niet precies, wellicht moet er een nieuwe onafhankelijke organisatie in het leven worden geroepen.

De meeste veiligheidsdeskundigen zien ondernemersorganisatie Deltalinqs als beste kandidaat om ongevalcijfers te registreren gevolgd door de Arbeidsinspectie, de bedrijven zelf.

5.2 Waardoor ontstaan risicovolle situaties?

In de onderstaande tabel geven veiligheidsdeskundigen en preventiemedewerkers aan waardoor risicovolle situaties ontstaan. Bij dit onderdeel gaven de ondervraagden meerdere antwoorden.

Oorzaak	Toelichting	% genoemd als oorzaak	Voorbeelden
Onvakkundig	Je zou kunnen stellen dat men niet bevoegd is bepaalde machines te hanteren, met onjuist gebruik als gevolg. Veiligheids-bewustzijn. Verder elkaar niet voldoende informeren over de werking van apparaten, opmerkelijke situaties, hoe werk je in veiligheid op en rondom schepen, valgevaar, onvoldoende communiceren, veranderde werkplekken, het niet oppikken van signalen slecht onderhoud en dergelijke vermindert de kwaliteit van het werk.	39%	Het betreden van schepen zonder te weten wat wel en niet mag, hijswerkzaamheden niet voldoende onder de knie, onvoldoende kennis bijwerken op hoogte.
Cultuur - Gedrag	Volgens een aantal deskundigen heerst er een minder wij gevoel bij de werkers, men voelt zich minder verantwoordelijk voor elkaar. Dit is onder andere te wijten aan het verschil tussen de jongere en oudere generaties. Verder is macho-gedrag te noemen, men vindt het niet stoer veiligheidskleding te dragen. En werkdruk, productie snelheid gaan voor veiligheid, 24-uursdiensten, werken in de avond en nacht. Nu wordt er met grotere machines gewerkt. Schade is bij een fout groter.	32%	Elkaar niet aanspreken op fouten.
Selectief veilig werken	Bij routineklussen, verslapt de alertheid.	29%	Met elkaar praten en wandelen tijdens het plaatsen van nokken.



Er zijn naar de mening van geïnterviewden drie hoofdcategorieën risicovolle situaties. Onvakkundig zijn, heersende cultuur en selectief aan veiligheidsbeheersing doen. Onvakkundig te werk gaan schijnt het grootste probleem te zijn.

5.3 Waar liggen de gevaren in de haven?

Op welke plekken in de haven en bij welke werkzaamheden in de haven liggen de meeste gevaren op de loer?

Resultaten:

Plekken & werkzaamheden	% ondervraagden eens	Voorbeelden Gevaar bij:	Gevolgen
Schepen	18	Aanboord gaan, ruimen en andere werkzaamheden op schepen, offshore werken, werken aan de water kant, steeds wisselende werkplekken met eigen gevaren.	Valgevaar Beknellingen Letsel Onverantwoord gedrag
Verkeer	16	Niet juist rijden op terreinen en terminals, verhandeling -vervoer van containers, onjuist omgaan met de heftrucks e.d.	Valgevaar Beknellingen Letsel Onverantwoord gedrag
(zware) Machines	25	Het niet (correct) kunnen bedienen van machines. Bijvoorbeeld hijs-gereedschap, pompstellingen.	Valgevaar Beknellingen Letsel Onverantwoord gedrag
Gevaarlijke stoffen	7	Lekkend uit containers, onbekende inhoud.	Letsel Onverantwoord gedrag
Onderhoud	22	Tijdens onderhoud gevaar oplopen of door onvoldoende onderhoud is er nieuw gevaar ontstaan.	Valgevaar Beknellingen Letsel Onverantwoord gedrag
overige	12	Routine klussen, werken op hoogte, 24uurs diensten, werken in de avond en nacht, weersomstandigheden, terminalwerk, klim en klauterwerk, vallend - bewegend materiaal, hijswerkzaamheden.	Valgevaar Beknellingen Letsel Onverantwoord gedrag

De top drie van gevaarsmomenten ligt bij: het omgaan met machines (25%), onderhoud (22%) en het werken aan boord van schepen (22%).

Conclusie hoofdstuk 5

De meerderheid van de ondervraagden geeft aan dat de ondernemersorganisatie Deltalings verantwoordelijk zou moeten zijn voor het vastleggen van ongevalcijfers.

Het ontstaan van risicovolle situaties wordt door de ondervraagden gekoppeld aan: onkunde, selectief veilig werken en cultuur.

Gevaarlijke situaties vinden vooral plaats op en rondom schepen, bij werkzaamheden met machines en bij onderhoud of door slecht onderhoud. Het ontstaan van gevaarlijke situaties wordt door geïnterviewden sterk geassocieerd met onveilig gedrag. FNV Bondgenoten legt een zwaarder accent op de omgevingsfactoren die leiden tot onveilig gedrag en heeft mede daarom ook in 2004 en 2006 de Triipodmethodiek voor ongeval -, en veiligheidsonderzoek aanbevolen.

Hoofdstuk 6. Havenbedrijven & veiligheidsbeheersing

Hoe gaan havenbedrijven momenteel om met veiligheidsbeheersing?

6.1 Veiligheids- beheersingssysteem?

Wat wordt er nu gedaan aan veiligheidsbeheersing binnen bedrijven?

Resultaat:

Ja	Nee
89,47%	10,53%

De meeste bedrijven hebben een veiligheidsbeheersing systeem. Sommige bedrijven hebben zelf een systeem ontwikkeld dat geheel toepasbaar is op het bedrijf zelf, verder kwam ik ook bekende systemen tegen zoals: OHSAS 18001, VR-VBS, NTA 8620 VBS, EH'S, en VCA.

Gewaarde punten van de genoemde systemen zijn:

- > Duidelijkheid.
- > Compleet (grotendeels).
- > Structuur.
- > Eenvoudig en controleerbaar.
- > Nuttig wordt ook genoemd (maar met de kanttekening voor zover dit mogelijk is. Want geen enkel systeem sluit helemaal aan op werkzaamheden in de Haven)

Niet alle systemen maken deel uit van een breder zorgsysteem. De bedrijven die geen eigen veiligheidsbeheersingssysteem hebben vallen onder de sector controlebedrijven en inhuur bedrijven.

6.2 Welke veiligheid- beheersingssysteem buiten uw eigen systeem spreekt u aan?

Zijn er bestaande veiligheid- beheersingssystemen die de aandacht trekken van veiligheidsdeskundigen en preventiemedewerkers?

42% van de ondervraagden geeft aan, geïnteresseerd te zijn in een veiligheid- beheersingssysteem. Veiligheidsmanagement systeem OHSAS 18001 werd het meest genoemd.

OHSAS18001

OHSAS 18001 is een internationaal document en certificaat, opgesteld om arborisico's te voorkomen en te beheersen. Het is te gebruiken voor een eigen arbomanagement systeem of voor certificatie doeleinden. Een goed opgezet arbomanagement systeem kan een organisatie steunen in het voorkomen en beheersen van arborisico's. OHSAS 18001 bestaat uit een aantal elementen die bij invulling en implementatie gezamenlijk leiden tot een continue verbetering van de arboprestaties van een organisatie. Het vaststellen en bijhouden van een arbomanagement systeem maakt het eenvoudiger om aan relevante wettelijke eisen op het gebied van het arbobeleid te voldoen

De ondervraagden waarderen het systeem om de volgende punten:

- > OHSAS 18001 is een continue verbeterend proces
- > Arbowet
- > Participatie van werknemers
- > Duidelijkheid in verantwoordelijkheden, taken zijn aan personen gekoppeld
- > Internationaal erkend
- > Streng en duidelijk
- > Bedrijven leggen doelstellingen vast
- > Jaarlijkse controle

Naast OHSAS 18001 gaven enkele ondervraagden aan toch ook een voorkeur te hebben voor specifieke veiligheid- beheersingssystemen omdat, deze beter zijn aangepast aan de bedrijven zelf. Als laatste werd vermeld dat de verplichte Portkey, samenhangend met de 'International Ship and Port Facility Security Code' (ISPS) ook zeer duidelijke richtlijnen heeft. Bedrijven worden duidelijk geïnstrueerd hoe er veilig moet worden gewerkt op gebied van terrorisme bestrijding.

Alle haventerminals moeten sinds de zomer van vorig jaar voldoen aan strenge beveiligingseisen. De PortKey is daarbij een handig pasje.

Alle haventerminals moeten sinds de zomer van 2005 voldoen aan strenge internationale beveiligingseisen. De PortKey is daarbij een handig hulpmiddel als het gaat om identificatie en registratie van bezoekers bij een hoog veiligheidsniveau. Nu al accepteert 95 procent van de havenbedrijven de PortKey als identificatiemiddel voor bezoekers. De PortKey is bedoeld voor personen die geregeld op verschillende terminals moeten zijn, zoals roeiers, loodsen, scheepsleveranciers, rederijvertegenwoordigers en werknemers van onderhouds- en controlebedrijven.

Conclusie hoofdstuk 6

OHSAS 18001 maakt zich gewild omdat er een aantal duidelijke richtlijnen zijn waar men niet omheen kan. Het biedt duidelijkheid in verantwoordelijkheden, erkenning, medewerking, controle en toetsing en blijft vernieuwen.

De meeste havenbedrijven hebben een eigen veiligheid- beheersingssysteem ontwikkeld. Sommige bedrijven hebben een eigen systeem ontwikkeld omdat er geen ander erkend systeem havenwerk veilig en beheersbaar maakt.

De ondervraagden hechten in een veiligheid- beheersingscertificaat in het bijzonder waarde aan:

- > Toepasbaarheid;
- > afstemming op en voldoen aan de Arbowet;
- > duidelijkheid in de verplichtingen, onder andere voor de vaardigheden van werkers;
- > duidelijk afgebakende verantwoordelijkheden;
- > innoverend karakter;
- > (internationale) erkenning.

Hoofdstuk 7.

Interviewresultaten; Veiligheidscertificaat Havens

In dit onderdeel wordt er naar de sterke en zwakke kanten van het VCA certificaat gekeken, naar het percentage voorstanders van (VCH) en de ontwikkeling en invoeringsmogelijkheden van (VCH).

7.1 Wat zijn de sterke en zwakke kanten van Veiligheidscertificaat Aannemers (VCA)?

Het veiligheidscertificaat Havens zou elementen moeten bevatten van het bestaande VCA certificaat. Wat zijn volgens de ondervraagden de voor- en nadelen van dit certificaat?

Resultaat:

Sterke kanten	% benoemd als sterke kant
Aandacht voor bewustwording	13,0%
Structuur en duidelijkheid over de verwachte kennis & vaardigheden	60,9%
Controle- toetsing, door een onafhankelijke organisatie	8,70%
Europese erkenning	17,4%

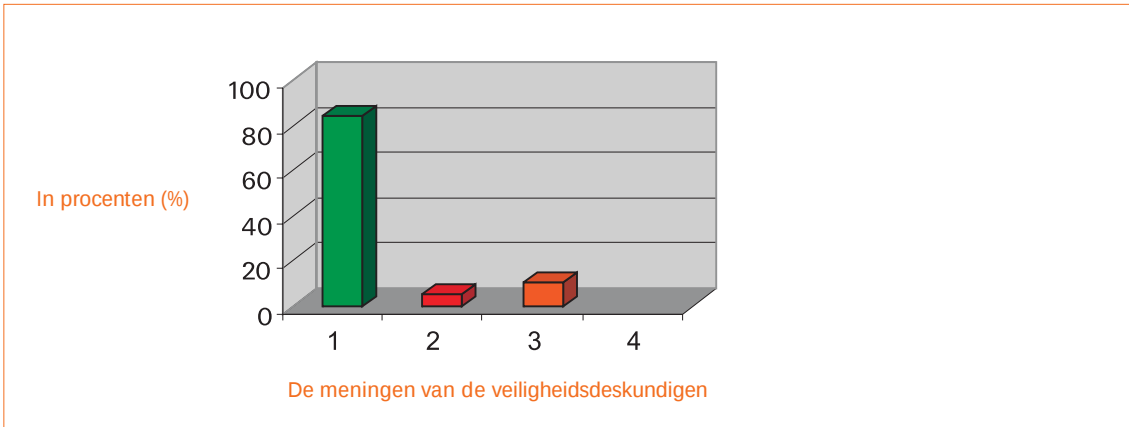
Zwakke kanten	% benoemd als zwakke kant
Niet op de haven gericht	42,8%
Een inbreng van werknemers bij de ontwikkeling van het certificaat	4,8%
Puntensysteem, te vrijblijvend snel punten scoren en klaar	4,8%
Te algemeen	9,5%
Weet niet	14,3%
Te weinig onafhankelijke controle	19,0%
TRA (aandacht voor taal)	4,8%

Veiligheidsdeskundigen vinden duidelijkheid het belangrijkste voordeel van het Veiligheidscertificaat Aannemers. De zwakste kant vinden zij dat het certificaat niet of onvoldoende aansluit bij de werkzaamheden in de haven.

7.2 Bent u voor de ontwikkeling en invoering van Veiligheidscertificaat Havens?

Vinden de ondervraagden dat het tijd is voor een veiligheidscertificaat havens?

Ik ben een voorstanders van de ontwikkeling en invoering van een Veiligheidscertificaat Havens?



Groen = voor de ontwikkeling van een veiligheidscertificaat Havens
Rood = tegen de ontwikkeling van een veiligheidscertificaat Havens
Oranje = heeft zijn twijfels

Resultaat:

84,2% van de ondervraagden vindt het een goed idee als er een certificaat speciaal voor de haven ontwikkeld wordt. 5,3% denkt niet dat een dergelijk certificaat iets toevoegt en 10,5 % van de veiligheidsdeskundigen weet het (nog) niet.

7.3 Wat zou de taakverdeling moeten zijn bij de ontwikkeling en invoering van het certificaat?

Welke taken behoren volgens veiligheidsdeskundigen en preventiemedewerkers toe aan de onderstaande partijen?

Europa – de nationale overheid:

Erkenning van het certificaat & subsidie.

Werkgevers:

Werkgevers moeten vooral het plan accepteren en meewerken.

Ondernemingsraden:

Controleren van de directie en actief werknemers aansporen om mee te werken aan de ontwikkeling van het certificaat. En doorgeefluik zijn voor informatie van werknemers.

Vakbonden:

FNV Bondgenoten zou er voor moeten zorgen dat er niet van het ontwikkelingsplan wordt afgestapt, procesbewaker zijn en meedenken aan de inhoud. Toetsing van de kwaliteit van de opleiding.

Werknemer:

Aanleveren van informatie zodat deze verwerkt zou kunnen worden in de opleiding.

Derden:

Onderzoeksbureau, onafhankelijke organisatie voor beheer van het certificaat en het controleren van bedrijven die het certificaat behalen.

Resultaat:

Beleidvormende taken: werknemers, ondernemingsraad, werkgevers, vakbonden:

Procesbewaking: ondernemingsraden, vakbonden.

Controlerende functie: de vakbonden, ondernemingsraden.

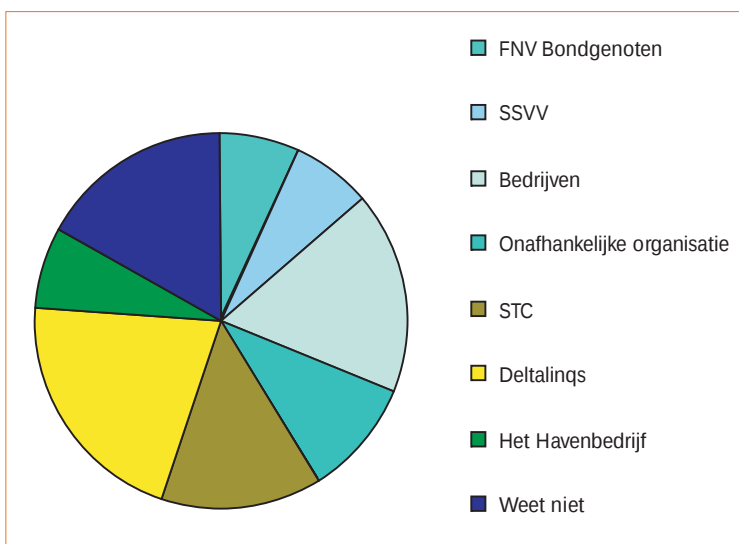
Uitvoerende functie: alle partijen.

7.4 Welke organisatie of bedrijf zou het initiatief kunnen nemen tot het ontwikkelen van dit certificaat?

Een nieuw certificaat is er niet zomaar ineens, wie kan er volgens de ondervraagden de eerste stap nemen?

Resultaat:

Welke organisatie of bedrijf zou het initiatief moeten nemen tot het ontwikkelen van het Veiligheidscertificaat Havens?



SVV= Stichting Samen Voor Veiligheid (beheerder Van het Veiligheidscertificaat Aannemers (VCA).

STC= Scheepvaart en transport College + opleidingsinstituut VTL transport en logistiek.

Onderstaande partijen worden het meest genoemd als mogelijke initiatiefnemers:

- > Deltalinqs
- > Scheepvaart en transportcollege
- > Bedrijven zelf
- > Deltalinqs scoort met 21% het hoogst.

7.5 Hoe zou het certificaat moeten worden vormgegeven?

Waar zou het veiligheidscertificaat uit moeten bestaan, gaat het puur om persoonscertificatie of bedrijfs-certificatie of beide. En waar bestaat het certificaat uit of welke route moet men doorlopen om het certificaat te behalen. De veiligheidsdeskundigen en preventiemedewerkers geven antwoord op deze vragen.

7.5.1 Richt het veiligheidscertificaat havens zich op persoonscertificatie of bedrijfscertificatie of beiden?

De veiligheidsdeskundigen en preventiemedewerkers die het certificaat tegemoet zien leggen de nadruk vooral op de persoonscertificaten. Bedrijfscertificering kwam niet veel ter sprake. Bedrijven nemen al veel maatregelen om de veiligheid op de werkplek te bevorderen. Dit kan altijd beter dus bedrijfscertificatie is niet uitgesloten. Het certificaat moet voor iedereen die op en rondom het haventerrein komt gelden.

7.5.2 Waar is het behalen van veiligheidscertificaat havens uit opgebouwd?

Een groot deel van de veiligheidsdeskundigen en preventiemedewerkers heeft nog niet nagedacht over de vormgeving. Dit hebben zij nog niet gedaan omdat het nog niet helemaal duidelijk is wat er in het certificaat geregeld wordt. Enkele geïnterviewden denken dat het certificaat op VCA mag lijken in combinatie met OHSAS 18001. Maar meer toegespitst op werkzaamheden in de haven. Enkele aandachtspunten zijn:

- > Algemene basis veiligheidsvaardigheden.
- > Verantwoordelijkheden worden duidelijk aan personen toegeschreven.
- > Afhankelijk van de grootte van het bedrijf een aanvullend programma. (+ X aantal werknemers)
- > Specialisaties:
 - > RORO
 - > Controle
 - > Rederijkantoor
 - > Inhuur
 - > Tank
 - > Containers
 - > Bulk
 - > Stukgoed
 - > En andere bijvoorbeeld: douane

Resultaten:

De veiligheidsdeskundigen en preventiemedewerkers leggen bij de ontwikkeling van het certificaat de nadruk op persoonscertificering. Bedrijfs certificatie is niet uitgesloten. Het certificaat zou verdeeld moeten zijn in een algemeen deel en er moet onderscheid worden gemaakt in de grootte van bedrijven, sector en functie van personen.

7.6 Door wie zou het veiligheidscertificaat Havens beheerd kunnen worden?

VCA wordt beheerd door een Stichting Samen werken Voor Veiligheid. Door welk bedrijf en of organisatie zou het certificaat voor de havens beheerd kunnen worden?

VCH beheerd door:	Percentage voorstanders:
Stichting samenwerken voor veiligheid	14%
Deltalinqs	19%
Scheepvaart en transportcollege	10%
Arbeidsinspectie	4%
Het Havenbedrijf	10%
Nieuwe onafhankelijke organisatie	10%
Weet niet. Geen mening	33%

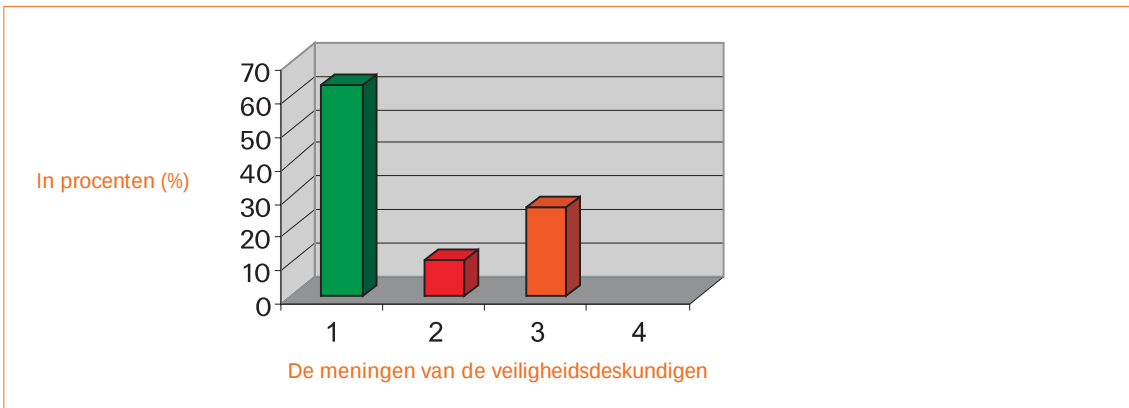
Resultaten:

33% weet niet welke organisatie het (VCH) zou kunnen beheren. Volgens 19% van de ondervraagden is Deltalinqs een geschikte kandidaat om het certificaat te beheren.

FNV Bondgenoten geeft zelf de voorkeur aan een meer onafhankelijke organisatie waarin werkgevers en FNV Bondgenoten samen het bestuur vormen.

7.7 Acht u de ontwikkeling en invoering Veiligheidscertificaat Havens haalbaar?

Veiligheidscertificaat Havens Haalbaar of niet?



Ja: 63,2%

Nee: 10,5%

Weet niet, kleine kans: 26,3%

Ja, de ontwikkeling en invoering van een Veiligheidscertificaat Havens is haalbaar

63,2% van de ondervraagden achten de ontwikkeling en invoering van een dergelijk certificaat haalbaar mits bedrijven meewerken. Als bedrijven hun krachten bundelen is er een grote stap gemaakt. Verder zou er een duidelijke toevoegde waarde aantoonbaar moeten worden gemaakt.

10,5% van de ondervraagden acht ontwikkeling en invoering van een VCH certificaat niet haalbaar is. Argumentatie: havenbedrijven verschillen te veel ten opzichte van elkaar. Bijvoorbeeld binnen de RORO zijn er grotere en kleinere bedrijven. Zij gebruiken verschillende machines voor de zelfde werkzaamheden. Schaalvergroting is niet binnen elk bedrijf mogelijk.

26,3% van de ondervraagden heeft vraagtekens. Bedrijven in deze categorie twijfelen of er voldoende vraag is naar een veiligheidscertificaat Havens. Zij vragen zich ook af of er voldoende draagvlak is voor dit plan. Verder worden er momenteel initiatieven genomen door bedrijven die veiligheid binnen het bedrijf of de werkring aanpakken. Zij investeren geld en moeite, willen zij straks wel meewerken aan een nieuw havenbreed veiligheid- beheersingssysteem?

Resultaat:

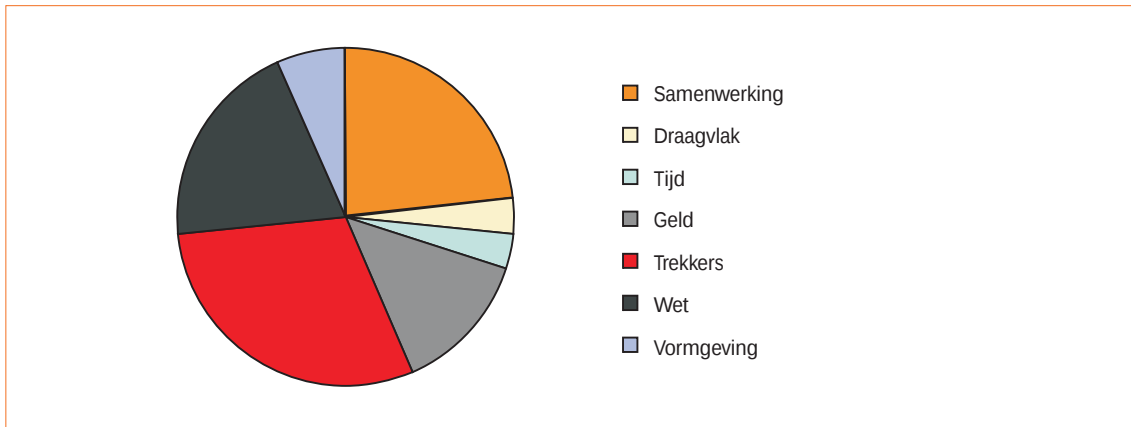
63% van de ondervraagden denkt dat de ontwikkeling en invoering van het certificaat haalbaar is.

10,5% denkt van niet en 26,3 % vindt de haalbaarheid moeilijk in te schatten.

7.8 Welke belemmeringen voorspelt u bij de ontwikkeling en invoering van Veiligheids-certificaat Havens?

Verandering brengt meestal positieve en negatieve kanten met zich mee. Welke belemmeringen verwachten de ondervraagden tegen te komen bij de ontwikkeling van het veiligheidscertificaat Havens?

Welke belemmeringen verwacht u bij de ontwikkeling van het Veiligheids-certificaat Havens?



Trekkers

30% van de ondervraagden verwacht dat er veel doorzettingsvermogen is om dit plan van de grond te krijgen. Het is hen niet duidelijk wie of welke organisatie het voortouw neemt en er echt werk van maakt.

Samenwerking

24% van de ondervraagden verwacht dat het grootste probleem samenwerking is. Verder zijn er bedrijven die zelf momenteel geld investeren in eigen veiligheidsprojecten.

Wettelijk kader

20% van de ondervraagden denkt dat het plan moeilijk te verwezenlijken is bij gebrek aan wettelijke ondersteuning en grondslag. Omdat de overheid steeds meer taken uit handen geeft, verwachten zij in dit opzicht geen verbetering.

Financiering

13% van de ondervraagden verwacht problemen met de financiering. Het is niet duidelijk waar het geld vandaan zal komen. De vraag rijst of het plan financieel haalbaar is. Er is ook onvoldoende duidelijkheid over de financiële voordelen. **"Eigenlijk zou dit niet moeten meewegen maar in deze wereld werkt het wel zo."**

Vormgeving

7% van de ondervraagden geeft aan dat havenbedrijven ontzettend veel van elkaar kunnen verschillen. Bedrijven binnen de zelfde sector maken gebruik van verschillende apparaten bijvoorbeeld: kleinere bedrijven maken gebruik van minder complexe machines. Verder verschillen de oudere en jongere generaties ontzettend van elkaar.

Tijd

3% van de ondervraagden vraagt zich of de ontwikkeling (te) lang zal duren.

Draagvlak

3% van de ondervraagden vraagt zich af of er draagvlak is voor dit initiatief. Veiligheids-certificaat Aannemers (VCA) werkt volgens de ondervraagden goed omdat er een grote markt voor is. En zijn meer aannemersbedrijven dan havenbedrijven. Het VCA is ook nuttig voor ander type bedrijven.

Resultaat:

Bedrijven moeten eerst met elkaar in gesprek gaan, voordat er naar volgende stappen kan worden gekeken. In deze gesprekken moet duidelijk worden of de meerderheid van de bedrijven zal meewerken. Grootste te verwachten knelpunten zijn het vinden van een initiatiefnemer en 'kartrekker', en de samenwerkingsbereidheid binnen de sector.

7.9 Welke randvoorwaarden acht u essentieel voordat een Veiligheidscertificaat Havens ontwikkeld zou kunnen worden?

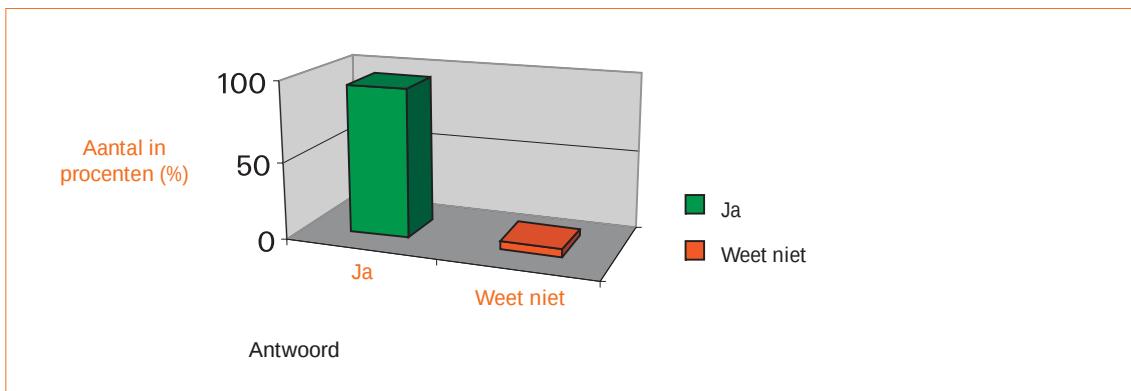
Wat zou er volgens de ondervraagden bepaald moeten zijn alvorens er serieuze plannen kunnen worden gemaakt voor de ontwikkeling van het certificaat?

- > Merendeel van de havenbedrijven werken mee.
- > Overleg tussen werknemers en werkgevers, bedrijven, opleidingsinstituten, vakbond.
- > Een betrouwbare voortrekker.
- > Geld.
- > Erkenning van het diploma, landelijk en eventueel over de grens.

7.10 Zou u willen meewerken aan dit initiatief?

Resultaat:

Zou u willen meewerken aan de ontwikkeling en invoering van een Veiligheidscertificaat Havens?

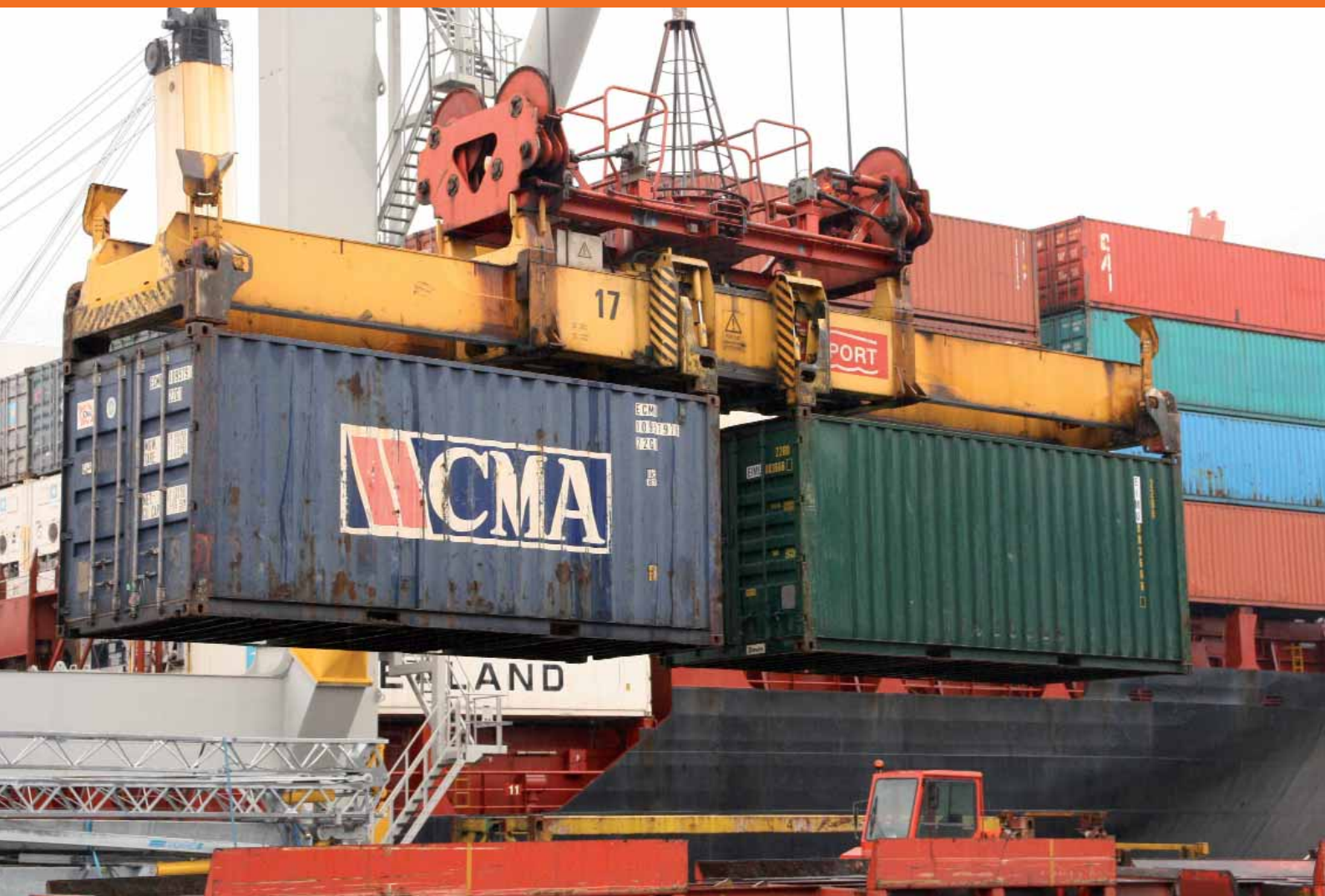


95% van de veiligheidsdeskundigen zijn bereid een bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van een certificaat voor de havens, mits de omstandigheden dit toelaten.

Conclusie hoofdstuk 7

De meerderheid van de ondervraagden zijn voor de ontwikkeling en invoering van het Veiligheidscertificaat Havens (VCH) zijn. Ook acht de meerderheid de aanbeveling van FNV Bondgenoten haalbaar. Grote belemmeringen zijn: het vinden van een initiatiefnemer c.q. kartrekker & de samenwerking. Als initiatiefnemer voor de lancering van dit certificaat zien de ondervraagden vooral Deltalinqs als geschikte kandidaat.

Van VCA waarderen de ondervraagden de structuur, de toegevoegde waarde en duidelijkheid in de rechten en plichten het meest. Het feit dat VCA inhoudelijk niet aansluit op de werkzaamheden in de haven is het grootste minpunt. Als laatste is vast te stellen dat de ondervraagden vooral een persoonsgericht veiligheidscertificaat voor ogen hebben.



Hoofdstuk 8. Korte interviews met FNV bondgenoten & Arbeidsinspectie

FNV Bondgenoten & Arbeidsinspectie

Interviewresultaten van de vakbondsmedewerker en de medewerkers van de arbeidsinspectie.

8.1 FNV Bondgenoten

Vakbondsbestuurder Ruud Wennekes ziet de ontwikkeling en invoering van Veiligheidscertificaat Havens graag tegemoet, omdat er aan havenwerk risico's verbonden zijn. Deze risico's worden in geen ander certificaat volledig en duidelijk behandeld.

Hoe kan men op de risicogebieden veilig werken als mensen niet voldoende worden opgeleid en gekwalificeerd?

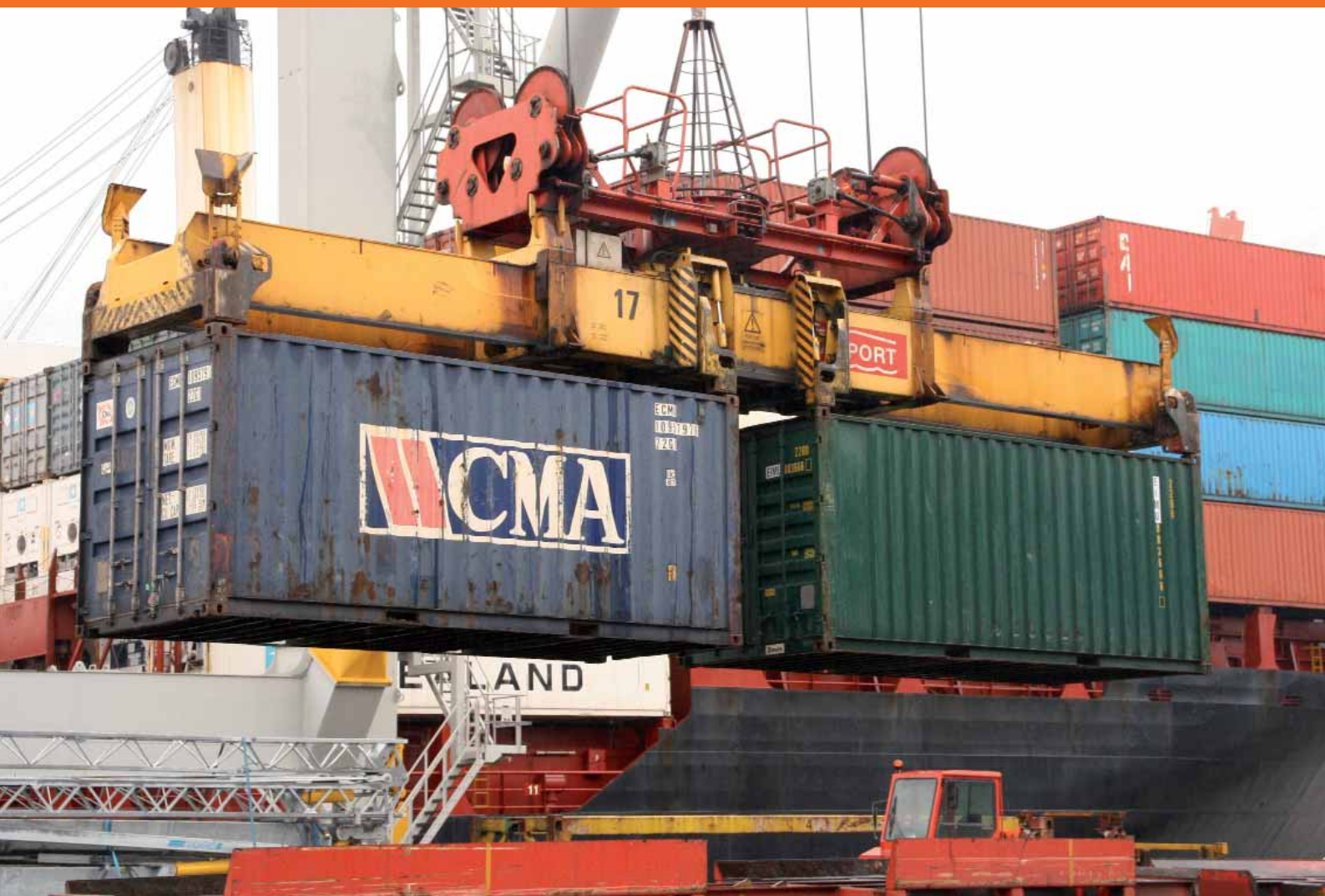
Om een duidelijker beeld te krijgen over de risicofactoren in de haven moeten de ongevalcijfers, havenbreed centraal worden vastgelegd. Een nieuwe onafhankelijke stichting zou ook hier zorg voor kunnen dragen. Tot slot pleit de vakbeweging voor méér aandacht voor ILO verdrag 152 en de bijbehorende 'code of practice' om het veiligheidsniveau in de Nederlandse havens te verbeteren.

8.2 Arbeidsinspectie

De medewerkers van de arbeidsinspectie staan positief tegenover het idee om de bewustwording van risico's in de haven te vergroten.

De arbeidsinspectie wijst erop dat onvoldoende kennis één van de oorzaken is dat er ongevallen plaats vinden in de haven. Ook wijst de arbeidsinspectie op risicovolle situaties die veelal met havenwerk verbonden zijn zoals het aan boord gaan met schepen, op zeeschepen, bij de binnenvaart. Naast het gevaar op en rondom schepen is er opvallend veel gevaar op het haventerrein, zoals; aanrijdgevaar.

De geïnterviewde veiligheidsdeskundigen en preventiemedewerkers geven aan dat er meer aan de bescherming tegen gevaarlijke stoffen, communicatie, correct gebruik van machines, onderhoud en de heersende cultuur moet worden gedaan. Het onderzoeksrapport: Havens 2005, van de arbeidsinspectie bevestigt de conclusie. De arbeidsinspectie vindt dat er aan de toestroom van buitenlandse werknemers risico's verbonden zijn. Communicatiestoornis is een grote boosdoener bij ongevallen. Als men niet met elkaar kan praten is het wachten op een incident. Verder lijkt het de arbeidsinspectie een goed idee als ongevalcijfers worden vastgelegd. Maar in tegenstelling tot de mening van de geïnterviewde veiligheidsdeskundigen en preventiemedewerkers zou een onafhankelijke landelijke registratieservice hiervoor in aanmerking komen, bijvoorbeeld de Inspectiedienst Verkeer en Waterstaat (IVW). Aantal toetsingsonderdelen die in het certificaat verwerkt zou moeten worden zijn: primaire veiligheidsaspecten en risico's, het betreden van besloten ruimten en gevaarlijke stoffen. Op de vraag welke organisatie zou het VCH-certificaat kunnen beheren antwoordt de medewerker van de arbeidsinspectie, Deltalinqs en/of Scheepvaart en transportcollege. De vormgeving mag het karakter hebben van VCA, aantal verplichte cursusedagen afgesloten door een toets en het certificaat wordt afgegeven door een serieuze instantie.



Colofon

Dit is een uitgave van Stichting FNV Pers t.b.v. FNV Bondgenoten

mei 2007

Opmaak en druk

FNV Bondgenoten, dienst Communicatie, unit Traffic

Opdrachtgever

FNV Bondgenoten sector Havens

Uitvoering

Deborah MacDonald – Hogeschool Rotterdam

Begeleiding

Jan Verhagen en Ruud Wennekes (FNV Bondgenoten)

Rinus Feddes (Hogeschool Rotterdam)

Oplage

500

25006



> *Werkt in je voordeel*