

WAAR ROOK IS, IS VUUR

Eindverslag van het project “ VEILIG & GEZOND WERKEN IN – AAN - OP TANKSCHEPEN “ A628

Den Haag, 16 mei 2006

Voorwoord

De Arbeidsinspectie maakt bij haar keuzes voor het inspectieprogramma gebruik van een risico-analyse model. Belangrijke variabelen daarin vormen het aantal aan het risico potentieel blootgestelde werknemers en de mogelijke gevolgen wanneer het risico werkelijkheid wordt. Daarnaast vindt een kwalitatieve afweging plaats. Houden werkgevers en werknemers zich in de regel aan de wettelijke eisen? En zo nee, is dat een kwestie van niet weten, niet kunnen of niet willen? Zijn er politiek of maatschappelijk gezien redenen om inspecties uit te voeren?

Het zal duidelijk zijn dat het werken in-op-aan tankschepen kan worden gerekend tot de activiteiten die vanwege het gevaar van brand en explosie ernstige gevolgen kan hebben. Zowel voor de betrokken werknemers al ook de omgeving. Hoewel het aantal potentieel blootgestelden in verhouding niet groot is, was het voorgaande aanleiding om deze werkzaamheden tegen het licht te houden. Terecht, zo blijkt uit de resultaten. Bijna 60 % van de geïnspecteerde reparatiebedrijven liet na om bij het werken in ladingtanks en dergelijke, in de periode ná de dag van aankomst, de voorgeschreven controlemetingen uit te voeren ten behoeve van zowel het veilig/gezond kunnen betreden als het veilig/gezond werken in genoemde ruimten. De ervaring leert dat zeker bij herbegin van de werkzaamheden het risico bestaat dat zich in de tussentijd een explosieve atmosfeer heeft gevormd in de ruimte die tot dat moment was afgesloten.

Ook opmerkelijk is de vaak beperkte kennis van de reparatiewerven en scheepsreparatiebedrijven op gebied van het werken in een arbeidsomgeving met daar aanwezige resten van gevaarlijke stoffen. Dit geldt niet alleen voor de werknemers, maar zeker voor de leidinggevenden op die bedrijven.

Het gaat hier dan ook vooral om “niet wetters” Het is bemoedigend te constateren dat de werkgeversorganisaties (V.N.S.I., CBRB, CBOB) dit probleem onderkennen en in samenwerking met opleidingsinstituut “Arbode-Maritiem” een opleiding hebben opgezet in dit kader.

Ik meen te mogen stellen dat dit project heeft bijgedragen tot (hernieuwde) bewustwording van de gevaren waaraan werknemers bij werven en reparatiebedrijven en omgeving worden bloot gesteld.

Jaap Uijlenbroek

Inhoudsopgave

	Voorwoord	2
1.	Samenvatting.....	4
2.	Situatieschets.....	5
3.	Resultaten	7
3.1	Werkwijze	7
3.2	Inspectieresultaten	7
4.	Conclusies	9

Bijlagen

Bijlage 1	Colofon	12
Bijlage 2	Meldingsformulier model Aq.....	13
Bijlage 3	Meldingsformulier model B.....	16
Bijlage 4	Model V&G-verklaring (voorbeeld).....	19

1. Samenvatting

Het werken in-op-aan tankschepen kan worden gerekend tot één van de meest risicovolle activiteiten binnen de bedrijfstak industrie. De aanwezigheid van brandbare vloeistoffen in de lading of ladingresten in tankschepen in combinatie met de uit te voeren werkzaamheden (lassen- branden- snijden e.d.) is de bron van de risico's. Voor de meest risicovolle categorie van deze werkzaamheden moet melding bij de AI plaats vinden. Deze meldingen kregen tot dusverre te weinig aandacht.

Hoewel er de laatste jaren geen zware ongevallen bij het repareren van tankschepen hebben plaatsgevonden, heeft het verleden geleerd dat de gevolgen rampzalig kunnen zijn. Dat was de aanleiding om hier in 2004 en 2005 aandacht aan te besteden door middel van ca. 70 inspecties bij scheepsreparateurs, zowel in de zeehavens als in het rivierengebied.

De nadruk bij de inspecties lag op de vraag of de reparateurs zich houden aan de verplichtingen die het arbobesluit en de arboregeling opleggen bij het werken in-op-aan tankschepen. Bij de inspecties is gecontroleerd of de gasdeskundigen zijn ingeschakeld en of zij een zogenoemde Veiligheids- en Gezondheidsverklaring hebben afgegeven. Tevens werd tijdens de inspecties beoordeeld of het werk wordt verricht op de wijze waarop en onder de condities waaronder de gasdeskundige de V&G-verklaring heeft afgegeven. Daarbij is de aandacht in hoofdzaak gericht op maatregelen om de gevaren van verstikking, bedwelming, vergiftiging, brand of explosie te voorkómen.

Voor sommige werkzaamheden, waaraan extra risico's zijn verbonden bestaat een meldingsplicht aan de Arbeidsinspectie. De inspecteurs van de Arbeidsinspectie zijn in het kader van het project nagegaan of op een correcte manier met de meldingsplicht is omgegaan.

In het kader van het project zijn gedurende het gehele jaar 2004 en 2005 in totaal 71 inspecties uitgevoerd. Op grond daarvan mag allereerst geconcludeerd worden dat er sprake is van een goede naleving van de verplichting tot het hebben van een wettelijk voorgeschreven "Veiligheids- & gezondheidsverklaring" afgegeven door een gecertificeerde gasdeskundige. Slechts bij 2 inspecties werd vastgesteld dat geen voorgeschreven V&G-verklaring was afgegeven t.b.v. de uit te voeren reparatie. Verder dreigde dit bij één bedrijf ook te gebeuren, maar kon het nog tijdig worden rechtgezet.

Echter, bij bijna 60 % van de geïnspecteerde werven/reparatiebedrijven werd nagelaten om bij het werken in ladingtanks / besloten ruimten en dergelijke, in de periode ná de dag van aankomst, de voorgeschreven controlemetingen uit te voeren ten behoeve van zowel het veilig/gezond kunnen betreden als het veilig/gezond werken in genoemde ruimten. De ervaring leert dat zeker bij herbegin van de werkzaamheden het risico bestaat dat zich in de tussentijd een explosieve atmosfeer heeft gevormd in de ruimte die tot dat moment was afgesloten.

Bij de 71 inspecties werden bij 22 bedrijven geen tekortkomingen vastgesteld (31%) Daarmee zijn bij 49 bedrijven (69%) 1 of meerdere tekortkomingen vastgesteld. Het totale aantal overtredingen bedroeg 97.

Totaal zijn 95 waarschuwingsbrieven verzonden, werd 2 keer het werk stilgelegd, waarbij tevens een boete werd opgemaakt.

2. Situatieschets

Het werken in-aan-op tankschepen met risico's zoals brand/explosiegevaar, gevaar voor vergiftiging, verstikking en bedwelming, is een riskante aangelegenheid. Daarom kennen deze werkzaamheden al sinds 1974 een eigen specifiek wettelijk kader. De kern daarvan is terug te vinden in paragraaf 4.1 van de Arbeidsomstandighedenregeling.

Op grond van de wettelijke bepalingen mag het onderhouden, verbouwen, herstellen en slopen van tankschepen die brandbare vloeistoffen vervoeren alleen gebeuren wanneer er een onderzoek door een gasdeskundige is uitgevoerd. Deze onafhankelijke deskundige dient op basis van in de arbeidsomstandighedenregeling opgenomen criteria vast te stellen of de ruimten waarin zich brandbare vloeistoffen bevinden, veilig zijn voor de mensen en veilig zijn voor vuur. Bij een positief resultaat van het onderzoek reikt de gasdeskundige een zogenaamde "veiligheids- en gezondheidsverklaring" (V&G-verklaring) uit aan de werkgever die de werkzaamheden gaat uitvoeren.

In artikel 4.11 en artikel 4.12 van de Arboregeling wordt geregeld hoe onder zeer strikte voorwaarden bepaalde reparaties met vuur toch kunnen worden uitgevoerd zonder dat voor deze specifieke reparaties door een gecertificeerd gasdeskundige een "Veiligheids- en gezondheidsverklaring" hoeft worden uitgereikt.

Het betreft hier werkzaamheden met vuur welke uitgevoerd worden in afwijking van de criteria op grond waarvan de V&G-verklaring zou zijn afgegeven. Aan dergelijke werkzaamheden worden bijzondere voorwaarden gesteld. Ook dienen de werkzaamheden voor aanvang aan de Arbeidsinspectie via een voorgeschreven formulier te worden gemeld (zie bijlagen 1 en 2). Deze meldingsplicht omvat een meldingsformulier van de reparateur (naar wettelijk voorgeschreven model) plus een verklaring van een gasdeskundige (ook naar wettelijk voorgeschreven model).

De combinatie van de grote risico's bij de uitvoering van bedoelde werkzaamheden en de duidelijk in de wet verankerde, toezichthoudende rol van de Arbeidsinspectie binnen juist die uitzonderingsbepalingen/ontheffing, vormde aanleiding voor de uitvoering van een landelijk inspectieproject.

Het project bestond uit twee onderdelen, te weten:

- Het handhaven bij gebleken wetsovertreding van de meldingsplicht van de reparateurs m.b.t. werkzaamheden als bedoeld in de artikelen 4.11 en 4.12 van de Arboregeling, waarvoor geen V&G-verklaring door een gasdeskundige kon worden verstrekt. De doelstelling hierbij is dat het aantal meldingen eind 2004 met tenminste 20% zal zijn toegenomen t.o.v. 2003 en in 2005 op het peil van 2004 gehandhaafd blijft.
- Het uitvoeren op basis van steekproeven van 71 inspecties om vast te stellen of de reparateurs zich houden aan de voorwaarden c.q. veiligheidsvoorschriften die in acht moeten worden genomen wanneer reparatiewerkzaamheden aan tankschepen worden uitgevoerd. Alle overtredingen die daar worden geconstateerd zouden volgens het handhavingsbeleid van de Arbeidsinspectie worden opgeheven.

Kapitein komt om bij explosie op Nederlandse tanker

ESSEN
ANP/DPA

Door een explosie op de Nederlandse tanker Charlotte is in de nacht van zaterdag op zondag in de Duitse stad Essen de dertigjarige kapitein uit Hoogveen van het schip om het leven gekomen. De explosie deed zich volgens de Duitse autoriteiten voor toen de kapitein bezig was de tanks van zijn schip te ontgassen.

Het tankschip had zaterdag zijn lading, een mengsel van koolstofverbindingen, in Essen gelost. In de vrijwel lege tanks is daarna een explosief mengsel van gas en lucht ontstaan. Uit het onderzoek is gebleken dat de kapitein op het Rhein-Hernekanaal de tanks heeft ontgast. Dat ontgassen is nodig voordat een nieuwe lading in de tanks mag.

De directe oorzaak van de ontploffing is nog niet bekend, melden de Duitse autoriteiten. Het mengsel in de tanks zou zo explosief zijn geweest dat bij voorbeeld een vonkje als gevolg van het hanteren van

een schroevendraaier voor een ontploffing voldoende zou kunnen zijn geweest.

Door de zware explosie zijn in een dorpje in de omgeving talrijke ruiten gesneuveld. Een aantal woningen is door de drukgolf licht beschadigd. Hoewel vele honderden kilo's zware brokstukken door de lucht vlogen, is op de wal niemand gewondgeraakt.

De schade aan het moderne schip loopt volgens de Duitse politie in de miljoenen.

Bron: Dagblad de Limburger 22 mei 2005

3. Resultaten

3.1 Werkwijze

In het projectplan was opgenomen dat in de periode januari 2004- december 2005 in totaal 80 zaken zouden worden geïnspecteerd binnen dit landelijke inspectieproject.

De uitvoering vond plaats door een klein inspectieteam van 4 inspecteurs. Dit team heeft alle zaken uit dit project geïnspecteerd. In totaal werden binnen de vastgestelde looptijd tot 31 december 2005 71 zaken daadwerkelijk geïnspecteerd.

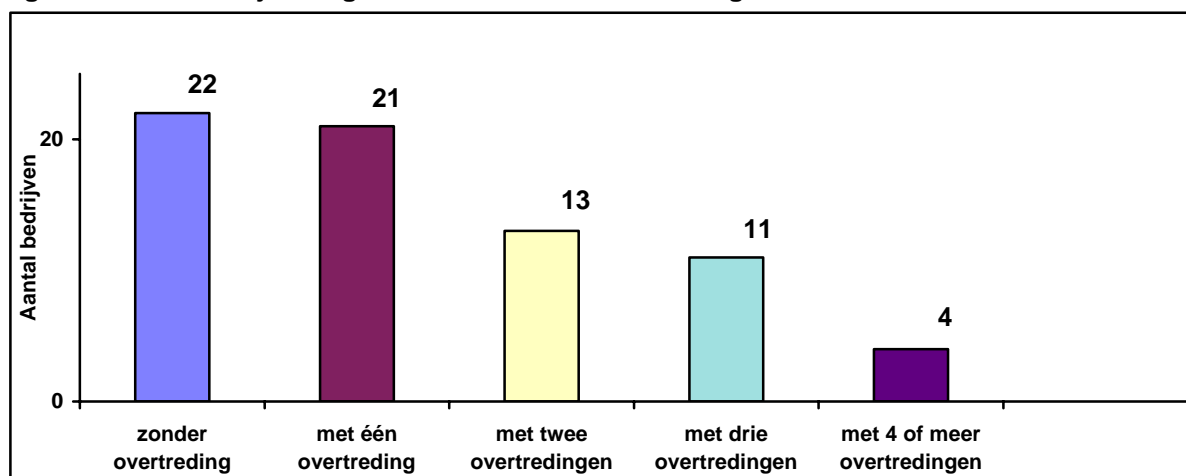
Werkgebied kantoor Rotterdam	Werkgebied kantoor Amsterdam	Werkgebied kantoor Arnhem	Werkgebied kantoor Roermond	Werkgebied kantoor Groningen	Werkgebied kantoor Utrecht
56	3	5	4	2	1

Uitgangspunt voor uitvoering van de inspecties waren naast de binnengekomen meldingen van de scheepswerven/reparateurs van gebruikmaking van de zogenaamde uitzonderingsbepalingen artikel 4.11 en artikel 4.12 van de Arbeidsomstandighedenregeling, de meldingen van de diverse autoriteiten zoals de KLPD – Dienst waterpolitie en de havendiensten van de havens van Amsterdam en Rotterdam. De meldingen van genoemde autoriteiten waren overigens op verzoek van de Arbeidsinspectie. Zowel de KLPD als genoemde havenautoriteiten hebben, conform de gemaakte werkafspraken, gedurende de looptijd van het project correct gemeld bij de AI. Vooral voor de uitvoering in de oostelijke werkgebieden waren de meldingen van de KLPD essentieel. Alle inspecties daar werden uitgevoerd op basis van die meldingen.

3.2 Inspectieresultaten :

Op basis van het project zijn gedurende 2004 en 2005 in totaal 71 bedrijven bezocht. Van deze 71 zaken zijn bij 22 bedrijven geen tekortkomingen vastgesteld (= 31%) Daarmee zijn bij 49 bedrijven (69%) 1 of meerdere tekortkomingen vastgesteld. Op grond daarvan zijn 95 waarschuwingsbrieven verstuurd, moest het werk in 2 gevallen worden stilgelegd waarbij tevens boeterapporten zijn opgemaakt.

Figuur 1 Bedrijven ingedeeld naar aantal overtredingen



In totaal zijn 97 overtredingen vastgesteld, die als volgt kunnen worden gerubriceerd:

- 43 -> Nalaten uitvoering controlemetingen / Ondoelmatige meetapparatuur / Niet vastleggen uitkomsten controlemetingen (ongewilde gebeurtenissen cf. art. 4.4 en gevaren van besloten ruimten cf. art. 4.6 van Arbeidsomstandighedenbesluit voorkómen)
- 13 -> Tekortkoming voorlichting en onderricht zowel richting werknemers als leidinggevenden (Arbowet art. 8)
- 6 -> uitvoeren reparatiewerkzaamheden zonder voorgeschreven (3) of met onvolledige (3) V&G-verklaring (art. 4.7 van het Arbeidsomstandighedenbesluit.)
- 6 -> Artikel 4.11 arbeidsomstandighedenregeling. Verkeerde meldingsprocedure toegepast. Eenmaal nagelaten werkzaamheden ex. art. 4.11 te melden bij Arbeidsinspectie.
- 5 -> Artikel 4.12 arbeidsomstandighedenregeling. Driemaal verkeerde meldingsprocedure. Eenmaal onterecht gemeld. Namelijk werkzaamheden op tankschip waarop artikel niet van toepassing is. Eenmaal niet melden van werkzaamheden ex-art.4.12.
- 12 -> Artikel 5 Arbowet. 3 x geen adequate RI&E en negenmaal ontbreekt (een onderdeel van) het PvA.
- 5 -> Valgevaar, waarvan in 2 gevallen zo ernstig dat stillegging volgde en boeterapport. (Art. 3.16 Arbobesluit)
- 6 -> Ondeugdelijke arbeidsmiddelen, met name elektrisch handgereedschap zonder veilige spanning en geen explosieveilig materieel (hoofdstuk 7 Arbobesluit)
- 1 -> pbm's niet gebruikt waar nodig (art. 8.3 arbobesluit)

Op 31 december 2005 waren van de 71 in GISAI ingevoerde zaken 70 zaken afgesloten. (=99%). Alle overtredingen bleken te zijn opgeheven. Bij 1 zaak loopt het handhavingstraject door in 2006.

4. Conclusies

In het projectplan zijn nadrukkelijk enkele punten van aandacht benoemd zoals:

- Worden reparaties op tankschepen, vallende onder de bepalingen van paragraaf 4 van de Arbeidsomstandighedenregeling, consequent uitgevoerd onder het regime van een zogenaamde Veiligheids&Gezondheidsverklaring van een gecertificeerde gasdeskundige?
- Maken scheepswerven/reparateurs op een correcte wijze gebruik van de “uitzonderingsbepalingen” artikel 4.11 en artikel 4.12 van de Arbeidsomstandighedenregeling? Worden dergelijke werkzaamheden inderdaad gemeld en is de meldingsprocedure correct uitgevoerd? Zijn de werkzaamheden inderdaad conform de gemelde werkzaamheden op het meldingsformulier?

De uitgevoerde inspecties hebben inderdaad inzicht kunnen geven in de problematiek als boven beschreven. Geconcludeerd mag worden dat er sprake is van een goede naleving van de verplichting tot het hebben van een wettelijk voorgeschreven “Veiligheids- & gezondheidsverklaring” afgegeven door een gecertificeerde gasdeskundige. Slechts bij 3 inspecties werd vastgesteld dat geen voorgeschreven V&G-verklaring was afgegeven t.b.v. de uit te voeren reparatie. Eén scheepswerf beschikte in deze over een gasvrijverklaring, afgegeven door een Franse gasdeskundige in Frankrijk, Men was ten tijde van de inspectie nog niet daadwerkelijk begonnen met de uitvoering van de reparaties in het tankschip. Zodoende kon deze fout tijdig worden rechtgezet. Bij een andere werf werd op een gasolietanker (K3-schip) werk verricht. Echter, men was net gereed met de reparaties op moment van inspectie. Opvallend was dat het in beide gevallen bedrijven betrof met een Roemeens moederbedrijf. Deze bedrijven waren nauwelijks op de hoogte van de in Nederland geldende wetgeving op dit gebied.

Voorafgaande aan de uitvoering van het project waren er vraagtekens bij de naleving van de verplichting tot het hebben van genoemde V&G-verklaring. Nu na uitvoering van de inspecties kan de conclusie positief zijn. Scheepswerven en reparatiebedrijven worden structureel gecontroleerd door KLPD-Waterpolitie en havenautoriteiten op het hebben van de voorgeschreven V&G-verklaring. Reden hiervoor is duidelijk dat genoemde instanties tamelijk huiverig zijn voor het hebben van tankschepen met (resten van) gevaarlijke stoffen binnen de havengebieden. Omdat scheepswerven en reparatiebedrijven dit weten, wordt bij reparaties van tankschepen consequent een gecertificeerde gasdeskundige ingezet.

Bovenstaande heeft ook een directe verbinding met de andere vraagstelling inzake de meldingsplicht in verband met gebruikmaking van artikel 4.11 en artikel 4.12 van de Arbeidsomstandighedenregeling. De doelstelling van een toename van het aantal meldingen met 20% is gerealiseerd. Het aantal is toegenomen van ca. 300 in 2003 tot ruim 360 gedurende 2004 en 2005. Dit heeft vooral te maken met de consequente inzet van de gecertificeerde gasdeskundige. Hierdoor loopt de meldingsprocedure rond genoemd gebruik redelijk. De gasdeskundigen begeleiden de bedrijven bij deze procedure.

Wel kon worden waargenomen dat bedrijven sterk afhankelijk zijn van de gasdeskundigen. Zelf weet men vaak bijzonder weinig van de heersende problematiek rond die “uitzonderingsbepalingen”. De inspecteurs stelden tijdens de inspecties regelmatig vast dat de gecertificeerde gasdeskundige een correcte verklaring had afgegeven, welke correspondeerde met de uit te voeren werkzaamheden, maar dat deze verklaring niet altijd correspondeerde met het meldingsformulier van de scheepswerf/reparateur. Met andere woorden gebruik van het

verkeerde artikel door de werf/reparateur! Partijen werden hierop door de Arbeidsinspectie aangesproken, cq. gewaarschuwd.

Gezien de positie van de gasdeskundige in dit geheel, is de vraag gewettigd of het mogelijk zou zijn om de werkingssfeer van de verklaring van de gasdeskundige uit te breiden tot de situaties waarvoor nu een meldingsplicht geldt. Het laten vervallen van de meldingsplicht leidt tot verlichting van administratieve lasten. Aangezien de corresponderende regels daarmee eveneens kunnen vervallen, wordt tevens een bijdrage geleverd aan vermindering van regelgeving.

Op grond van de resultaten van het project kan deze vraag bevestigend worden beantwoord.

Na de positieve conclusies zoals hiervoor genoemd, zijn er zeker enkele grote punten van zorg! Bij bijna 60 % van de geïnspecteerde werven/reparatiebedrijven werd vastgesteld dat bij het werken in ladingtanks / besloten ruimten en dergelijke nagelaten wordt de voorgeschreven controlemetingen ten behoeve van zowel het veilig/gezond kunnen betreden als het veilig/gezond werken in genoemde ruimten uit te voeren. Na de uitreiking van de V&G-verklaring door de gecertificeerde gasdeskundige meent men geen controlemetingen meer uit te hoeven voeren. Dus als de gasdeskundige op dag van aankomst van het schip de atmosfeer in de ruimten heeft gecontroleerd, gebeurt er in de dagen daarna niets op het gebied van uitvoering van controlemetingen. Dit terwijl blijkt dat het merendeel van de ongevallen (ca. 40 dodelijke slachtoffers) in de afgelopen 15 jaar plaatsvond in de periode na de dag van aankomst en dan ook nog eens veelal 's morgens bij aanvang van de dagelijkse werkzaamheden. De oorzaak was veelal een explosieve atmosfeer, die zich gedurende de nacht had gevormd in de ruimte die dan niet werd geventileerd.

Opmerkelijk was ook dat de meeste bedrijven wel degelijk over meetapparatuur beschikten. Deze apparatuur was vaak aangeschaft naar aanleiding van eerdere inspectieprojecten van de AI. Vaak echter stond bedoelde meetapparatuur al jaren "nieuw en ongebruikt" in de kast. Ook werd vastgesteld dat de beschikbare meetapparatuur regelmatig niet volledig was of verkeerd was gekalibreerd. Werknemers belast met uitvoering van de bedoelde controlemetingen waren vaak niet doelmatig opgeleid voor deze specifieke taak.

Het schriftelijk vastleggen van de uitkomsten van de uitgevoerde controlemetingen is ook een punt van zorg. Op dit inspectiepunt "scoorden" de bedrijven in het oostelijke en noordelijke werkgebied 100%. In de havengebieden rond Amsterdam en Rotterdam was dit aanzienlijk beter geregeld! Waarschijnlijk door een intensiever toezicht in genoemde gebieden in de afgelopen jaren. In dit kader was een opmerking van een leidinggevende van een grote werf in het noorden van het land ronduit opmerkelijk: "In het noorden wordt door geen enkele werf gemeten en de problematiek is op nieuwbouwwerven nauwelijks relevant". Helaas is het tegendeel waar. In de afgelopen 10-15 jaar hebben meer ernstige ongevallen in dit kader plaatsgevonden in de nieuwbouw dan in de reparatiesector bij de scheepswerven!

Ook opmerkelijk is de vaak beperkte kennis van de reparatiewerven en scheepsreparatiebedrijven op gebied van het werken in een arbeidsomgeving met daar aanwezige resten van gevaarlijke stoffen. Dit geldt niet alleen voor de werknemers, maar zeker voor de leidinggevenden op die bedrijven. De werkgeversorganisaties (V.N.S.I., CBRB, CBOB) onderkennen dit probleem en hebben in samenwerking met opleidingsinstituut "Arbode-Maritiem" een opleiding opgezet in dit kader. Deze opleiding wordt inmiddels aangeboden.

Hoewel niet direct een inspectiepunt binnen het project werd tweemaal een zeer gevaarlijke situatie vastgesteld in relatie met mogelijk valgevaar bij het werken op hoogte. In beide gevallen werd het werk stilgelegd en een boeterapport opgemaakt!

Bijlage 1: Colofon

Projectnaam: Veilig & gezond werken in-aan-op- tankschepen

Projectnummer: **A 628**

Manager Strategie: Jack Dirks

Landelijk Projectleider: Jack Dirks

Landelijk Projectsecretaris: Yvette Montforts

Landelijk ondersteunend specialist: Diana Martens (chemische veiligheid)

Ondersteunend deskundig inspecteur: Willem van Rijswijk

Deelnemende teams :

Team	Deelnemers	Team projectsecretaris
Rotterdam	Willem van Rijswijk Teus van der Wal	Hennie van Wingerden
Amsterdam	Maïte Stoete Gert-Jan van Gelderen	Monique Krikken
Groningen	Abe de Vries	Henk Ensing

Uitvoeringsperiode : 29 januari 2004 t/m 31 december 2005

Correspondentieadres : Arbeidsinspectie, kantoor Roermond
Postbus 940
6040 AX Roermond
tel. 0475-356603

Bijlage 2 Meldingsformulier model A

VEILIG & GEZOND WERKEN AAN – IN - OP TANKSCHEPEN: MODEL A

FAX BERICHT

AAN : Directeur Arbeidsinspectie Bedrijfstak Industrie

FAX NO. : 010 -479.8412

ONZE REF.: Meldingsformulier ter uitvoering van art. 4.11 Arboregeling

DATUM :

PAGINA'S : (INCL. DIT BLAD)

Betreft:

Reparatiewerkzaamheden aan op of in tankschepen waarbij werk met vuur boven dan wel in een deel van de ladingzone plaats vindt zonder dat de daartoe vereiste Veiligheids- en Gezondheidsverklaring is uitgereikt.

1. De werkzaamheden zullen worden uitgevoerd aan, op of in

het tankschip:

met ligplaats:

2. De werkzaamheden worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van:

3. De aard van de werkzaamheden is:

4. De plaats(en) waar deze werkzaamheden worden uitgevoerd:

-tanknummers:

-spannummers:

5. De periode waarin deze werkzaamheden zullen worden verricht is:

Van (datum) vanaf ca. uur Tot (datum) ca uur

(vervolg van melding op volgende pagina)

VEILIG & GEZOND WERKEN AAN – IN - OP TANKSCHEPEN

6. Vonken en hete delen

De plaatsen waar, als gevolg van de werkzaamheden, vonken en hete metaaldelen terecht kunnen komen zijn:

7. Temperatuursverhoging

De plaatsen waar, als gevolg van de werkzaamheden, aanmerkelijke temperatuursverhoging kan optreden zijn:

8. Veiligheids- en gezondheidsverklaring

Door een gecertificeerd gasdeskundige is een veiligheids- en gezondheidsverklaring uitgereikt waaruit blijkt dat:

- de ruimten waarin de werkzaamheden zullen worden verricht en de aan deze ruimten grenzende ruimten veilig voor mensen zijn; en
- de ruimten grenzend aan die ruimten of veilig voor mensen zijn of tot de top gevuld zijn met water waarop zich geen KO-,KI-,K2-,K3 of KT-vloeistoffen bevinden of op een andere wijze brand- en explosie veilig zijn gemaakt.

Een afschrift van deze veiligheids- en gezondheidsverklaring is als bijlage bijgevoegd.

9. Gedagtekende verklaring

Een afschrift van de gedagtekende verklaring van een gecertificeerde gasdeskundige waaruit blijkt dat op de onder punt 4, 6 en 7 bedoelde plaatsen de resten van brandbare vloeistoffen zijn verwijderd, is bijgevoegd.

10. Tekening

Een tekening met daarop aangegeven de onder punt 4, 6 en 7 bedoelde plaatsen is bijgevoegd.

VEILIG & GEZOND WERKEN AAN – IN - OP TANKSCHEPEN

VERKLARING VAN EEN GECERTIFICEERDE GASDESKUNDIGE :

BETREFT:

Reparatiewerkzaamheden aan op of in tankschepen waarbij werk met vuur boven de ladingzone en/of werk met vuur in een deel van de ladingzone plaatsvindt zonder dat de daartoe voorgeschreven veiligheids- en gezondheidsverklaring is uitgereikt.

De gecertificeerde gasdeskundige verklaart m.b.t. de toepassing van art. 4.11 van de Arbeids- omstandighedenregeling door de reparateur/het reparatiebedrijf

naam

aan boord van het tankschip (naam)

het volgende:

1. Op de volgende plaats of plaatsen, waar de reparatiewerkzaamheden zullen worden verricht zijn de resten van brandbare vloeistoffen verwijderd:

plaatsen:

2. Op de volgende plaats of plaatsen waar vonken, gloeiende metaaldelen en dergelijke kunnen neerkomen als gevolg van de reparatiewerkzaamheden als bedoeld onder punt 1, zijn de resten van brandbare vloeistoffen verwijderd:

plaatsen:

3. Op de volgende plaats of plaatsen waar aanmerkelijke temperatuursverhoging kan optreden als gevolg van de werkzaamheden als bedoeld onder bovengenoemd punt 1, zijn de resten van brandbare vloeistoffen verwijderd:

plaatsen:

Hierbij verklaart de ondergetekende, de gecertificeerde gasdeskundige. dat bovenstaande punten 1 t/m 3 naar waarheid zijn ingevuld.

datum

naam gasdeskundige

handtekening gasdeskundige

Bijlage 3 Meldingsformulier model B

VEILIG & GEZOND WERKEN AAN – IN - OP TANKSCHEPEN: MODEL B

FAXBERICHT

AAN : Directeur Arbeidsinspectie Bedrijfstak Industrie
FAX NO.: 010 -4798412
ONZE REF.: Meldingformulier ter uitvoering van art. 4.12 Arboregeling
DATUM :
PAGINA 'S : (INCL. DIT BLAD)

Betreft:

- Afwijking van de voorwaarde op de veiligheids- en gezondheidsverklaring 10-11-12/1-12/2 en 13/1 dat binnen een afstand van 25 meter van de ladingzone geen vuur aanwezig mag zijn noch naar redelijke verwachting kan ontstaan.
- Reparatiewerkzaamheden aan of op tankschepen waarbij werkzaamheden met vuur buiten de ladingzone, echter binnen 25 meter van die ladingzone, plaatsvinden zonder dat de daartoe voorgeschreven veiligheids- en gezondheidsverklaring is uitgereikt.

1. De werkzaamheden zullen worden uitgevoerd aan of op

het tankschip :

met ligplaats :

2. De werkzaamheden worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van:

3. De aard van de werkzaamheden is:

4. De plaats(en) waar deze werkzaamheden worden uitgevoerd:

(vervolg van melding op volgende pagina)

VEILIG & GEZOND WERKEN AAN – IN - OP TANKSCHEPEN

5. Gedagtekende verklaring

Een afschrift van de gedagtekende verklaring van een gecertificeerde gasdeskundige is bijgevoegd, waaruit blijkt dat de toestand van de atmosfeer in alle ruimten binnen de lading-zone zich bevindt in een van de hieronder vermelde mogelijkheden of een combinatie van vermelde mogelijkheden:

- I : Veilig voor mensen.
- II : De concentratie brandbare/explosieve gassen/dampen is niet hoger dan 20% van de onderste explosiegrens.
- III : De concentratie van de aanwezige atmosfeer in de ruimte(n) is zodanig dat bij verdunning met lucht geen brandbaar mengsel kan ontstaan.

VEILIG & GEZOND WERKEN AAN – IN - OP TANKSCHEPEN

VERKLARING VAN EEN GECERTIFICEERDE GASDESKUNDIGE

BETREFT:

Afwijking van de voorwaarde op de veiligheids- en gezondheidsverklaring dat binnen een afstand van 25 meter van de ladingzone geen vuur aanwezig mag zijn noch naar redelijke verwachting kan ontstaan.

Reparatiewerkzaamheden aan of op tankschepen waarbij werkzaamheden met vuur buiten de ladingzone, echter binnen 25 meter van die ladingzone, plaatsvindt zonder dat de daartoe voorgeschreven veiligheids- en gezondheidsverklaring is uitgereikt.

De gecertificeerde gasdeskundige verklaart m.b.t. de toepassing van art. 4.12 van de Arbeidsomstandighedenregeling door de reparateur/het reparatiebedrijf:

naam:

aan boord van het tankschip (naam):

het volgende:

Alle ruimten binnen de ladingzone bevinden zich in een van de hieronder vermelde toestanden of combinatie van die toestanden.

1. Veilig voor mensen: **ruimte(n):**
2. De brandbare gassen in de atmosfeer van de ladingzone vormen nergens een concentratie welke hoger ligt dan 20% van de onderste explosiegrens:
ruimte(n):
3. De toestand van de in de ladingzone aanwezige atmosfeer is zodanig dat bij verdunning daarvan met lucht geen brandbaar mengsel kan ontstaan:
ruimte(n):


Hierbij verklaart de ondergetekende, de gecertificeerde gasdeskundige dat bovenstaande punten 1 t/m 3 naar waarheid zijn ingevuld.

datum

naam gasdeskundige

handtekening gasdeskundige

Bijlage 4 Model V&G-verklaring (voorbeeld)



VEILIGHEIDS- EN GEZONDHEIDSVERKLARING 10 Klasse K1 en KT

Registratienummer:	Klasse laatste lading(en):
Naam Tankschip:	Datum:
Uitvoerder werkzaamheden:	Tijd:

De ondergetekende, _____, in het bezit van een certificaat van vakbekwaamheid als bedoeld in artikel 4.7 vierde lid van het Arbeidsomstandighedenbesluit, verklaart op grond van een door hem of haar verricht onderzoek het volgende:

1 De ladingzone bevindt zich in de volgende toestand:

1.1 Niet veilig voor mensen, niet veilig voor vuur en gesloten:

1.2 Plaatsen en ruimten – niet zijnde K3-ruimten buiten de ladingzone – zijn zodanig veilig dat aldaar werk met vuur geen gevaar oplevert voor brand of explosie:

2 Aard en plaats van de werkzaamheden:

3 Het is niet toegestaan dat het tankschip wordt geladen, gelost, schoongemaakt, geballast, gebunkerd of daaraan andere handelingen worden verricht, een en ander in zover daarbij K0-, K1-, K2-, K3-, KT- of T-vloeistoffen of gassen danwel dampen daarvan kunnen vrijkomen.

4 Tijdens het onderzoek waren de afsluiters gesloten.

5 De bunkertanks bevatten K3-vloeistoffen of hebben deze bevat.

6 De leidingen zijn niet in deze veiligheids- en gezondheidsverklaring begrepen.

7 Binnen een afstand van 25 meter van de ladingzone is geen vuur aanwezig en kan ook naar redelijke verwachting niet ontstaan.

8 Het schip mag niet op een werf of in een reparatiebedrijf liggen.

Datum:	Tijd:	Handtekening deskundige:
--------	-------	--------------------------

Z.O.Z.

T V & G - Verklaring 10:

Klasse schip : K1 KT

Klasse laatste lading (resten): K0 K1 K2 KT

Toestand van de ladingzone:

- De gehele ladingzone is niet veilig voor mensen en niet veilig voor vuur.
- De ladingtanks zijn gesloten.

Ligplaats:

Niet aan de werf of reparatiebedrijf.

Binnen de 25 meter van de ladingzone mag geen vuur aanwezig zijn of naar redelijke verwachting kunnen ontstaan.

Toegestane werkzaamheden:

1. Koud werk buiten of boven de ladingzone en in K3-ruimten buiten de ladingzone.
2. Werk met vuur ten minste 25 meter buiten de ladingzone, echter niet in K3-ruimten.

1997 Sdu Uitgevers / nadruk verboden (970701) FM001881