

**Publicatie inspectierapport binnentankvaart**

Gedurende een periode van medio september tot december 2006 heeft de Arbeidsinspectie (AI), samen met de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) en de Zeehavenpolitie de binnentankvaart gecontroleerd. De resultaten zijn opgenomen in een rapport dat de AI binnenkort zal publiceren. De AI merkt op dat de binnenvaart behoort tot de meest gereguleerde en gecontroleerde sectoren van werkend Nederland. Voor een schipper is het dan ook een hele opgave om te voldoen aan alle eisen die vanuit (inter)nationale regelgeving op hem afkomen. De veelheid van veiligheids- en voorzorgsmaatregelen, certificaten en protocollen waar men in de binnentankvaart aan moet voldoen, kan een zekere schijnveiligheid in de hand werken.

Daarbij gaat het om eisen die verschillende doelen dienen maar die voor een deel ook met elkaar samenhangen of zelfs overlappend zijn. Het is duidelijk dat de Arbowetgeving van toepassing is op alle schepen die zich op de Nederlandse wateren begeven. Het rapport van de AI vermeldt ook dat de IVW (Inspectie Verkeer en Waterstaat) in de toekomst mogelijk een grotere rol krijgt toebedeeld op het gebied van handhaving van de Arbowetgeving in de binnenvaart. Tijdens de presentatie van de binnentankvaartbeleidsvisie 2004, pleitte het CBRB ook al voor het feit dat de huidige handhaving van regelgeving slimmer en efficiënter moet worden geregeld. Zelfregulering is nooit een vanzelfsprekendheid. Het is absoluut noodzakelijk dat er duidelijke en scherpe normen gesteld blijven worden. Dat is de taak van een overheid en zo moet het ook blijven. Daarbij moet internationale regelgeving het uitgangspunt blijven. Nationale afwijkingen in een internationale markt zijn niet houdbaar. Ook gaan wij er vanuit dat de overheid de expertise in huis houdt om hierin een belangrijke inhoudelijke rol te spelen. De helft van de Europese binnenvaart vaart immers onder Nederlandse vlag. Het CBRB juicht de oproep van de AI toe om te komen op een nog betere afstemming en samenwerking tussen deze verschillende diensten om zo nog enigszins door de bomen het bos te kunnen blijven zien en om de mogelijke controles te combineren. Op veiligheid mag en moet niet worden geconcurrereerd. Het CBRB heeft opdrachtgevers en tussenpersonen ook al in het verleden opgeroepen tot een zodanige prijsvorming dat het vervoer rendabel blijft met borging van veiligheid en kwaliteit.

**Meer kennis van stoffen**

De AI beveelt de brancheorganisaties aan om de kennis over stoffen, en met name de CRM-stoffen (kankerverwekkende(C)- voor voortplanting giftige(R) en mutagene(M) stoffen te versterken en daarbij aandacht te besteden aan de schadelijke effecten die deze stoffen op de lange termijn op de gezondheid hebben. Niet alleen acute veiligheidssituaties die samenhangen met het werken met gevaarlijke stoffen, zoals die waarin voorschriften vanuit het ADNR voorziet, doch ook over de lange termijn gezondheidseffecten dienen beter in beeld te komen bij de schipper en zijn bemanning.

**Blootstellingbeoordeling**

De AI acht het wenselijk om naast persoonlijke beschermingsmiddelen, ook over maatregelen na te denken die een meer aan de bron gelegen oplossing bieden, zoals technische aanpassingen op de installatie van het schip, waardoor blootstellingsrisico's verder worden gereduceerd. In het bijzonder is het 16- en 17-jarigen verboden om met CRM-stoffen te werken, ook al is er sprake van een dampretoursysteem. Deze leeftijdscategorie mag niet werken aan of met kuipen, bassins, leidingen of reservoirs waarin zich deze stoffen bevinden. Met overige stoffen mag wel gewerkt worden, mits er deskundig toezicht is. Verder dient er een blootstellinganalyse gerealiseerd te worden indien men met deze stoffen werkt om de maximale aanvaardbare concentratie te beoordelen. De AI is ook van mening dat dit bij het aan- en loskoppelen dient te geschieden aangezien hier een theoretische kans op blootstelling bestaat.

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

De AI concludeert dat er meer kennis van de RI&E verplichting noodzakelijk is. Schepen zonder RI&E hebben meer tekortkomingen laten zien. Het CBRB heeft vorig jaar een branchebreed erkende RI&E op de markt gebracht voor de aangesloten leden; echter deze RI&E is ook beschikbaar gesteld aan de niet georganiseerde binnenvaart en kan besteld worden via het CBRB.

**EBIS**

In de binnentankvaart is een scala van veiligheidssystemen operationeel. Technische veiligheidssystemen, milieuveiligheidssystemen, sociale veiligheidssystemen, arbozorgsysteem en systemen zoals bijvoorbeeld EBIS (European Barge Inspection Scheme). De verschillende systemen vertonen overlap op onderdelen; echter vertonen ze blijkbaar ook witte vlekken volgens de AI.

**Vluchtwegen**

Ondanks het feit dat er veel geld is geïnvesteerd aan vluchtwegen, stelt de AI een aantal serieuze problemen