

BELGISCHE SENAAT

Zitting 2012-2013

14 februari 2013

SENAAT Schriftelijke vraag nr. 5-8121

de Nele Lijnen (Open Vld)

aan de minister van Werk

Havenarbeiders - Ongevallen - Preventie

arbeidsongeval
haveninstallatie
arbeidsinspectie
arbeidsvoorwaarden
arbeidsveiligheid

14/2/2013 Verzending vraag
23/9/2013 Rappel
29/10/2013 Rappel
21/11/2013 Antwoord

SENAAT Schriftelijke vraag nr. 5-8121 d.d. 14 februari 2013 : (Vraag gesteld in het Nederlands)

Nederlandse havenarbeiders lopen grote risico's door gevaarlijke arbeidsomstandigheden. De situatie is zo ernstig dat zowel de Arbeidsinspectie als de vakbonden reeds enige jaren alarm slaan. Bij een derde van de havenbedrijven in Rotterdam en Amsterdam, waar handmatig lading wordt overgeslagen, is sprake van forse lichamelijke overbelasting. Dat blijkt uit onderzoek van de Arbeidsinspectie waarvan de resultaten onlangs bekend werden gemaakt.

Zeer ernstig noemt de Arbeidsinspectie de gevallen waarin bedrijven hun eigen werknemers beschermen door het zware werk af te wentelen op ingehuurd personeel of de buitenlandse bemanning.

Vooraf bij de overslag van stukgoed is de situatie volgens de inspecteurs ver onder de maat. Hier werden de meeste overtredingen geconstateerd. Extra belastend zijn bijvoorbeeld de situaties waar werknemers onderdeks gebukt moeten werken, waar ze ingevroren vis sjouwen in de vrieskou of waar het tempo hoog ligt in geval van stukloon.

Ook in de containeroverslag kwam de Arbeidsinspectie veel lichamelijke overbelasting tegen. Het handmatig vastzetten en losmaken van containers (sjorren) op het dek is zwaar werk, aangezien sjorstangen soms tussen de 20 en 25 kg wegen. Ook belastend, onder meer door de vaak ongemakkelijke werkhouding, is het vast- en losmaken van de twistlocks. Dat zijn de verbindingsstukken om containers op elkaar vast te zetten. Bij het handmatig in- en uitpakken van containers (stappen en strippen) wordt vaak te zwaar en te hoog getild.

De Arbeidsinspectie heeft de sector opgeroepen actief op zoek te gaan naar oplossingen. De gecontroleerde werkgevers beloven beterschap. Intussen hebben diverse havenbedrijven een gespecialiseerd bureau in de arm genomen om maatregelen te nemen.

Graag kreeg ik een antwoord op de volgende vragen:

1. Hoe reageert de geachte minister op de bevindingen van de Nederlandse Arbeidsinspectie wat betreft de gezondheidsrisico's die havenarbeiders lopen en beschikt zij over signalen als zouden de havenarbeiders ook bij ons hogere risico's lopen?
2. Hoeveel doden en gewonden vielen er onder de havenarbeiders en dit respectievelijk voor de jaren 2010, 2011 en 2012? Kan de minister deze cijfers duiden?
3. Welke maatregelen lijken aangewezen om de overlast terug te dringen wat betreft overslag van stukgoed? Kan de minister dit expliciteren?

4. Welke maatregelen lijken aangewezen om de overlast terug te dringen wat betreft de containeroverslag? Kan de minister dit expliciteren?
5. Heeft de minister omtrent de verhoogde gezondheidsrisico's voor de havenarbeiders reeds overleg gehad met de werkgevers? Zo ja, wanneer en wat waren de concrete resultaten?
6. Welke andere maatregelen acht ze opportuun? Kan ze dit gedetailleerd toelichten?

Antwoord ontvangen op 21 november 2013 :

1. In vergelijking met Nederland wordt in België havenarbeid uitsluitend verricht door erkende havenarbeiders. Er is geen sprake van dat bedrijven hun eigen werknemers beschermen door het zware werk af te wentelen op ingehuurd personeel of op buitenlandse bemanningen. Vooraleer havenarbeiders worden opgenomen in het contingent ondergaan zij een specifieke vorming en opleiding; ook ergonomische opleidingen (tillen van lasten) staan op het programma.

2. De arbeidsongevallencijfers waarbij havenarbeiders betrokken zijn voor de jaren 2010 en 2011 zijn weergegeven op onderstaande tabel. Voor 2012, zijn nog geen cijfers gepubliceerd.

	Aantal ongevallen	Aantal dodelijke ongevallen
2010	1154	1
2011	1147	5

3. Fysieke belasting vormt ook in België een belangrijk risico bij overslag van goederen. Uit de werkpostfiches die werden opgemaakt voor de verschillende functies blijkt dat zware ergonomische belasting als risico is weerhouden. (zie link) <http://www.cepa.be/werkgevers/veiligheid/veiligheidsdocumentatie/werkpostfiches-4224>

4. Lashing van containers (handmatig vastzetten en losmaken van containers op het dek van het schip) is een activiteit met een zeer grote ergonomische belasting: sistorstangen die soms tussen 20 en 25 kg wegen dienen daarbij gemanipuleerd te worden. Het vast- en losmaken van turnbuckles (verbindingsstukken om containers op elkaar vast te zetten) dient daarenboven te gebeuren in ongemakkelijke werkhoudingen . Er werd in de haven van Antwerpen een ergonomische studie verricht rond het lashing.

Door de grote levensduur van schepen (>20j) kunnen de omstandigheden aan boord slechts zeer moeizaam verbeterd worden door materiële maatregelen (aanbrengen loopvloeren zodat de ergonomische tilhoogte gerespecteerd wordt). Een andere mogelijkheid is de lashing baren aan te brengen op de wal: daar kan dan een ergonomische werkpost ingericht worden. Dit kan lukken voor circa 50 % van de lashing baren bij "dubbele lashing". De eerste proeven zijn ondertussen uitgevoerd met positief resultaat.

5. Op regelmatige tijdstippen vindt er overleg plaats tussen de bevoegde preventiediensten, de sectorale overlegstructuren in de zeehaven en de Algemene Directie Toezicht op het Welzijn op het Werk met het oog om te kunnen tot een zo hoog mogelijke liefst ook uniform beveiligingsniveau.

6. De zeer ernstige arbeidsongevallen maken telkens het voorwerp uit van een diepgaand onderzoek door de bevoegde inspectiediensten van de Algemene Directie Toezicht op het Welzijn op het Werk. Dit onderzoek heeft inzonderheid tot doel na te gaan of en afdoende preventiemaatregelen genomen werden om herhaling van soortgelijke ongevallen te vermijden. Indien uit een dergelijk onderzoek blijkt dat er onvoldoende materiële maatregelen genomen zijn, kan de sociaal inspecteur desgevallend aanvullende maatregelen opleggen om herhaling te voorkomen.