

Verlag

Safety in the Sand

René van Dort en Robert Mout hebben in 2010, 2011 en 2013 een aantal bedrijven bezocht in de havenplaats Sohar te Oman met als doel vast te stellen in welke mate een Europees niveau van beheersing van veiligheid aanwezig is. Hieronder een weergave van zaken die zijn opgevallen.

René van Dort en Robert Mout¹

In het zand van Oman is nabij de stad Sohar een industrie-terrein ontwikkeld met een oppervlakte van circa 20 km². De Sohar Industrial Port Company (SIPC), waarin het Havenbedrijf Rotterdam voor de helft deelneemt, ligt tussen de hoofdstad Muscat en Dubai.

Met de aanleg werd een start gemaakt in 1999 en in 2004 kon de eerste lading van schepen worden verwerkt. Daarnaast werd het Havenbedrijf Rotterdam ook betrokken bij de ontwikkeling van een zogenaamde nabij gelegen "Free Zone" met een omvang van 4.500 hectare. Het type industrie laat zich omschrijven als logistieke bedrijven, metaalverwerkers, petrochemische industrie en toeleveranciers voor deze bedrijven.

Voordelen van de locatie zijn velerlei. De locatie is gunstig gelegen ten opzichte van de straat van Hormuz, de smalle zeestraat tussen de Perzische Golf en de Golf van Oman, waarvan de vrije doorvaart nog al eens bedreigd wordt. India en China als achterland met miljarden inwoners zijn "dichtbij". Ruimte is voldoende aanwezig in Oman. Vanuit Azië zijn goedkope arbeidskrachten beschikbaar benodigd bij bouw en bedrijfsvoering. Energie wordt aangeboden tegen competitieve tarieven. Toezicht en handhaving op de milieu- en veiligheidsprestaties zijn aanwezig maar van een andere orde dan bijvoorbeeld in Nederland.

De haven past in de economische politiek van Oman om de afhankelijkheid van aardolie en aardgas te verminderen, immers de beschikbaarheid van deze grondstoffen is eindig. Duidelijk is wel dat een aantal in Europa verdwijnende sectoren in het Midden Oosten juist opstarten, denk aan aluminiumsmelterijen en kunstmestfabrieken.

Voor de bevolking van Oman vergt deze industrialisatie een enorme omschakeling. Tot 1970 verdiende het merendeel van de bevolking de kost met landbouw en visserij. Dadels waren voor Oman het belangrijkste uitvoerproduct. Na 1970 werd als gevolg van de winning van olie en gas een omslag gemaakt die tot nu toe voortduurt, een ontwikkeling die meer Arabische landen doormaken. De olie- en gaswinning heeft aantrekkingskracht op immigranten uit India, Pakistan, Filippijnen en ook Europa. De bevolking van Oman bevat in totaal 3,8 miljoen bewoners waarvan 2,2 miljoen Omani's en 1,6 miljoen (44%) immigranten.

De industrialisatie in Nederland heeft veel geleidelijker plaatsgevonden vanaf 1850 werd voorzichtig gestart met textiel-, strokarton- en suikerfabrieken. Voor en na de Tweede Wereld Oorlog werd de petrochemie opgestart in Nederland. Allerlei faciliteiten die hiermee gepaard gaan zijn mede in dit rustige tempo ontwikkeld, denk aan het wegennet, educatie en ervaringsniveau van de bevolking, wet- en regelgeving, toezicht op de naleving van wet- en regelgeving. Dit is een groot verschil met Oman dat deze ontwikkeling in minder dan 40 jaar moest doormaken.

Ook het niveau van veiligheid in Nederland heeft zich over deze periode kunnen ontwikkelen. Tijdens autoritten van Muscat naar Sohar wordt direct duidelijk dat de verkeersveiligheid nog niet op het niveau van Nederland aanwezig is. De snelweg waar tot 120 km/uur mag worden gereden wordt door met name Aziatische immigranten gebruikt om te wandelen en fietsen, ook in het donker zonder verlichting. Bij gebrek aan viaducten wordt deze snelweg veelvuldig door voetgangers overgestoken. Dit gekoppeld aan de gewoonte om al autorijdend te SMSen leidt dit ten opzichte van Nederland tot een ongeveer 10 maal hogere kans om in het verkeer te overlijden.

De vraag die opkomt is of het lage niveau van verkeersveiligheid zich door vertaald naar het veiligheidsniveau van de zich in Sohar ontwikkelende industrie.

Wat opvalt is dat de aanwezige installaties state of the art zijn. Als je geld hebt kun je up to date technologie kopen, blijkt. Een raffinaderij of een willekeurige andere petrochemische fabriek kan je namelijk door derden laten ontwerpen en bouwen. Zoals dit ook in Nederland door de grote bedrijven wordt uitbesteed is dit ook het geval in Oman.

De uitdaging zit hem in het feit om een petrochemische fabriek ook veilig en optimaal te laten produceren.

Er zijn bedrijven die zich kunnen meten met het veiligheidsniveau van top bedrijven in Nederland. Het Indiase management van een kunstmestfabriek bleek gezamenlijk 173 jaar ervaring te hebben in de productie van ammoniak en ureum. De huidige bezetting bleek ten opzichte van 2010 behoorlijk stabiel te zijn. Op deze wijze wordt

¹ René van Dort is senior inspecteur bij de directie Major Hazard Control van de Inspectie SZW. Robert Mout is programmanager Brzo bij DCMR Milieudienst Rijnmond. De auteurs hebben dit artikel op persoonlijke titel geschreven.

het collectieve geheugen opgebouwd over de goede én aandacht vragende processen van deze fabriek. Zowel in 2010 als ook in 2013 bleek veiligheid goed beheerst te worden in dit bedrijf. De wil om veilig te werken én kennis en ervaring blijken eens te meer noodzakelijk om een state of the art fabriek ook daadwerkelijk veilig en optimaal te bedrijven.

Bedrijven met een lage beheersing van veiligheid kenmerken zich door het ontbreken van een afdoende gevarenidentificatie, het ontbreken van een bijbehorende evaluatie van de risico's en het niet "in place" hebben van adequate maatregelen. Daarnaast valt op dat het veiligheidsmanagementsysteem in brokken aanwezig is, synergie tussen onderdelen is afwezig. Er wordt onvoldoende geleerd van onderhoud, ongevallen en het toezicht op veilig werken is onvoldoende. Kennis van blootstelling van werknemers aan gevaarlijke stoffen is onvoldoende aanwezig.

"Omanisation" en een hoge doorstroom van sleutelfunctionarissen zijn mogelijke oorzaken voor een lager veiligheidsniveau.

"Omanisation" is een programma van de Omaanse overheid om het percentage werkzame autochtone Omani te laten toenemen ten opzichte van de expatriates. Deze uitdaging wordt belemmerd door het lage aantal afgestudeerden aan de opleidingsinstituten en trainingscentra die ook nog eens niet aansluiten op de behoefte van de markt. Deze stelling wordt bevestigd door het mislukken van de "Omanisation" bij één van de bezochte bedrijven. Na 1,5 jaar werden toch weer buitenlandse experts aangetrokken om het management weer in handen te nemen. Het komen en gaan van buitenlandse experts heeft eveneens geen gunstig effect op een veilige en stabiele bedrijfsvoering, de opgedane kennis van de fabriek wordt na 1 of 2 jaar meegenomen naar weer een volgende klus ergens op de wereld. Bij een dergelijk hoge doorstroom is er geen belang om kennis en ervaring met elkaar te delen en de gezamenlijke veiligheidsprestaties toe te laten nemen. Het niet delen van kennis kan zelfs een bewuste houding zijn met doel een gevoel van onmisbaarheid te creëren om zodoende de aanstelling zo lang mogelijk op te rekken. De hoge doorstroom in personeel maakt tevens dat contacten tussen bedrijven lastig tot stand komen. Uitwisseling van kennis en inspelen op terrein overschrijdende scenario's die kunnen optreden bij de burens is slechts rudimentair aanwezig.

Stimulans van uit de overheid om achterblijvers te prikkelen is afwezig. In Europa zijn de Seveso richtlijnen van kracht, in Nederland geïmplementeerd als het Besluit risico's zware ongevallen (Brzo). Een dergelijke wetgeving met daarin voorschriften ten aanzien van preventie en repressie van zware ongevallen met gevaarlijke stoffen is niet voorhanden in Oman. Aanpak van non compliances ten aanzien van industriële veiligheid is dan ook slechts met zachte hand te bereiken. Toezichthouders werk-

zaam voor de overheid hebben in Nederland over het algemeen een wat lager salaris dan de counterparts bij de bedrijven. In Oman is dit wel heel erg doorgeschoten. Een lokale toezichthouder werkzaam bij het Omaanse "Ministry of Environment and Climate Affairs" kan bij het bedrijfsleven het salaris verdrievoudigen. Deze zuigende werking maakt dat toezichthouders niet lang werkzaam zijn bij het ministerie. Vanuit dit zelfde ministerie is er ook meer een tendens gaande om de bevolking rustig te houden dan de bedrijven daadwerkelijk effectieve milieu-maatregelen te laten treffen.

State of the art technologie en de wil om veilig en optimaal te produceren blijken niet voldoende voor het nastreven van een goed veiligheidsniveau. De kennis en ervaring van sleutelfunctionarissen die in staat zijn een goed veiligheidsmanagement systeem op te zetten waaruit de juiste maatregelen voortvloeien blijken ook in Oman noodzakelijk te zijn. De fabrieken in de haven van Sohar zijn nieuw. Met name inspectie en onderhoud en andere beheer aspecten worden op enig moment steeds belangrijker. Het is te hopen dat voordat slijtage zijn tol gaat vergen de beheersing van veiligheid op orde komt bij de fabrieken die dit nodig hebben.