

Artikel EU-OSHA onder de loep

Auteur(s)

Rob van Uffelen

26 juni 2018

In de zojuist uitgekomen *Gevaarlijke Lading* nummer 3 staat een artikel van EU-OSHA, het Europees Agentschap voor veiligheid en gezondheid op het werk (blz. 14). Als een Europeaan dit leest, zou het grotendeels kunnen kloppen. Nu ben ik naast Europeaan, ook Nederlander. En dan wordt het een iets ander verhaal.

Men geeft de situatie redelijk weer zoals die vóór 2011 in Nederland was. Daarna is er echter veel veranderd:

1. Veel containers worden op basis van een risicoanalyse gemeten. En dan niet alleen op methylbromide en fosfine maar ook op veel andere gassen.
2. Douane en, ik neem aan, ook andere inspectiediensten betreden een container alleen op basis van een gasmeting die aangeeft dat de atmosfeer goed is.
3. Gifgasen/bestrijdingsmiddelen die met opzet zijn toegevoegd om ongedierte en meer te bestrijden, is maar een deel van het probleem. Uitdampen van lijm en andere lading is misschien wel een net zo groot probleem.
4. In Rotterdam bestaat de mogelijkheid om containers te ontgassen.
5. De Internationale Maritieme Organisatie IMO heeft het merk op de containers aangepast, en dit moet nu ook na ontgassen op de container blijven zitten. Totdat alle lading uit de container verwijderd is.

Hebben we dan helemaal geen probleem in Rotterdam? Natuurlijk wel:

1. De informatievoorziening van de exporteur (in bijvoorbeeld Azië/Zuid-Amerika) is nog niet optimaal.
2. Niet alle werknemers zijn/worden goed voorgelicht.
3. Haast en economische redenen kunnen de oorzaak zijn dat regels zwak of niet worden toegepast. Dat geldt ook in andere gevallen en daarvoor hebben we inspectiediensten, met advies en boetes.
4. Het "Fumigation Mark" (kenmerk voor gegaste laadeenheden) wordt wel meer dan vroeger gebruikt, maar zeker niet altijd (zie ook 1).

Maar dat er specifiek vermeld wordt "*Daarnaast heeft het team een kleine en een grote Europese haven bezocht om de huidige praktijken aldaar te onderzoeken*", waarmee impliciet op Rotterdam wordt geduid, geeft mij een gevoel dat er een en ander niet klopt aan het rapport.

Nog wat losse puntjes die opvielen:

Blz. 14: "Elk jaar worden er wereldwijd meer dan zeshonderd miljoen vrachtcontainers verscheept."

De Wereldbank geeft aan 700 Miljoen TEU. Dus dat zal ruwweg 450-500 miljoen containers zijn. (Gevoelsmatig nog steeds hoog omdat er volgens andere bronnen maar 43 miljoen containers zijn).

Blz. 14: "De stoffen die daarvoor worden gebruikt, hebben bekende giftige of irriterende eigenschappen."

Misschien lees ik dit verkeerd, maar helaas hebben ze niet altijd bekende giftige eigenschappen. Men meet wel een gas, maar wat precies is niet altijd duidelijk.

Referentie aan incidenten in 2006 en 2008:

De wereld heeft niet stil gestaan. Althans niet in Noordwest-Europa.

Hierbij ook meteen een kanttekening voor de discussie: ik vermeld vooral Rotterdam omdat de situatie mij daar redelijk bekend is, maar ik ben vrij zeker dat het van Hamburg tot Le Havre ook verbeterd is. Dus benieuwd of lezers daar meer over kunnen melden.

Blz. 16: "De gebruikte hulpmiddelen voor screening zouden gevoelig genoeg moeten zijn om een niveau van minimaal tien procent van de grenswaarde voor beroepsmatige blootstelling aan methylbromide en fosfine (en zo mogelijk andere ontsmettingsmiddelen) nauwkeurig te kunnen aantonen."

Alleen methylbromide en fosfine is verre van voldoende. Er zijn veel meer gassen en dampen. Als je meet, moet je er ook op kunnen vertrouwen dat de resultaten niet twintig – dertig procent van de gevaren negeren. Dus "zo mogelijk" zou wat mij betreft eruit moeten.

Een vraag voor de gasmeetbedrijven:

Wordt er nog veel methylbromide (CH₃Br) gemeten? Dat is al een aantal jaar verboden in de meeste landen.

Rob van Uffelen is eigenaar van IMO Advies, training en audits IMDG Code, IMSBC Code.

Rubriek

Zeevervoer

Tags

Gasdetectie, Onderzoek

Gerelateerde berichten

- IMDG-code gewijzigd / Nieuwe segregatiecodes - wijzigingen en aanvullingen op DGL (editie 2018-06)
- ILT-rapport stookolie zeeschepen aan Tweede Kamer aangeboden (20 juli 2018)
- Hoe denkt u over de praktijken rond gegaste containers in de EU? (4 juli 2018)
- Minister reageert op botsing olietanker Rotterdam (28 juni 2018)
- OvV publiceert Rapportage Ongevallen Scheepvaart (7 februari 2018)