

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1200

Vragen van het lid **Poppe** (SP) aan de ministers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over *incidenten met gassen bij het lossen van schepen*. (Ingezonden 26 februari 1999)

1

Is het u bekend dat schepen waarvan de lading ontsmet is met aluminium- en magnesiumfosfide met de werkzame stoffen fosforwaterstofgas, methylbromide en sulfury fluoride, regelmatig de Rotterdamse haven binnenkomen?¹

2

Ontstaan er regelmatig incidenten bij het lossen van scheepsladingen en of containers die met bovenstaande middelen zijn behandeld en waarvan de werkzame stoffen nog in lading en of ruim aanwezig zijn? Hoeveel van dit soort incidenten hebben er de afgelopen 5 jaar plaatsgevonden? Wat was daarvan de oorzaak?

3

Kunnen schepen die in het buitenland of op zee zijn ontsmet, op grond van de Havenverordening een ligplaats in Rotterdam krijgen indien zij beschikken over een verklaring door een deskundige, erkend of aangewezen bij of krachtens de Bestrijdingsmiddelenwet, dat het schip voldoende vrij is van gassen?

4

Is het waar dat niet alle schepen melden dat ze niet gasvrij zijn? Kunnen in de lading aanwezige niet uitgewerkte ontsmettingsmiddelen bij het behandelen van de lading alsnog vrij komen?

5

Is het tevens waar dat het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam ook anders kan beslissen, waarbij economische belangen een rol kunnen spelen? Zo ja, is hierbij dan geen sprake van andere normen voor afhandeling van de lading van schepen die in het buitenland zijn gegast dan van schepen die in Nederland zijn gegast?

6

Is het ernstige incident in Zaandam met het Russische schip *Torben*², waarbij veertien mensen in het ziekenhuis moesten worden opgenomen, mede het gevolg van andere regels dan voor gassing die in Nederland plaats vinden?

7

Is bij de afhandeling in Nederlandse havens van in het buitenland of op zee gegaste ladingen en of containers, niet vallend onder de Nederlandse Bestrijdingsmiddelenwet, de Arbeidsomstandighedenwet maar beperkt toepasbaar is?

8

Bieden de in de Wet op de economische delicten strafbaar gestelde feiten te weinig mogelijkheden om tot strafvervolgning over te gaan bij onjuiste afhandeling

van scheepsladingen waarvan de ontsmettingsmiddelen nog niet zijn uitgewerkt of ladingen niet of onvoldoende zijn ontgast?

9

Is hier sprake van gevaren voor de gezondheid voor de havenarbeiders, en overheidspersoneel als douane en andere handhavers, bij het lossen van dergelijke schepen?

10

Bent u bereid spoedig maatregelen voor te schrijven conform de Nederlandse voorschriften, voor het behandelen van ladingen die in het buitenland of op zee zijn behandeld met genoemde ontsmettingsmiddelen?

¹ Zie notitie: Residu Ph3 bestrijding – Buitenlandse gassing, ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

² Het Parool, 16 februari jl.

Antwoord

Antwoord van staatssecretaris **Hoogervorst** (Sociale Zaken en Werkgelegenheid), mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. (Ontvangen 16 april 1999), zie ook Aanhangsel Handelingen nr. 1027, vergaderjaar 1998–1999

1

Ja.

2

Er komen sporadisch incidenten voor bij het lossen van scheepsladingen en of containers die met bovenstaande middelen zijn behandeld. In totaal zijn

er bij de regio Zuidwest van de Arbeidsinspectie, waaronder het Rotterdams havengebied valt, vijf incidenten in de afgelopen vijf jaar bekend. Twee incidenten hebben zich buiten het Rotterdams havengebied voorgedaan.

Bij het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam zijn over de afgelopen vijf jaar drie incidenten bekend.

In alle gevallen werden de incidenten veroorzaakt door het niet op deskundige wijze omgaan met de restanten fosforwaterstof vormende middelen.

De Rijksverkeersinspectie is voornemens in 1999–2000 een inspectieproject uit te voeren naar het «gasvrij» zijn van door Nederland vervoerde, per schip aangevoerde containers.

3

Op grond van het Havenreglement Gevaarlijke stoffen heeft de kapitein van een zeeschip, dat is behandeld met gassen of met stoffen die gassen afstaan, met het doel het schip dan wel de lading te ontsmetten, de verplichting om dit te melden aan de havenautoriteiten.

Deze meldingsverplichting voor de kapitein vloeit overigens ook voort uit de aanbeveling van de International Maritime Organisation (IMO). Als voor het zeeschip een verklaring is afgegeven door een deskundige, erkend of aangewezen bij of krachtens de Bestrijdingsmiddelenwet, mag het zeeschip een ligplaats innemen.

4

Inderdaad melden niet alle schepen dat ze behandeld zijn met gassen of met stoffen die gassen afstaan met het doel het schip dan wel de lading te ontsmetten. Indien ondanks de vigerende regelgeving toch zeeschepen in de haven worden aangetroffen waarvan de kapitein voor aankomst niet gemeld heeft dat zijn schip is behandeld met gassen of stoffen die gassen afstaan met het doel het schip dan wel de lading te ontsmetten, wordt strafrechtelijk opgetreden door de opsporingsambtenaren van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam of van de Regio Politie Rotterdam Rijnmond District Rivierpolitie. Bij het behandelen van dergelijke lading kunnen niet uitgewerkte ontsmettingsmiddelen vrijkomen. Dergelijke ladingen mogen op een ligplaats in Rotterdam alleen

behandeld worden met toestemming van de Havenmeester. Deze toestemming stelt uitdrukkelijk regels ten aanzien van de wijze van afhandeling van het schip in het kader van (haven)orde en veiligheid.

5

Het Gemeentelijk Havenbedrijf heeft als beheerder van de haven de bevoegdheid schepen waarvan de lading behandeld is met een ontsmettingsmiddel toe te laten in de haven.

Daarvoor zijn in de Havenverordening bepalingen opgenomen onder meer ter bescherming van mens en milieu. Voor wat betreft de afhandeling van zeeschepen die binnenkomen met gassen of stoffen die gassen afstaan met het doel het schip dan wel de lading te ontsmetten, wordt de arbeidshygiënische strategie gevolgd zoals die is vastgelegd in de Arbeidsomstandighedenregelgeving (de Bestrijdingsmiddelenwet is niet van toepassing). Dat wil zeggen dat het uitgangspunt is dat op werkplekken geen blootstelling plaatsvindt aan gevaarlijke stoffen (bestrijdingsmiddelen) boven de (wettelijke) grenswaarden. Het lossen van bijvoorbeeld bulkclading gebeurt onder toezicht van een deskundige ex artikel 14a van het Bestrijdingsmiddelenbesluit (die dan niet krachtens de Bestrijdingsmiddelenwet opereert maar conform de Havenverordening). Dit regiem is vergelijkbaar met het ontsmetten van schepen in Nederlandse havens, waarvoor de Bestrijdingsmiddelenwet wel van kracht is.

6

In het geval van de Torben moet de oorzaak van het incident worden gezocht in het op ondeskundige wijze omgaan door bemanningsleden met residuen van gasvormende middelen. De resten van gasvormende middelen zijn in dit geval niet op de juiste wijze afgevoerd en onschadelijk gemaakt. Het betreft dus niet een gevolg van andere regels.

7

De Arbeidsomstandighedenwet is van kracht bij vrijwel alle werkzaamheden, zoals aanbouw, verbouwing, herstelling of sloping, dan wel onderhouds- of reinigingswerkzaamheden en hiermee verband houdende andere werkzaamheden, die plaatsvinden op

Nederlands grondgebied (territoriale werking) op een «niet-Nederlands» en «Nederlands» schip. Voor zover het laden en lossen van een «niet-Nederlands» zeeschip plaatsvindt door de bemanningsleden van het schip zelf geldt de Arbeidsomstandighedenwet niet.

8

Overtreding van artikelen uit de Arbeidsomstandighedenwet en het Arbeidsomstandighedenbesluit is strafbaar gesteld bij de Wet op de economische delicten en biedt voldoende mogelijkheden om doeltreffend op te treden in geval een werkgever in overtreding is. Voor zover het laden en lossen van een «niet-Nederlands» zeeschip plaatsvindt door de bemanningsleden van het schip zelf (de Arbeidsomstandighedenwet is niet van kracht), biedt het Havenreglement voldoende mogelijkheden om doeltreffend op te treden (zie ook het antwoord op vraag 4).

9

Indien schepen in een Nederlandse haven worden geladen of gelost is voor de correcte gang van zaken de betreffende werkgever/stuwadoord, dit is degene die de goederen overslaat, verantwoordelijk. Deze werkgever moet de risico's die zijn werknemers tijdens het verrichten van arbeid kunnen lopen, beoordelen en vastleggen in de risico-inventarisatie en evaluatie (RI&E). Hij moet zich hierbij laten bijstaan door een gecertificeerde Arbodienst. Ook indien douanepersoneel of anderen containers of schepen moeten betreden, dient door hun werkgever rekening te worden gehouden met deze gevaren. De Arbeidsinspectie treedt in geval van tekortkomingen of overtredingen op tegen nalatige werkgevers. Ik merk hierbij op dat de Arbeidsomstandighedenregelgeving, en daarmee de normen ter voorkoming of beheersing van de blootstelling, in principe van toepassing is op alle (chemische) stoffen waaraan blootstelling mogelijk is. Dit is van belang omdat van de drie in vraag één genoemde stoffen er slechts twee in Nederland krachtens de Bestrijdingsmiddelenwet zijn toegelaten. Toepassing van de Bestrijdingsmiddelenwet zal bij één

van de drie stoffen (sulfurylfluoride)
geen bescherming bieden.

10

Omdat niet alle genoemde stoffen
een Nederlandse
bestrijdingsmiddelentoeelating voor
bedoelde toepassingen hebben, ga ik
ervan uit dat de in Nederland
geldende voorschriften
voor soortgelijke
bestrijdingsmiddelentoeelingen
worden bedoeld. Gezien de
waarborgen (Arbowet,
Havenverordening) die nu gelden zijn
geen andere maatregelen nodig. Het
specifieke regiem dat krachtens de
Bestrijdingsmiddelenwet is
voorgeschreven, is onnodig voor
schepen die niet in Nederland zijn
behandeld. Daarbij komt dat niet alle
op deze schepen toegepaste
bestrijdingsmiddelen in Nederland
zijn toegelaten, zodat voor deze
stoffen in ieder geval specifieke
regels gesteld zouden moeten
worden, hetgeen in de huidige
situatie niet nodig is.
Het geringe aantal incidenten,
tenslotte, maakt wijziging van het
huidige regiem niet noodzakelijk.
Hierbij teken ik nog aan dat
wereldwijd door de International
Maritime Organisation (IMO)
opgestelde aanbevelingen gelden:
IMO Recommendations on the safe
use of pesticides.