

Je ruikt het niet, je ziet het niet... maar toch sluipt het ons leven binnen

Lading die per vrachtschip vervoerd wordt, wordt in het land van verzending vaak gegast om te voorkomen dat de lading tijdens het transport aangetast wordt door insecten en mijten. Veel toegepaste gassen zijn methylbromide en fosfine. De bedoeling is dat het giftige gas gedurende een relatief korte periode actief blijft, zodat de lading op de plaats van bestemming op veilige wijze gelost en verwerkt wordt. De praktijk is anders...

TEN GELEIDE

Dat de risico's van (het meten van) gas in containers en in het ruim van een schip de gemoeieren danig bezighouden, blijkt o.a. uit het discussieforum dat op 7 februari jl. werd belegd op het kantoor van VROM Inspectie in Rotterdam. Deelnemers: W. Veldman, senior inspectiemeewerker bij VROM Inspectie, H.G. Postmaa, docent bij het Dräger Opleidingscentrum, C. Kruijff, Dienst Waterpolitie, unit Transport & Milieucontrole bij het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) te Amsterdam, J. van Uffelen, directeur Musca Opleidingen en J.W. Karsenberg, senior adviseur Kenniscentrum Dierplagen (KAD).

Lang niet alle gegaste containers gaan gasvrij het land in; daar komt bij dat nalevering (uitdamping) van het gas in de producten zelf en hun verpakkingen niet altijd uit te sluiten is. Welke gevolgen heeft dit alles voor onze volksgezondheid en ons milieu? De deelnemers blijken opvallend eensgezind in hun wens om de knelpunten op een praktische manier aan te pakken; bij de opdrachtgever en zijn klant, de consument dus. Die zou best eens wat kritischer mogen zijn!

Waarom wordt er eigenlijk gegast?

'In Azië, maar ook dichterbij in bijvoorbeeld Turkije, gast de expediteur zijn lading vooral uit voorzorg. Hij voorkomt zo gezeur achteraf over 'beestjes', het kost hem relatief weinig (methylbromide is goedkoop) en het is gewoon gemakkelijk. Je gooit een paar blikjes erin, en klaar is Kees. Zo'n preventieve behandeling met gas is inmiddels in het land van herkomst zo'n vastgeroeste gewoonte geworden, dat men niet, of onvoldoende, stilstaat bij de schadelijke effecten ervan.'

Verloopt zo'n gassing altijd volgens de regels?

'De meeste gassing vinden plaats in de haven, of vlak daarvoor. Maar het komt ook regelmatig voor dat de kapitein onderweg pas gast of nog eens 'bij' doseert. 80% van de



buitenlandse gassing is slecht uitgevoerd. De concentratie is onvoldoende, het gas heeft zich onvoldoende verspreid of het is onvoldoende uitgewerkt bij het arriveren op de eindbestemming.' Kruijff: 'Laatst zag ik nog een heel regiment Amerikaanse kakkerlakken uit het ruim lopen, terwijl er volgens de papieren wel gegast was!'

Over hoeveel containers praten we eigenlijk?

'Uit onderzoek (2002) van het RIVM is gebleken dat minstens 21% van de ladingen in containers die in Nederland worden ingevoerd, behandeld is met een bestrijdingsmiddel. In 5% van de gevallen is sprake van een risico voor werknemers die deze containers openen en de personen die zich in de buurt van de container bevinden. Recenter onderzoek in Duitsland wijst in de richting van 1 op de 4 containers. Uitgaande van een aanvoer van vier miljoen containers per jaar in de Rotterdamse haven, betekent dat dat alleen al in Rotterdam 200.000 containers een risico vormen.'

Wie zijn er allemaal bij betrokken?

'Import van overzee wordt door verschillende instanties steekproefgewijs onderzocht. De Douane wil weten wat er in de container zit, de Voedsel- en Waren Autoriteit neemt monsters, net als de Plantenziektenkundige Dienst en de Veterinaire Inspectie, de Inspectie Verkeer & Waterstaat controleert op gevaarlijke stoffen en ook de KLPD onderzoekt binnenkomende containers. Al deze instanties horen de container pas open te maken, als ze zeker weten dat die ook gasvrij is.'

Is dat wel handig, zo veel partijen?

'Wat de aanpak van containers onder gas zo moeilijk maakt, is het feit dat elke opsporingsinstantie er met een andere invalshoek naar kijkt. Kort door de bocht: arbeidstechnisch kan een container volgens SZW in orde zijn, maar omdat die in opslag staat voor doorvoer (transit), kan de Voedsel- en Warenautoriteit niet optreden, terwijl ze weten dat het snoepgoed en de verpakking in de container een risico vormen. Op zo'n moment kan ook VROM weinig doen.'

Hoe weet je zeker dat een container niet onder gas staat?

Veldman: 'Ik ga er veiligheidshalve altijd maar vanuit dat elke container verdacht is, totdat het tegendeel bewezen is. Officieel hoort een container die gegast is, te zijn voorzien van de juiste documenten en bestickering. Maar dat wordt vaak niet nageleefd. Documenten bevatten soms dezelfde datum voor zowel het gas als het gasvrij geven!' Lang niet elke container wordt in de haven fysiek gecontroleerd. Het is dus niet uitgesloten dat de loodsmedewerkers die zo'n importcontainer op een later moment moeten lossen, onbewust in aanraking komen met gasrestanten.

Hoe gevaarlijk is het meten van een container onder gas?

'Het meten van een container is voor de medewerker altijd een zeker risico. Weliswaar beschermt de Arbowet hem tegen direct gevaar, maar hoe zit het met de inhoud? Zijn de goederen zelf gasvrij? En hoe lang werkt het gas nog op je in? Methylbromide is een sluipmoordenaar waarvan de effecten pas op langere termijn zich manifesteren. Het is in dat kader dan ook verwonderlijk dat er nog steeds geen wettelijke eis is voor het bezit van een erkend diploma Gasmeetdeskundige.'

Is het gassen eigenlijk wel nodig?

'Sinds 1 maart 2005 is het verplicht om houten pallets en stuw hout vooraf te behandelen met hitte of met methylbromide. De internationale ISPM 15 norm stelt dat verplicht bij import in de Europese Unie. Lang niet elke container bevat hout(delen); toch wordt ook dan gewoon gegast. Zelfs cd-hoesjes komen onder gas ons land binnen! Welke kever zou zijn kaken op het kunststof stukbijten?'

Hoe weet je zeker dat het gas 100% is uitgewerkt?

'Er zijn producten die niet of nauwelijks gasvrij te krijgen zijn. Van (schuim)rubberen matrassen bijvoorbeeld, is bekend dat ze gedurende langere tijd methylbromide blijven uitdampen. Ook leerproducten, fruit en noten blijven nog lange tijd na begassing bestrijdingsmiddelen uitdampen. Bij aankoop kunnen er dus nog gasrestanten in zitten. Iets waar de leverancier, en de consument niet bij stilstaan.'

Hoe werkt methylbromide?

'Methylbromide is giftig bij inademing en kan in lage concentraties narcotische effecten opwekken. Symptomen die na blootstelling

kunnen optreden zijn o.a: duizeligheid, hoofdpijn, misselijkheid, evenwichtstoornissen en irritatie van de ademhalingswegen. Methylbromide kan ook inwerken op het centraal zenuwstelsel en bij hoge concentraties zelfs leiden tot overlijden, als gevolg van een ademstilstand. Ook via de huid kan methylbromide worden opgenomen.'

Gaat het weleens mis?

'In ons land worden geen cijfers bijgehouden van ongevallen die het directe of indirecte gevolg zijn van het gebruik van giftig gas. Dat is ook erg moeilijk en er is nog weinig onderzoek naar gepleegd. Als er al chronische effecten zijn, dan zijn die pas op langere termijn zichtbaar, en dan is vaak niet meer te herleiden waar de oorzaak zat. Onlangs is op initiatief van het Hamburg Port Health Center onder leiding van Prof. Dr. Med. X. Bauer in Hamburg een workshop gehouden onder de titel 'Umgang mit begasten Import-Containern und Waren'. Daar bleek dat men in Duitsland wel registreert: tientallen ziekenhuisopnamen en enkele dodelijke ongevallen als gevolg van gasgebruik in containers en bulkclading. Dit heeft in Duitsland geleid tot strengere wetgeving. Goed voorbeeld doet goed volgen', zo vinden de aanwezigen.

Wie is aansprakelijk als het mis gaat?

'Omdat het onmogelijk is om de verantwoordelijkheid te leggen bij degenen die ons deze gegaste spullen leveren, lijkt het de meest praktische oplossing om via de wet de aansprakelijkheid te leggen bij degene die hiervoor opdracht geeft. De winkelketen bijvoorbeeld, die rotan krukjes uit Azië importeert. Of de agent die snoepgoed uit Thailand laat komen. De situatie is nu zo, dat de ontvanger soms niet eens weet dat zijn partij gegast is, omdat de tussenpersoon die informatie tegenhoudt of versluiert. Maatschappelijke verantwoordelijkheid of niet, iedere opdrachtgever is bang voor negatieve PR bij een afgekeurde partij.'

Wat zegt de wet?

'Er is in ons land geen eenduidige wet die de aansprakelijkheid regelt voor goederen die op de markt komen en nog restanten gas bevatten.

Kruijff: 'Als ik nu gas aantref, dan duik ik de grabbelton in van regels. Welke zal ik deze keer gebruiken voor mijn proces-verbaal? Gaat het om transport? Dan pak ik de wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Gaat het om een loods bij de importeur? Dan pak ik de wet Milieu Gevaarlijke Stoffen. Kan ik valsheid in geschrifte opleggen omdat de papieren niet kloppen? Ik moet nu echt gaan zoeken, als ik wil optreden tegen importgas.'

OPROEP TOT SLOT

Veldman beëindigt de bijeenkomst met een warm pleidooi voor veiligheid en een oproep aan de politiek. Hij is ambitieus en legt de lat hoog. 'Acht van de 10 importcontainers hoeft niet te worden gegast. Niet vanuit wettelijk oogpunt (ze bevatten helemaal geen hout), en evenmin vanuit de noodzaak om een dierplaag in de kiem te smoren (geloof mij maar, een voorraadaantaster overleeft echt niet in een partij zonnebloempitten uit het ijskoude Siberië). Toch is zo'n partij behandeld voordat die hier arriveert. Geef ons het juiste gereedschap, en binnen 2 tot 3 jaar brengen wij het aantal onnodig gegaste containers terug naar 4 van de 10!' De vraag is nu: wie pakt die bal op?

