

Weten wij wel, wat wij vervoeren?

De voorhaven is gehuld in een alles aan het oog onttrekkende mist. Vanuit mijn luie stoel zie ik plotseling een paar zwaailichten bovenop de dijk, die in de mist lijken te zweven. In korte tijd hangen er drie paar zwaailichten boven het asfalt en ontwaar ik een rij gele, reflecterende jassen, die in kolonne de dijk afdaalt en zich richting de drijvende steiger direct achter mijn schip begeeft.

Mijn nieuwsgierigheid stuurt mij naar het achterdek, alwaar ik de groep hulpverleners aan boord bij de buurman zie gaan: het ms Fox. De dag daarop wordt mij d.m.v. nieuwsberichten duidelijk, welke tragedie zich daar aan boord heeft afgespeeld. Het getroffen, jonge echtpaar De Waardt is met zeer ernstige vergiftigingsverschijnselen in een ziekenhuis opgenomen, nadat het vele uren aan een veel te hoge dosis rattengif, genaamd fosfine, afkomstig van hun lading sunpellets, is blootgesteld.

Toxicologen verklaren unaniem dat een te lange blootstelling aan een minimale dosis fosfine reeds tot zeer ernstige en blijvende gezondheidsklachten kan leiden. In publicaties bevestigt het Rijksinstituut voor Gezondheid en Milieu (RIVM) dit. Het in aanraking komen met 21 ppm fosfine gedurende slechts 10 minuten is absoluut levensbedreigend. De aan boord van het ms Fox gemeten concentratie van 15 ppm is volgens deze norm na circa 15 minuten reeds levensbedreigend. Om deze reden alleen al is het in mijn optiek uitermate vreemd dat een stof, die in Europa voor fumigatiebehandelingen (ontsmetten) reeds vanwege de zeer ernstige risico's voor de gezondheid is verboden, desalniettemin toch nog volop in containers en in bulkladingen als 'bijproduct' mag worden 'ingevoerd'.



Ook in de lading sunpellets uit Oekraïne trof men bij aankomst van de zeeboot in Amsterdam fosfine aan. Een ver boven de wettelijke norm liggende concentratie! Conform het Plan van Aanpak van de Havendienst Amsterdam mocht de lading daarom niet worden gelost en moest de lading eerst worden 'ontgast'. Dagen later werd de lading alsnog vrijgegeven, nadat metingen verricht door een erkend bureau, een geclassificeerde gasdokter aldus, aantoonde dat de hoeveelheid fosfine in de lading

sunpellets in de nog volle ruimten van de zeeboot zich onder de maximaal toegestane wettelijke grenswaarde bevond.....!??

Deskundigen, die niet direct bij deze ernstige fosfinevergiftiging zijn betrokken, durven in de media echter nu al te stellen dat *'veel zo niet alles is misgegaan en protocollen niet zijn gevolgd'*. Nadere bestudering van een schijnbaar niet gevolgde procedure, het Plan van Aanpak, roept bij mij eveneens veel vragen op.

Zo werd de lading sunpellets volgens berichten vrijgegeven, nadat atmosferische en indicatieve metingen een waarde onder de maximale toegestane 2 ppm fosfine aangaven. Een atmosferische meting vindt plaats *'10 meter rondom de ruimen aan dek en/of in de ruimen boven de lading, maar niet in de lading van het schip'*. Een indicatieve meting is *'een meting op minimaal 1 meter diepte in de lading met gebruikmaking van meetbuisjes en/of een elektronisch meetapparaat'*. Bij beide definities in het Plan van Aanpak van de Havendienst Amsterdam plaats ik mijn kanttekeningen, alsmede bij de grenswaarde van 2 ppm.

Bijna alle gassen zijn zwaarder dan lucht en zakken daarom naar beneden. Dit is basiskennis natuurkunde. Fosfinegas (fosforwaterstof) zakt ook naar beneden, door de sunpellets heen naar het vlak. Hoe kan men ooit een realistische meting van de werkelijke waarde aan fosfine in een totale lading verkrijgen, wanneer men rond en boven een ruim meet en men mogelijk slechts tot op maximaal 3 meter 'diepte' in de lading een meting kan verrichten, waarbij de overige, daaronder liggende meters sunpellets, waarin vanwege het zakkende gas de hoogste gasconcentratie zich zal bevinden, niet meet?



Iedere tankerschipper is ervan op de hoogte dat een gasvrij gemeten ladingtank met roest op het vlak weer een aanzienlijke, te hoge concentratie gassen zal bevatten, direct nadat de roest wordt aangeroerd, daar gasmoleculen zich dan van de roest zullen scheiden. Om deze reden moet de atmosfeer in een ladingtank, waarin schoonmaakwerkzaamheden worden verricht, continu worden gemeten.

Wetenschappelijke studies tonen aan dat veel stoffen, die voor fumigatiebehandelingen worden gebruikt, zich inderdaad aan de inhoud van een container (bijvoorbeeld kleding, schoeisel, matrassen) dan wel een bulkloading hechten. Het lijkt mij in het geval van de met fosfine behandelde sunpellets niet anders. Deze ontsmettingsstof (fosfine) zal eveneens (deels) los komen op het moment dat de lading in beweging komt. Om deze reden is het voor mij moeilijk te begrijpen dat het Plan van Aanpak nergens voorschrijft dat gasmetingen alsnog gedurende de gehele overslag, zowel aan boord van het zeeschip alsmede aan boord van de eventuele weegtoren en het binnenvaartschip in het kader van bescherming van de volksgezondheid zouden moeten plaatsvinden, nadat een zeeschip gasvrij is verklaard.

Aan boord van het ms Fox werd een concentratie fosfine van 15 ppm gemeten, daar waar wettelijk maximaal 0,24 ppm (0,35 mg) gedurende 8 uren is toegestaan (geen 2 ppm dus !). Deze (interventie)waarde is een door de overheid bepaalde alarmeringsgrenswaarde en betekent navolgende: *'De luchtconcentratie waarboven onherstelbare of andere ernstige gezondheidseffecten kunnen optreden, of waarbij door blootstelling aan de stof personen minder goed in staat zijn zichzelf in veiligheid te brengen'*. Blootstelling aan een hogere concentratie gedurende 8 uren dan wel een veel hogere concentratie gedurende een veel kortere periode, of een concentratie van 0,24 ppm gedurende een periode langer dan 8 uren kan tot onherstelbare gezondheidsschade leiden en zelfs het leven bedreigen. 0,24 ppm slechts!!!

Experts vermoeden dat de bemanning van de Fox tijdens de overslag aan een nog hogere waarde dan 15 ppm werd blootgesteld. Dit zou zonder meer kunnen zijn gebeurd, daar het Plan van Aanpak *'een ongewogen overslag met indicatieve concentraties tussen de 3 en 20 ppm'* specifiek voor die ladingen, die met fosfine zijn behandeld, toestaat....! Het Plan van Aanpak creëert dus in het meest extreme geval de mogelijkheid agribulk over te slaan, die de wettelijke alarmeringsgrenswaarde 83 keer overschrijdt.....(een waarde van 0,24 ppm berekend over 8 uren) en de publieke grenswaarde 204 keer te boven gaat (0,098 ppm)!



Het creëren van mogelijkheden ladingen met dergelijke onacceptabele, (hoge) concentraties zeer giftige en levensbedreigende gassen toch over te kunnen slaan, zal vermoedelijk vooral een commerciële reden hebben, zoals ook het accepteren van ladingen behandeld met fosfine, een stof, waarvan het gebruik in Europa verboden is, een commerciële reden zal hebben. Een ander motief kan ik niet bedenken. Een deskundige merkt hierover op dat *'de economie niet mag worden geschaad en dat geld voor mensenlevens gaat'*. Een bizarre constatering, maar één met een naar ik vrees hoog waarheidsgehalte; in het bijzonder wanneer betrokkenen niet voor de gevaren worden gewaarschuwd. Het draait veelal ordinair om geld.

Klaarblijkelijk denkt het Plan van Aanpak m.b.t. de opmerking van deze deskundige op gelijke wijze, zoals uit de paragrafen 5.3 en 6.1.1. blijkt. In het geval de concentratie fosfine meer dan 3 ppm bedraagt, moet de stuwadoor conform paragraaf 5.3 de Havenmeester inlichten. Hier lees ik nergens dat de schipper ook op de hoogte moet worden gebracht. Dit ondanks het feit dat bij een blootstelling aan 3 ppm fosfine reeds na minder dan een uur de alarmeringsgrenswaarde wordt bereikt. In paragraaf 6.1.1 is te lezen dat de gasdokter middels metingen in het geval van een overslag met waarden hoger dan 3 ppm ervoor moet zorgdragen dat *'het zeeschip, de losinstallatie en de omgeving niet aan te hoge concentraties worden blootgesteld'*. Een vagere veiligheidseis ben ik nog niet vaak ergens tegengekomen.



Een binnenvaartschip wordt hier wederom niet met name genoemd; schijnt niet mee te tellen. Er behoeven zelfs overeenkomstig het Plan van Aanpak geen atmosferische metingen aan boord van het binnenschip plaats te vinden! Alleen aan boord van de zeeboot conform paragraaf 6.1.1. ! Hoe de situatie aan boord van de lichter is, waar de fosforwaterstof (fosfine) tijdens de 'vrije' val van de lading in het ruim pas echt kan vrijkomen, schijnt niet belangrijk te zijn. Echter ook een opvarende van een binnenvaartschip (er is geen uitzondering voor opvarenden....) mag conform de alarmeringswaarde slechts maximaal gedurende circa 40 minuten aan 3 ppm fosfine worden blootgesteld. Een waarde, waarbij al gezondheidseffecten als *'misselijkheid, benauwdheid, braken, duizeligheid, irritatie aan ogen, huid, neus en luchtwegen, bevingen en gevoelsstoornissen'* kunnen optreden.



Naar aanleiding van de rampzalige gebeurtenissen aan boord van het ms Fox vermoed ik dat de familie De Waardt voor aanvang laden niet door de bevrachter dan wel de stuwadoor op de hoogte is gebracht van het feit dat de lading sunpellets bij binnenkomst een veel te hoge concentratie fosfine bevatte en dat deze zeer giftige stof zich alsnog in de lading zou kunnen bevinden in misschien wel hogere concentraties dan wettelijk is toegestaan. Anders had André de Waardt wel zijn maatregelen getroffen, neem ik aan. Vooral de lading, welke in het ms Fox werd overgeslagen, zou namelijk een veel te hoge concentratie kunnen bevatten, daar deze vanaf het vlak in ruim 3, de onderste laag, waar het gas uiteindelijk belandt, kwam.

Bovendien vrees ik dat veel andere betrokkenen eveneens niet (volledig) zijn ingelicht. Hierbij denk ik vooral aan de havenarbeiders en de bemanning aan boord van het zeeschip. Iemand heeft toestemming voor de overslag verleend en is daarmee de eindverantwoordelijke. De wet stelt dat het de plicht van de werkgever (eindverantwoordelijke) is de concentratie van een gevaarlijke stof te verlagen, indien de concentratie hoger dan de grenswaarde is en er niet meer veilig kan worden gewerkt. Het lijkt mij dat er hier sprake was van een te hoge concentratie giftig gas, waardoor er wettelijk niet meer veilig kon worden gewerkt. Toch werd er gelost en maakte het Plan van Aanpak een dergelijke lossing mogelijk. Een Plan van Aanpak dat zich volgens de kleine nootjes onderaan de pagina's baseert op '*navraag*' c.q. '*ervaringen uit de praktijk*', maar niet op onderzochte, wetenschappelijke bewijzen; nergens wordt in het Plan naar de interventiewaarden van het RIVM verwezen!!



Eveneens vraag ik mij af, of de verantwoordelijken überhaupt rekening met de weersomstandigheden hebben gehouden. Tot de basiskennis aangaande fosfine behoort ook het gegeven dat fosfine onder vochtige omstandigheden gelijk nevel, mist of regenachtig weer heftiger reageert dan onder droge omstandigheden. Geldende condities, die bij de eindverantwoordelijken alle bellen hadden doen moeten laten rinkelen! Blijkbaar ging er bij de overslag in het ms Fox bij niemand een belletje rinkelen, zelfs niet een heel kleintje.

Tenslotte neem ik aan dat er geen metingen aan boord van het ms Fox conform paragraaf 6.2 hebben plaatsgevonden en dat er geen gasmeetcertificaat is afgegeven, waaruit bleek dat de gemeten waarde onder de 1 ppm lag en het schip daardoor veilig kon vertrekken. Meest waarschijnlijk is dat zowel Andre en Vanessa de Waardt alsmede hun collega's, die uit hetzelfde zeeschip laadden, van hun bevrachter niet meer informatie hadden ontvangen, dan dat zij een 'onschuldige' lading sunpellets van Amsterdam naar bijvoorbeeld Nijkerk moesten brengen en dat zij daarbij door niemand voor de eventuele gevaren zijn gewaarschuwd.

De tragedie met het ms Fox brengt onomstotelijk een ander, structureel probleem in de gehele mondiale transportsector aan het licht: het dikwijls absoluut niet weten door de transporteur, wat hij in werkelijkheid aan lading vervoert. Hierdoor is de transporteur niet in staat adequaat te handelen door bijvoorbeeld specifieke persoonlijke beschermingsmiddelen te dragen, containers anders te stuwen, gasmetingen te verrichten, mensen de toegang tot het dek te ontzeggen, de juiste wettelijk voorgeschreven veiligheidssignalen te voeren, et cetera.

Bovendien weten hulpverleners en anderen niet exact, wat te verwachten en hoe daarop te reageren in een noodsituatie (hulpverleners dachten bij het ms Fox in eerste instantie aan een koolmonoxidevergiftiging en niet aan een fosfinevergiftiging).



De redenen een transporteur volkomen in het ongewisse te laten, kunnen divers zijn:

- Een commercieel / financieel belang
- Het op deze wijze ontduiken van regelgeving
- Desinteresse / nalatigheid aan de zijde van de verzender
- Onjuiste regelgeving
- Onnauwkeurigheid in combinatie met ondeskundigheid
- Menselijke dwaling

Ter illustratie enkele praktijkvoorbeelden.

Aan boord van een containerschip breekt brand uit in een container. Zelfontbranding. Naderhand blijkt dat het een container met een bepaalde soort houtskool betreft. Deze bijzondere houtskool valt om duistere redenen wettelijk niet onder de gevarenklasse 4.2. en wordt daarom niet als een gevaargoed aangeduid. Als gevolg daarvan wordt de container met houtskool aan boord niet als gevaarlijke lading gestuwd: onjuiste regelgeving.

Een container aan boord van een zeeschip komt tot zelfontbranding. De bemanning weet de brand onder controle te houden. Onderzoek wijst uit dat de container officieel geen gevaargoed bevat. Door de transporteur wordt echter conform de eigen bedrijfsvoorschriften een container met dergelijke lading wel altijd als gevaargoed behandeld. Dat dit nu niet is gebeurd, komt door het niet doorgeven van alle informatie betreffende de inhoud van de container door de charterer aan de transporteur: nalatigheid / desinteresse / onnauwkeurigheid.



Onderweg van Singapore naar Suez breekt er op een groot containerschip in een voorste ruim brand uit. Vijf opvarenden laten hierbij het leven en het halve schip wordt onherstelbaar beschadigd. Onderzoek toont aan dat het vuur in een container met gevaargoed is ontstaan. Deze container was echter niet als dusdanig gelabeld en op de documenten niet als zijnde

gevaarlijk geclassificeerd. Deskundigen beamen in verscheidene internationale rapporten dat het onjuist labelen van containers een veel voorkomend probleem is. De reden hiervoor zou volgens dezelfde experts een financiële kunnen zijn; aan het vervoer van zowel gegaste containers alsmede containers met gevaargoederen zijn hogere transportkosten verbonden.



In de zomer van 2019 wordt in het oosten van het land een lekkende wagon ontdekt. Volgens de papieren van de vervoerder is de wagon leeg van een gevaargoed. In werkelijkheid blijkt de wagon met het gevaarlijke styreen te zijn geladen. Hoewel de onderzoekende overheidsdienst vooralsnog niet van commerciële / financiële motieven uitgaat, daar het van A naar B brengen van een lege ketelwagon goedkoper is dan van een geladen wagon, zijn deze beweegredenen niet op voorhand uit te sluiten. Mocht inderdaad blijken dat er geen commercieel / financieel motief aanwezig is, dan is een menselijke dwaling de reden dat de transporteur foutieve informatie omtrent de inhoud van de wagon ontving.

Een wegvervoerder krijgt de opdracht een mogelijk kankerverwekkende lading te vervoeren. De begeleidende documenten wijken iets af van de werkelijkheid. Hierdoor ontvangt de ontvanger een andere vracht ter verbranding dan dat er op papier staat en wordt een volgende lading, die de transporteur vervoert, besmet. Het ontduiken / niet correct toepassen van de regelgeving is hier leidend.



Het ontduiken van wetten en regels als gevolg van enorme financiële belangen om op deze wijze veel geld te verdienen is ook het motief een zwaar met arseen besmette lading slib en een scheepslading bagger vervuild met asbest door collega's naar zandgaten te laten vervoeren en het aldaar onder het mom 'natuurbehoud' met instemming van een toezichthouder te

storten. Waren deze collega's op de hoogte dat zij ladingen met daarin stoffen vervoerden, die de gezondheid ernstige schade kunnen berokkenen? Had men aan deze collega's gevraagd, of zij in hun woningen over overdruk beschikten? Had men de collega's op het dragen van de vereiste persoonlijke beschermingsmiddelen geattendeerd? Geadviseerd kinderen en anderen zoveel mogelijk binnen te houden?

Of zweeg men en lichtten de opdrachtgevers mijn varende collega's niet in, opdat het niet publiekelijk bekend zou worden, wat er in werkelijkheid aan malafide, in mijn ogen bijna criminele praktijken plaatsvond, wat ook bleek bij een collega, die 'normale baggerspecie' van Gent naar een plas in Nederland moest brengen? De cameraploeg, die het transport wilde filmen, moest in opdracht van iemand onmiddellijk van boord.....! Omdat het 'normale baggerspecie' betrof.....? Beelden van de lading toonden een andere waarheid. En waar was de toezichthouder? Welnu, die zat tijdens het storten van de 'schone' baggerspecie op veilige afstand in zijn dienstauto, stapte uit, liep een rondje om zijn witte dienstbolide, stapte weer in en vertrok. Plicht tot het houden van 'toezicht' volbracht....

Een collega vaart met zijn schip alleen gasolie. Na het laden wil de bemanning ter controle ladingmonsters nemen. Bij het openen van een monsteropening ruikt men benzine, wat onmogelijk zou moeten zijn, daar het schip nooit benzine vervoert. Later blijkt dat er aan de andere zijde van de steiger een schip benzine ligt te laden. Door een niet deugdelijk werkend dampretoursysteem vloeien die benzinedampen deels in zijn schip i.p.v. naar de wal.

Had de bemanning geen monsters willen nemen, dan was de collega vertrokken zonder te weten dat zijn schip vol met benzinedampen zat. Dan had hij niet de juiste seinvoering gevoerd, had hij daar aangemeerd, waar dit niet mag en had hij niet die voorzorgsmaatregelen getroffen, die benzinetransporten vereisen. Tot slot zou het kunnen gebeuren dat de gasolie met benzinedampen bij een terminal wordt gelost, die geen gasolie met benzinedampen mag opslaan. Oorzaak: commerciële motieven in de vorm van kostenbesparingen bij de aanschaf en instandhouding van een dampverwerkingsinstallatie en desinteresse, wat de gevolgen hiervan kunnen zijn.

Een klant wil in de winter een lading 'Russische gasolie' laten vervoeren. Hij zegt tegen de bevrachter niet dat het 'Russische gasolie' is, maar noemt slechts gasolie. De bevrachter zet een schip zonder verwarmingsmogelijkheden in. Na lossing zijn alle ladingtanks met parafine ernstig vervuild (parafine ontstaat niet, wanneer dit soort gasolie wordt verwarmd). De scheepeigenaar zit nu met een probleem: wie gaat de schoonmaakkosten en de verlette tijd betalen? Waarom heeft de klant geen volledige informatie gegeven? Een schip dat kan verwarmen is meestal moeilijker te krijgen en daardoor zou het duurder dan een schip zonder verwarmingsmogelijkheid kunnen zijn; financieel belang / desinteresse .



Op een vliegveld staat luchtvracht gereed voor verzending. Een container op het platform vat plotseling vlam. Onderzoek wijst uit dat 'oxygen generators' de oorzaak waren; zelfontbranding. Deze waren echter als niet-gevaarlijke lading aangegeven. Stel dit gebeurt 3 uur later in de lucht.....!? In een zojuist geland vliegtuig ontdekt men rook in de vrachtruimte. De bodem van de laadruimte is reeds doorgezakt. Onderzoek brengt aan het licht dat een partij 'laundry' feitelijk een peroxide betrof, welke het aluminium reeds had aangetast. Wederom bleek de opgegeven lading niet te corresponderen met de werkelijkheid. In beide gevallen: onnauwkeurigheid / desinteresse / ondeskundigheid / ontduiken van regels.

Bovenstaande voorbeelden vormen slechts het topje van de bekende ijsberg, maar tonen wel zonder enige twijfel aan, welke gevolgen het niet exact weten, wat er wordt vervoerd, in alle sectoren van transport kunnen hebben. In het geval van de familie De Waardt mondde dit gebrek aan informatie uit in een ongekend drama.



Nu het kalf is verdronken, dempt men de put. Allerlei overheidsdiensten verschijnen uit het niets ten tonele. Zij roepen om het hardst dat zij grondig gaan onderzoeken, wat er bij de overslag in het ms Fox en in de overige schepen allemaal is misgegaan. Waar waren deze diensten, vóór het zo faliekant misging? Waar was bijvoorbeeld de NVWA, die ons voedsel moet bewaken? Heeft deze overheidsdienst nog niet genoeg van de fipronil-affaire geleerd, toen haar adjunct-directeur ons na verloop van tijd in een interview op tv terloops afraadde eitjes te eten? Of van het met dioxine vergiftigde veevoer, waardoor uiteindelijk veel zuivelproducten uit de schappen moesten worden gehaald, omdat men sporen van dioxine in deze

producten had aangetroffen? Ik hoop niet dat de consument zo lang moet wachten, voordat de NVWA überhaupt iets onderneemt, tot hij zijn eerste karbonaadje met daarin sporen van rattengif (fosfine) op zijn bord heeft liggen.....!

Waar waren de Inspecties van IL&T en SZW? Hebben deze inspecties zich ooit weleens over het Plan van Aanpak van de Havendienst Amsterdam gebogen? Een Plan van Aanpak dat volgende stelt: *'Ongewogen overslag met een indicatieve concentratie hoger dan 20 ppm kan gevaar opleveren'*. Dit impliceert dat een gevaar volgens het Plan van Aanpak niet per definitie zeker is....., terwijl het RIVM in het stofdocument Fosfine waarden boven de 21 ppm vanwege optredende ademnood, coma en sterfte al helemaal niet meer vermeldt.....!!! Gelukkig zegt het Plan nog wel dat *'er geen overslag zal plaatsvinden, wanneer de concentratie niet onder de 20 ppm is'*; maar 19,9 ppm mag aldus.....!?

Hebben IL&T en SZW zich ooit weleens serieus verdiept in de vele jaarlijks, voorkomende vergiftigingsverschijnselen bij werknemers, die in aanraking met giftige stoffen ten gevolge van fumigatie komen? Of moet er door het enorme personeelstekort bij bijvoorbeeld IL&T eerst een tragedie plaatsvinden, zoals deze met de sunpellets nu, voordat men in actie komt? Ik hoop van niet, maar vrees het ergste.

Tenslotte vraag ik mij af, of de Havendienst Amsterdam niet genoeg van de Probo Koala heeft geleerd? Een schip dat eveneens met een zeer giftige lading in de haven verscheen, daar wat giftige troep loste en vervolgens met de overige gifzooi weer verdween en aansluitend een spoor van menselijk leed in Ivoorkust veroorzaakte? Juist Amsterdam zou om deze reden naar mijn mening in het geval van toxische ladingen extra alert moeten zijn.



Het was bekend dat de lading sunpellets uit Oekraïne met fosfine was behandeld. Het was bekend dat de concentratie bij aankomst veel te hoog was. Het moet bekend zijn geweest, dat fosfine onder bepaalde omstandigheden snel levensbedreigend kan zijn. Het moet bekend zijn geweest dat fosforwaterstof (fosfine) zwaarder is dan lucht en dus naar het vlak zakt. Het moet bekend zijn geweest dat fosforwaterstofmoleculen zich aan sunpellets hechten en dat deze moleculen kunnen gaan zweven op het moment dat je de sunpellets beweegt.

Het moet bekend zijn geweest dat je een zeeschip met een dusdanig hoge concentratie fosfine waarschijnlijk niet voor 100% kunt ontgassen door de luikjes open te zetten en/of de bovenste laag sunpellets met een grijper te 'muisen'. Het moet bekend zijn geweest, welke gezondheidsrisico's aan de blootstelling aan een overslag van sunpellets met een (te) hoge concentratie fosfine zijn verbonden. Het moet bekend zijn geweest dat fosfine heftig reageert onder vochtige omstandigheden. Het is algemeen bekend dat schippers gedurende de belading praktisch altijd ergens in het gangboord naast het laadruim staan, om de belading in de gaten te houden en daarom voor eventuele gezondheidsrisico's hadden moeten worden gewaarschuwd.



Op het moment dat je als eindverantwoordelijke (wie dat in dezen ook moge zijn) op al deze genoemde feiten niet juist anticipeert, neem je, denk ik, bewust willens en wetens het risico dat jouw roekeloos, onvoorzichtig dan wel onzorgvuldig handelen tot ernstige, blijvende gezondheidsklachten en in het meest ernstige geval tot de dood van een ander zou kunnen leiden. In het strafrecht staat dit laatste bekend als ‘dood door schuld’.

Zoals deskundigen reeds stelden, is in deze casus met betrekking tot de veiligheid vrijwel alles verkeerd gegaan, wat verkeerd kon gaan.



Indien de sunpellets d.m.v. sleeves met fosfine waren gegast, zijn dan conform paragraaf 3 in het Plan van Aanpak met zekerheid *‘alle restanten van de fosfine door de gasdokter uit alle ruimten verwijderd’*? Indien *‘metingen aantoonde dat het ms Fox ‘veilig’ kon vertrekken, daar de concentraties zich onder de grenswaarde bevonden (1 ppm)’*, is dit gasmeetcertificaat dan destijds daadwerkelijk naar de dienstdoende inspecteur Gevaarlijke Stoffen en Milieu per mail,

conform paragraaf 6.2 in het Plan van Aanpak, verzonden? Als onderzoeker zou ik deze mail gaarne willen zien.

Zo maar twee persoonlijke vragen uit een ellenlange reeks. U zult zonder enige twijfel uw eigen vragen hebben, die U gaarne beantwoord wilt zien. Om deze reden ben ik van mening dat de ‘affaire Fox’ echt tot op de bodem moet worden uitgezocht. Er zijn nu eenmaal te veel vragen inzake de veiligheid, waarop een antwoord moet komen, waarom het zo faliekant is misgegaan. Het beste instrument daarvoor lijkt mij de heer Dijsselbloem met zijn Onderzoeksraad voor Veiligheid.

Laat het drama aan boord van het ms Fox tenminste één positief gevolg hebben: dat U en ik in de toekomst altijd precies weten, wat wij vervoeren! Dat transporteurs wereldwijd weten, wat zij vervoeren. Daarom bij dezen mijn oproep: zorg voor een wereldwijde richtlijn, waarin niet alleen de vaak ‘onzichtbare en daardoor onbereikbare’ afzender voor onvolledige of foutieve informatie m.b.t de te vervoeren lading aansprakelijk kan worden gesteld, maar eventueel ook degenen, die het product voor de echte afzender in opslag hebben en/of verladen dan wel de ontvanger; degenen die in staat zijn de werkelijke aard van een product / lading te toetsen (en dat zijn niet de vervoerders, de bevrachters of de transporteurs!) .



Begin hier te lande (nog beter in heel Europa) en als blijk van medeleven richting de familie De Waardt noemt U deze nationale transportinformatierichtlijn de ‘Fox-wet’. In een land, waar wij heel veel toezichthouders hebben, maar blijkbaar weinig houders van echt toezicht, ligt hier voor de laatst genoemde groep in 2020 een enorme uitdaging! Transporteurs hebben in het kader van de veiligheid **het recht** alle noodzakelijke informatie te ontvangen en precies te weten, wat zij vervoeren!!

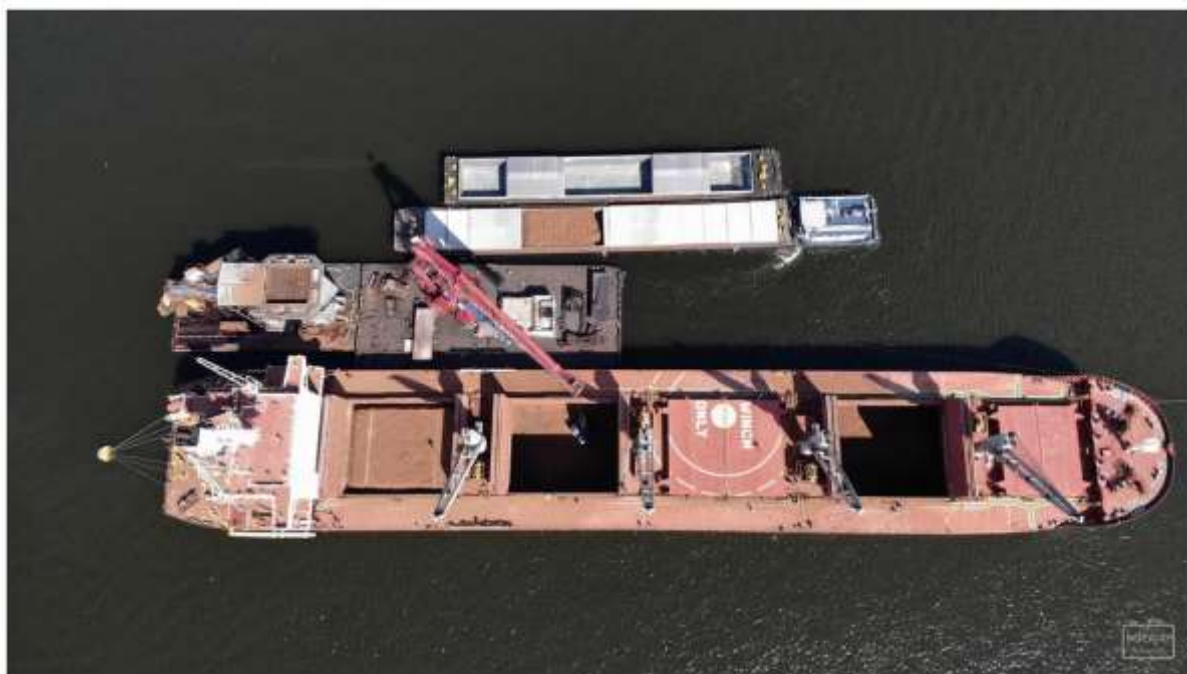
Amsterdam, 28 december 2019
A.L.Quist

NB

Cursiveringen zijn citaten

Verantwoording foto's :

- Pagina 1 : MV Smarta, dat de sunpellets vanuit Oekraïne vervoerde
- Pagina 2 : Lossen van agribulk uit een willekeurig ruim
- Pagina 4 : Willekeurige illustratie overslag van agribulk
- Pagina 5 : ms Fox gemeerd aan de drijvende steiger te Vreeswijk
- Pagina 6 : Onderzoek door inspectiediensten naar de oorzaak van de vergiftiging aan aan boord van het ms Fox te Vreeswijk
- Pagina 7 : Brand in containers aan boord MV Maersk Honam
- Pagina 7 : De wagon op het station van Oldenzaal, die niet leeg was, maar geladen
- Pagina 8 : Storten van baggerspecie in een zandgat
- Pagina 9 : Laden van luchtvracht op een platform
- Pagina 11 : Willekeurige overslag van agribulk te Amsterdam
- Pagina 12 : Willkeurige overslag van agribulk
- Pagina 12 : Sleeves met ontsmettingsmiddel op een willekeurige lading
- Pagina 13 : Het ms Fox



Overslag van agribulk te Amsterdam.



Bronvermelding :

- Artikel NRC, Camil Driessen, 9 december 2019
- Artikel Nieuwsblad Transport, Dirk van der Meulen, 11 december 2019
- Artikel AD, David Bremmer, 08 december 2019
- Artikel Tubantia, Arjan te Bogt, 08 juli 2019
- Artikel ANP, Janneke Boluijt, 13 november 2019
- Zembla, 26 september 2019
- Artikel Nieuwsblad Transport Atie Verschoor, 06 november 2009
- Artikel De Digitale Stad, Martijn Reijmerink, 10 december 2019
- Artikel MGM Themanummer 'Gegaste containers', 2007
- Artikel Internet Stad Nijkerk, 12 december 2019
- Artikel Internet Rotterdam Freight Station
- Europees Parlement, Motie verbod gebruik fosfine, 19 december 2001
- Artikel Hakai Magazine, Paul Hochenens, 07 februari 2019
- Artikel Marine Insight, 06 november 2019
- Publicatie DNV-GL, 20 december 2017
- Rapport Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung, nr. 455/15 & 58/16, 25 november 2016
- Europees Parlement : antwoord op vragen inzake fumigatiebehandelingen met fosfine, 09 juli 2009
- Arbobesluit, artikel 4.3 en 4.4
- Ministerie van VWS, RIVM, Interventiewaarden d.d. 15 november 2019
- Ministerie van VWS, RIVM, Stofdocument deel A, Fosfine
- Plan van Aanpak, Havendienst Amsterdam, 23 oktober 2018
- Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012
- Wetboek van Strafrecht: poging tot doodslag, artikel 307
- Artikel Schuttevaer, webversie, 14 december 2019, 19:11
- Rapport EU OSHA 2018
- Internet: SKYbrary Aviation Safety
- Internet: Australian Government Civil Aviation Safety Authority
- Internet: productspecificaties Arseen en Asbest

