

## **Explosiegevaar**

Bij een explosie aan boord van het mts Charlotte is op het Rhein-Hernekanaal de dertigjarige schipper om het leven gekomen. De pas drie maanden oude en 2898 ton grote tanker had zaterdag bij Ruhröl-Veba in de Stadthafen van Essen-Bottrop 1984 ton nafta gelost. 's Avonds tegen elf uur vertrok de Charlotte naar een ligplaats ongeveer drie kilometer verder ter hoogte van km. 13,4. Aansluitend werd volgens de Wasserschutzpolizei waarschijnlijk begonnen met ontgassen. Daarbij waren de schipper en de matroos aan dek. De familie zegt dat niet werd ontgast, maar ballastwater werd getrokken. Volgens de Wasserschutzpolizei is bij een eerste verhoor van de matroos gebleken, dat deze op een gegeven moment naar de machinekamer werd gestuurd. Kort daarna, zondagmorgen om twee uur, explodeerden de achterste twee ladingtanks. Daarbij kwam de schipper om het leven. Hij bevond zich aan dek en moet op slag dood zijn geweest.

## **Verlies stabiliteit**

### **De Rijn bij Keulen blijft vermoedelijk tot eind deze week gestremd voor al het scheepvaartverkeer.**

De berging van tientallen containers die zondag van een vrachtschip vielen, duurt langer dan gedacht, melden de Duitse autoriteiten maandag.

Volgens Rienk Jan Slotema van de verladersorganisatie EVO, levert de stremming een enorme kostenpost op voor de verladers.

Volgens de belangenvereniging voor de binnenvaart 'Schuttevaer', zal de schade zo'n 1,50 euro per ton vervoerde lading bedragen.

### **Slagzij**

Het Duitse schip Excelsior had volgens Duitse media zondag geprobeerd te keren op de Rijn. Dwars op de stroom gelegen maakte het vaartuig plotseling slagzij en verloor de containers. De inhoud van de meeste containers levert volgens de politie geen gevaar op voor mens of milieu. In drie gevallen zitten er wel gevaarlijke stoffen in.

Maandagochtend vroeg was er al een 'file' van zo'n vijftig schepen die wachten op het moment dat zij kunnen doorvaren. Politie en brandweer hebben meer dan honderd hulpverleners ingezet.

De Nederlandse verladersorganisatie EVO pleit voor een onderzoek naar het incident om herhaling te voorkomen. „De Rijn is de belangrijkste binnenvaartverbinding voor Nederland met de rest van Europa. Het is moeilijk om een schatting te maken van de financiële schade voor het bedrijfsleven, maar dit kost veel geld. Op zo'n korte termijn is het voor bedrijven bijna onmogelijk om een alternatief te regelen om goederen per trein of vrachtauto te laten vervoeren. Omvaren is ook geen optie.”

BNR Nieuwsradio 2007

## **Onderzoek naar instabiliteit containerschepen**

De inspectie onderzocht 19 containerschepen op de aanwezigheid van een verdacht ballastsysteem. Aanleiding voor het onderzoek was het omslaan van twee binnenvaartschepen in 2006 van hetzelfde type. Vooral door de incidenten met deze binnenvaartschepen twijfelen de inspectiediensten aan de deugdelijkheid van het ballastsysteem en de kennis van de binnenschippers die met deze systemen moeten omgaan. Uit onderzoek aan boord bleek dat door onjuist handelen het ballastsysteem de instabiliteit had vergroot. De belangrijkste conclusie uit dit onderzoek is dat blijkt dat scheepseigenaren onvoldoende kennis hebben van stabiliteitsmaterie. Ook een eerder rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, wijst als één van de voornaamste risico's in de binnenvaart de stabiliteit van het containervervoer aan.

## **Bedrijven niet bekend met risico's bestrijdingsmiddelen in containers – 18-10-2006**

Bedrijven die containers openen die in Nederland aankomen weten vrijwel nooit dat er gevaarlijke stoffen in deze containers kunnen zitten. Werknemers die de containers openen lopen het risico bedwelmd of vergiftigd te raken. Daarbij is er geen sprake van onwil, maar van onwetendheid en gemakzucht.

De inspectiediensten van de Arbeidsinspectie en de VROM-inspectie onderzochten tussen mei 2005 en april 2006 64 bedrijven die containers ontvangen van overzee. Het gaat om zogeheten gegaste containers, die per zeeschip worden vervoerd. Voor vertrek worden deze behandeld met bestrijdingsmiddelen om de inhoud te beschermen tegen ongedierte. Vóór opening van de containers moet onderzocht worden of er nog resten in zitten van schadelijke gassen. Deze kunnen namelijk leiden tot verstikking, bedwelming, vergiftiging, brand of explosies. Bedrijven die te maken krijgen met dergelijke containers zijn bijvoorbeeld grote bedrijven of groothandels die meubels, koffie, tabak, kleding of schoenen importeren. Ook expeditiebedrijven en laders en lossers komen in aanraking met de containers.

Uit de steekproef van beide inspectiediensten komt naar voren dat 97% van de bedrijven niet onderzoekt of de container gevaarlijke stoffen bevat. De meeste bedrijven kennen de risico's niet. Ook zijn er bedrijven die er te gemakkelijk op vertrouwen dat geen onderzoek nodig is, bijvoorbeeld omdat de afzender verklaart dat er geen bestrijdingsmiddelen zijn gebruikt. Deze verklaringen zijn in het verleden echter geregeld onbetrouwbaar gebleken.

Na het eerste bezoek van de inspecteurs hebben de gecontroleerde bedrijven alsnog onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in de gegaste containers. In ruim één op de drie containers (33%) bleek inderdaad sprake van te hoge concentraties bestrijdingsmiddelen.

Ook wordt geconstateerd dat bij de verwijdering van de restanten van bestrijdingsmiddelen het vaak mis gaat. Meestal gebeurde dit zonder enige vorm van persoonlijke bescherming, zoals een bril, een masker en handschoenen. Hierdoor bestaat het gevaar dat personeel de schadelijke stoffen inademt of dat ze in contact komen met de huid.

N.a.v. de inspecties wordt geconstateerd dat er geen sprake is van onwil, maar dat de kennis bij de bedrijven ontbreekt. Ze gaan er te gemakkelijk van uit dat de regels voor hen niet gelden. Daarom zal er een voorlichtingsactie van de Arbeidsinspectie volgen die gericht zal zijn op alle bedrijven die gegaste containers ontvangen. Het doel is expediteurs, distributiebedrijven en groothandels op de hoogte te stellen van de gevaren. Zo zal onder meer een brochure verschijnen over de risico's van gegaste containers.

*Bron: Ministerie van SZW, 25-09-2006*

## **Boord/boord-overslag onveilig door gebrekkige regelgeving**

De inspectie maakt zich naar aanleiding van het incident met een binnenvaarttanker zorgen over de toename van boord-boordoverslag. Diverse rederijen en verladers geven aan dat boord/boord-overslag de voorkeur heeft voor veel terminals en in de nabije toekomst sterk zal toenemen. Hierbij wordt rechtstreeks de lading van het ene schip in het andere schip, meestal een combinatie van een koopvaardij- en een binnenvaartschip, overgeslagen terwijl ze bij elkaar langszij liggen. Uit logistiek oogpunt zeer efficiënt, maar minder veilig. Bij dit soort van overslag is een deel van de regelgeving rond gevaarlijke stoffen ongeldig of niet toe te passen. Mogelijkheden om veilige vluchtwegen aan te brengen ontbreken bijvoorbeeld, zodat men in noodsituaties alleen het schip kan verlaten door overboord te

springen. Het is zeeschepen toegestaan tijdens de belading overtollige ladingsdampen naar de buitenlucht te laten ontsnappen. Blootstelling aan deze giftige dan wel brandbare gassen vormt een risico.