

Dampen happen

Geachte lezer!

Ruim een week geleden had ondergetekende via de mail het Staatsblad, nummer 170, ontvangen. Hij moest aan deze mail denken, toen een collega tankvaarder hem belde en mededeelde dat hij en zijn bemanning ‘dampen aan het happen’ waren. In het Staatsblad stond namelijk in paragraaf 1.2 dat *‘het uitstoten van dampen van vervluchtigende vloeibare stoffen voor het milieu en de mensen in de directe omgeving van het vaarwater ernstig belastend is’*. Alleen belastend voor degenen in de omgeving van het vaarwater en niet voor de bemanningsleden aan boord van tankschepen??

Het Staatsblad kondigde een wetswijziging van het Scheepsafvalstoffenbesluit aan, dat op het CDNI-Verdrag is gebaseerd. Dit verdrag verschaft meer concrete duidelijkheid aangaande de positie van opvarenden dan het Scheepsafvalstoffenbesluit. Eén van de uitgangspunten, welk tot het opstellen van dit Verdrag leidde, was *‘het beschermen van de veiligheid en gezondheid van scheepspersoneel’*, aldus de eerste pagina in het Verdrag. En juist deze gezondheid werd in het verhaal van de bellende collega bedreigd. Wat was er aan de hand?



De collega moest een grote partij jet / kerosine, UN 1863, 3 (N2+F), III laden. Dit product mag zonder dampretouraansluiting worden geladen; het heeft geen CMR-code. De schipper echter verzocht de terminal desalniettemin de dampretour aan te sluiten, zodat de bemanning niet 14 uur lang schadelijke kerosinedampen hoefde in te ademen. Dit verzoek werd door de terminal afgewezen. De reden : *“De klant wenste niet daarvoor te betalen....!!”* U leest het goed.

Blijkbaar was / is de *‘sense or urgency’* om het uitstoten van dampen überhaupt zoveel mogelijk te beperken, waar een Rapport van de Erasmus Universiteit met nadruk op wijst, bij de betreffende klant en de terminal nog niet doorgedrongen.

Nu het schip niet de mogelijkheid kreeg op het dampverwerkingssysteem van de terminal aan te koppelen, wat een schip om allerlei redenen nauwelijks kan afdwingen, restte de collega slechts 2 opties: zelf een slang op de dampretourleiding van het schip aansluiten en deze ‘over de muur’ hangen, opdat de dampen via het wateroppervlak zouden verdwijnen, of de bemanning urenlang via een rooster aan dek, de zogenaamde paddenstoel, ‘dampen laten happen’. Geheel conform een gezonde ratio koos de collega voor de eerste optie. Hiervoor had hij voldoende, grondige redenen.

Nadere bestudering van de begeleidende Safety Data Sheet (SDS) had hem immers betreffende het te laden product de volgende informatie verschaft :



- *may cause drowsiness or dizziness*
- *may be fatal if swallowed and enters airways*
- *avoid release to the environment*
- *product may release H₂S*
- *aspiration into the lungs may cause chemical pneumonitis, which can be fatal*
- *avoid all contact. Do not breath fumes and vapour. Keep upwind.*
- *may form explosive mixtures with air*
- *in case of inadequate ventilation wear respiratory protection*
- *handle substance within a closed system*
- *fuels are typically used, transferred and transported in a closed system*
- *causes skin irritations*
- *toxic to aquatic life with long lasting effects*

Een product met bovenstaande specificaties mag dus wettelijk (ADN 3.2.3.3) zonder dampretour worden geladen, omdat o.a. niet is bewezen dat de betreffende stof kanker tot gevolg kan hebben, erfelijke mutaties kan veroorzaken dan wel de vruchtbaarheid nadelig kan beïnvloeden (CMR). Dat conform het veiligheidsinformatieblad dampen van dit zelfde product absoluut **niet** moeten worden ingeademd en het product zelfs bij inademing fataal voor de gezondheid kan zijn, speelt dus blijkbaar wettelijk geen enkele rol dit product, zoals aangegeven in de SDS, ‘gesloten’ te laden. Wie kan dit nog uitleggen??

Zou de klant eveneens ‘weigeren voor een aansluiting van de dampretour te betalen’, wanneer diens zonen als bemanningsleden aan dek van het bewuste tankschip zouden lopen en aan deze dampen zouden worden blootgesteld? Zou de loading master van de terminal zijn eigen broer, wanneer deze deel van de bemanning zou uitmaken, een wacht lang bewust deze ongezonde dampen laten inademen? Ondergetekende vermoedt vrijwel zeker van niet, want dan zijn die opvarenden plotsklaps geen anonieme individuen meer....!

Is het overigens niet uitermate vreemd dat de gezondheid van bemanningsleden door de Europese Unie enerzijds wettelijk wordt beschermd (CDNI) en dat anderzijds een dergelijk product / een dergelijke gevaarlijke stof zonder dampretour mag worden geladen (ADN) ? Een discrepantie tussen 2 Europese verdragen?



Of is een product met UN 1863 geen gevaarlijke stof? Jawel! *‘Gevaarlijke stoffen zijn stoffen die door hun intrinsieke eigenschappen of omstandigheden waaronder ze voorkomen, **gevaar, schade of hinder** voor mens, dier of milieu kunnen veroorzaken’*. Wanneer U de Engelstalige inhoud van het veiligheidsinformatieblad hebt gelezen, dan hebt U kunnen constateren dat het bewuste product wel degelijk gevaarlijk, schadelijk of hinderlijk kan zijn.

Hoe is het dan mogelijk dat de EU ter bescherming van de gezondheid op basis van EU-Verordening 1097/2006 (REACH) in de SDS klip en klaar een gesloten ‘transfer’ bij deze stof voorschrijft / adviseert en dat gelijktijdig het ADN op basis van een moeilijk te volgen en vaag beslissingsschema met alleen maar sterretjes een niet-gesloten belading faciliteert? Welke ambtenaar of politicus kan dit vervolgens aan een bemanningslid van een tanker zonder te aarzelen, vrijuit te interpreteren of de waarheid geweld aan te doen, uitleggen? Het eventuele argument dat het ADN puur de veiligheid in de meest enge betekenis van het woord dient, is niet steekhoudend.



De situatie werd nog vreemder, nadat op verzoek van de schipper een inspecteur van de Divisie Havenmeester Rotterdam zich aan boord meldde. Deze wist ook niet precies, wat hij met de situatie aan moest. Hij zag zich genoodzaakt verscheidene keren contact met IL&T op te nemen, echter zonder direct uitsluitel van deze

toezichthouder te mogen ontvangen. Men zou later op de materie terugkomen.....!?

Ondergetekende vermoedt dat de materie complexer is dan zich op het eerste gezicht laat aanzien.

En passant deelde de inspecteur de collega echter wel mede, zo is in zijn rapport te lezen, dat het overboord hangen van een slang echt niet kon, want *'hierbij zou condens in de dampretourslang kunnen ontstaan, waarbij er een oppervlaktewaterverontreiniging kan plaatsvinden'*. De schipper moest, volgens hem, dan toch maar het rooster aan dek aanwenden. Klaarblijkelijk gaat het milieu boven de gezondheid van opvarenden.....! Hoe moet een dergelijke uitspraak anders worden geïnterpreteerd? Zou deze inspecteur zijn vader uren in dezelfde dampen laten bivakkeren? U mag het antwoord zelf invullen.

De consequentie van deze constatering door de medewerker van de Divisie Havenmeester m.b.t. de gekozen optie door de schipper was het onmiddellijk verwijderen van de overboord hangende slang en aansluitend het 'happen van dampen', die via de 'paddenstoel' gedurende vele uren aan dek vloeiden. Deze beslissing van de inspecteur om de dampen via een rooster aan dek te laten vloeien, is onnavolgbaar. In de Havenverordening, artikel 4.1, staat dat het verboden is stoffen uit een schip te laten ontsnappen, waardoor gevaar, schade of hinder kan ontstaan. Dus ook het ontsnappen van stoffen via 'een paddenstoel' is niet toegestaan. Correct? Dit impliceert dat de dampen in deze casus alleen nog door middel van een aansluiting op het dampverwerkingsstelsel van de wal konden / mochten / moesten worden afgevoerd.

Bovenvermeld artikel 4.1 toont ook aan dat de bewering in de Havenverordening *'dat het ADN de overslag tussen een schip en een inrichting voorschrijft en er daarom geen verdere regulering nodig is'* niet klopt. Het ADN staat immers bij deze stof het vrijkomen van gevaarlijke, schadelijke of hinderlijke dampen tijdens een belading toe; verbiedt het vrijkomen van dergelijke dampen niet (zie ADN 7.2.4.25.5, Tabel C en 3.2.33). De vraag nu is dan ook of een Havenverordening juridisch boven een Europees Verdrag uit kan gaan?

Tot slot staat de beslissing van de Havendienstmedewerker haaks op het beleid van de gemeente Rotterdam (zijn werkgever) en is om deze reden eveneens onbegrijpelijk. In de Toelichting op de Havenverordening is te lezen dat *'het beperken van emissies een belangrijk onderdeel is. De Verordening regelt in zijn algemeenheid de veilige en milieuverantwoorde behandeling van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk, waarbij het schip centraal staat. Hierbij maakt het niet uit, of het schip bij een inrichting, waarvoor een omgevingsvergunning geldt, is afgemeerd of niet'*. Volgens ondergetekende zou dit dan moeten betekenen dat een terminal conform de verordening verplicht is een dampretour aan te bieden, zeer zeker wanneer het schip hierom verzoekt en had de inspecteur de terminal hierop moeten attenderen. Zonder dampretour is er immers geen sprake van een 'veilige en milieuverantwoorde' behandeling van de lading!

In een brief van wethouder Arno Bonte d.d. 19 maart 2019 gericht aan de provincie Zuid Holland bevestigt deze nadrukkelijk dat *'de gemeente Rotterdam veel belang hecht aan een gezonde leefomgeving voor de mensen die er werken en verblijven en het **verbeteren van de luchtkwaliteit een belangrijke prioriteit is**'*.....!? In dit schrijven staat nochtans nergens dat deze gezonde leefomgeving niet voor scheepspersoneel geldt dan wel dat het verbeteren van de luchtkwaliteit specifiek aan dek van tankers geen issue is !



Is dit de eerste keer dat wat door politici / beleidsmakers / ambtenaren m.b.t. de bescherming van de gezondheid van burgers (dus ook van bemanningsleden) en het milieu wordt gezegd dan wel wordt geschreven niet correspondeert met de werkelijkheid? Nee hoor. Dit is helaas een bijna dagelijks verschijnsel aan het worden. Zeer herkenbaar voor de nauwlettend het nieuws volgende, alerte burger. Vandaar dat, volgens de schrijver, het vertrouwen van de burger in genoemde personen zienderogen in een rap tempo afneemt. Een willekeurig voorbeeld uit eigen praktijk.

Op 4 mei 2019 diende ondergetekende met hulp van relaties bij de autoriteiten in Amsterdam een verzoek tot een gesloten ontgassing in. Dit ter bescherming van de gezondheid van zijn eigen bemanningsleden en die van de omwonenden langs zijn vaartraject, van het milieu en als extra test voor een mobiele ontgassingsunit. De Divisie Havenmeester aldaar wilde graag alle medewerking verlenen. Desalniettemin werd de gesloten ontgassing door 'hogerhand' geweigerd; ondergetekende moest zijn bijna 8000 kuub kankerverwekkende stoffen maar naar de buitenlucht ventileren, maar dan wel buiten de grenzen van de hoofdstad s.v.p. !

Twee dagen eerder was de tegenhanger van de Rotterdamse wethouder Bonte, wethoudster Dijkema van Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit te gast in een praatprogramma op televisie, alwaar zij met glimmende ogen de beslissing verdedigde vanaf 2030 geen auto's rijdende op fossiele brandstoffen in de stad meer toe te staan, daar de Amsterdammer volgens studies ten gevolge van een zeer slechte luchtkwaliteit maanden korter leefde dan de gemiddelde Nederlander. Als zijnde 'hogehand' zou zij met het Actieplan Schone Lucht in de hand de luchtkwaliteit bewaken; dus geen troep meer de lucht in blazen!!



Hoe werkt het in Nederland? Welnu, je beweert voor de bühne dat je ten koste van alles voor een goede luchtkwaliteit gaat. En plein public verdedig je fanatiek het milieu. Intussen dwing je als uiteindelijke verantwoordelijke achter de coulissen

iemand 8000 kubieke meters carcinogene stoffen de lucht in te blazen (is niet gebeurd dankzij de niet aflatende inzet van het Havenbedrijf te Rotterdam, dat ondanks enig verzet door derden wel medewerking aan een gesloten ontgassing verleende). In de schijnwerpers toon je je uitermate begaan met de gezondheid van je eigen inwoners specifiek en de volksgezondheid in het algemeen. Twee dagen later zadel je zonder blikken of blozen ingezetenen van andere gemeenten met die gezondheidsbedreigende problemen op, die jezelf niet in je stad wenst. Of je schrijft voor een gezonde werkomgeving te gaan en tegelijkertijd verplicht je via een onderdaan werkenden urenlang zeer ongezonde dampen in te ademen. Dit noemt ondergetekende 'de burger voor het lapje houden'. En dit is een eufemisme.

Momenteel is het wachten op een definitief, hopelijk bevredigend **éénduidig** antwoord van IL&T. Op voorhand stelt de schrijver nu reeds dat het niet overboord mogen hangen van een slang dan wel één of ander verbod alleen geldend voor het schip in dezen het structurele, oorzakelijke probleem niet oplost (zoals tegenwoordig vaak de werkelijke oorzaken van problemen niet meer worden opgelost, maar slechts de gevolgen van problemen worden aangepakt).

De kern van de problematiek is gelegen in het feit dat '*commerciële motieven veelal leidend zijn*', zoals het Rapport van de Erasmus Universiteit reeds in het kader van het ontgassen constateerde, maar welke motieven nu ook leidend blijken te zijn bij de keuze wel of geen dampretourmogelijkheid aan te bieden. Financieel gewin lijkt boven alles te gaan. Deze leidende commercieel / financieel getinte motieven dienen te worden geëlimineerd. Indien dit niet door een mentaliteitsverandering (het doordrongen zijn van een 'sense of urgency') geschiedt, rest slechts nog de wettelijke route.



Anno 2020 worden ten gevolge van 'een stagnatie in het ontgassingsdossier' (reeds in 2017 door de Erasmus Universiteit geconstateerd en nog steeds actueel helaas) bemanningsleden van tankers nog altijd geheel onnodig aan zeer gevaarlijke gassen en dampen blootgesteld. De aandacht rond het ontgassingsprobleem gaat hierbij vooral naar de bewoners langs de rivieren / kanalen en het milieu uit. Zelden of nooit naar de anonieme bemanningsleden van tankers.

Anno 2020 worden anonieme opvarenden van tankschepen nog steeds gedwongen urenlang niet ongevaarlijke dampen in te ademen, omdat de aandacht vooral naar het milieu uitgaat en juiste wetgeving ontbreekt, waarop vervolgens een kleine groep mensen zonder geweten deze maas in het wettelijke net in eigen, hoofdzakelijk financieel, voordeel ten volle tracht uit te buiten.



Wie wil voor beide misstanden de volledige verantwoording nemen? Welke persoon wil het op zijn of haar geweten hebben dat hij / zij willens en wetens de gezondheid van werknemers aan boord van tankschepen in gevaar brengt? Het zijn alleen al die anonieme bemanningsleden van tankers die als enigen in eerste linie direct met de gevolgen van gevaarlijke, schadelijke of hinderlijke dampen / gassen hebben te maken. Zij zijn de enige, echte slachtoffers van de 'leidende commerciële motieven' en een 'stagnerende besluitvorming'. Niet de 'mensen in de directe omgeving van het vaarwater'.

Noch de inspecteur van de Divisie Havenmeester Rotterdam noch IL&T waren in staat onmiddellijk een adequate oplossing voor het probleem 'dampen happen' aan te dragen. Daarom hierbij de volgende suggestie van de schrijver: indien U als beleidsmaker / ambtenaar werkelijk van mening bent dat elke burger recht op een gezonde werkomgeving dan wel een goede luchtkwaliteit heeft, een grondrecht overigens, zorg dan zo spoedig mogelijk voor een wettelijke richtlijn (bijvoorbeeld bij Algemene Maatregel van Bestuur), die het laden van welk gevaarlijk, schadelijk of hinderlijk vloeibaar product dan ook, genoemd in het ADN, zonder dampretour landelijk verbiedt. Vervolgens ook op Europees niveau om een ongelijk speelveld te voorkomen (in Antwerpen worden nog volop steigers zonder dampretour gebouwd). Alleen op deze wijze kan de gezondheid van scheepspersoneel tijdens alle toekomstige beladingen daadwerkelijk worden beschermd en hoeven bemanningsleden zonder gezicht niet langer 'dampen te happen'.

Een dergelijke maatregel zal bij sommigen in het wereldje van de olie voor de nodige reuring zorgen. Enkele terminals zullen zich naar alle waarschijnlijkheid beroepen op het feit dat hun 'infrastructuur daar niet op is berekend', maar hebben zij de afgelopen 40 jaar niet voldoende tijd gehad hun zaakjes op orde te brengen (de eerste schepen met dampretour zijn inmiddels al gesloopt)? Onlangs nieuw opgeleverde terminals /steigers zonder juiste infrastructuur geven naar mening van de schrijver blijk van ondoordacht, gewetenloos ondernemerschap; het was een bewuste keuze tegen beter weten in steigers zonder dampretour te bouwen. Een voorbeeld van het ontbreken van een 'sense of urgency'. In beiden gevallen draaide / draait het ordinair om geld; het niet willen investeren in. Mag louter en alleen geld in dezen boven het aspect gezondheid gaan?

Ambtenaren / beleidsmakers / instanties gaan in dezen ook niet allemaal geheel vrij uit. Zij hebben ondernemingen aan de wal in het kader van de veiligheid en de volksgezondheid vergunningen verstrekt, die scheepseigenaren nooit zouden hebben gekregen. Een voorbeeld: een nieuwe C-tanker moet voor het verkrijgen van een certificaat worden afgenomen. De persoon, die het schip checkt, ontdekt dat één leiding aan dek geen spatbeveiliging heeft. De reder antwoordt dat hij de bewuste leiding alleen voor het laden / lossen van dieselolie zal gaan gebruiken. Krijgt het schip zijn certificaat? Nee.

Een andere persoon gaat een nieuwe terminal controleren. De onderneming heeft een aanvraag ingediend exact dezelfde ADN-stoffen te mogen opslaan en te verladen, welke ook in een C-tanker zijn toegelaten. Op een steiger aangekomen ontdekt de keurende persoon een laadarm zonder dampretour. De manager antwoordt dat hij deze arm alleen voor het laden en lossen van dieselolie zal gaan gebruiken. Krijgt de terminal haar vergunning? Ja. Ondergetekende noemt dit met 2 maten meten. Nu zal er beslist iemand opstaan, die zegt dat dit komt door verschillende onderliggende wetgeving, maar dat verandert niets aan het feit; dan klopt naar mening van de schrijver en velen met hem de wetgeving simpelweg niet.



De Corona crisis heeft onomstotelijk aangetoond dat in het geval van de bescherming van de volksgezondheid een complete economie kan worden stilgelegd. Dan zou ter bescherming van de gezondheid van bemanningsleden aan boord van tankschepen niet één enkele wettelijke maatregel kunnen worden genomen, welke voorkomt dat hun gezondheid niet langer wordt geschaad door onnodig aan gevaarlijke, schadelijke of hinderlijke dampen te worden blootgesteld???

Hopelijk duurt het wachten op een adequate landelijke oplossing in deze casus niet zo lang als die in het ontgassingsdossier. Is het gedurende beladingen langdurig ‘dampen happen’ door bemanningsleden aan boord van tankers spoedig voltooid verleden tijd.

A.L.Quist

Antwerpen, 29 juni 2020

NB

Cursiveringen zijn citaten

Bronvermelding:

- Safety Data Sheet Jet / Kerosine EC 294-799-5
- EG Verordening 1907 / 2006 (REACH)
- Wet Milieubeheer
- Scheepsafvalstoffenbesluit
- Vessel Boarding Report BNLRTM20043977
- Brief gemeente Rotterdam nr. BS19/00210/ 19bb13123
- Rapport Erasmus Universiteit d.d. 14 maart 2018
- Havenverordening Rotterdam, 19bb23534
- CDNI Verdrag
- GHS
- ADN 2019
- Staatsblad nr. 170
- Pauw mei 2019
- Diverse internet sites
- Arboportaal

