

BELGISCHE SENAAT

Zitting 2008-2009

17 maart 2009

Schriftelijke vraag nr. 4-3204

van Margriet Hermans (Open Vld)

aan de vice-eersteminister en minister van Werk en Gelijke Kansen

Zeecontainers - Gas ter bestrijding van ongedierte - Gezondheidsrisico's - Maatregelen

container
volksgezondheid
zuivering
giftige stof
douanecontrole
gezondheid op het werk

17/3/2009 Verzending vraag
(Einde van de antwoordtermijn: 16/4/2009)
11/9/2009 Antwoord

Ook gesteld aan : schriftelijke vraag 4-3203
Ook gesteld aan : schriftelijke vraag 4-3205

SÉNAT DE BELGIQUE

Session 2008-2009

17 mars 2009

Question écrite n° 4-3204

de Margriet Hermans (Open Vld)

à la vice-première ministre et ministre de l'Emploi et de l'Égalité des chances

Conteneurs maritimes - Gaz visant à lutter contre les animaux nuisibles - Risques pour la santé - Mesures

conteneur
santé publique
assainissement
substance toxique
contrôle de douane
santé au travail

17/3/2009 Verzending vraag
(Einde van de antwoordtermijn: 16/4/2009)
11/9/2009 Antwoord

Ook gesteld aan : schriftelijke vraag 4-3203
Ook gesteld aan : schriftelijke vraag 4-3205

Vraag nr. 4-3204 d.d. 17 maart 2009 : (Vraag gesteld in het Nederlands)

Het gif dat in zeecontainers zit om ongedierte of schimmelvorming te bestrijden, is gevaarlijk voor mensen die met de containers werken. De afgelopen tijd zijn er in Nederland verschillende ongelukken geweest waarbij werknemers ziek zijn geworden. Ook voor consumenten zijn er risico's door het gif, melden wetenschappers in het Nederlandse TV-programma Zembla.

Het Nederlandse Rijksinstituut voor volksgezondheid en milieu (RIVM) zou er altijd vanuit zijn gegaan dat het gif in de containers geen risico's voor de gezondheid met zich meebrengt. Dit werd echter weerlegd. Aldus zou blijken dat er vooral risico's zijn bij matrassen die in de containers hebben gezeten, omdat de matrassen het gif absorberen. Ook pinda's, cacao, schoenen en vibrators die via containers Nederland binnenkomen, kunnen gevaar opleveren. Naar aanleiding van de vele klachten liet de Nederlandse minister van Milieu Jacqueline Cramer weten dat containers met een te hoge concentratie gas de Rotterdamse haven pas mogen verlaten als ze volledig zijn ontgast. De Nederlandse vakbonden vinden dit onvoldoende.

Graag kreeg ik een antwoord op de volgende vragen:

1. Kan de geachte minister aangeven welke de aanpak in ons land is van de zeecontainers die met gas en / of andere producten werden behandeld?
2. Kan aangegeven worden of er bij ons reeds behandelde zeecontainers werden geweigerd en of teruggezonden? Zo ja, om hoeveel zeecontainers gaat het op jaarbasis en is er een tendens?
3. Welk zijn de meest voorkomende producten bij het behandelen en/of het ontsmetten van zeecontainers en welke producten zijn schadelijk? Werden deze bij ons reeds aangetroffen?
4. Kan aangegeven worden hoeveel zeecontainers bij ons worden onderzocht naar giftige gassen op jaarbasis alsook aangeven hoeveel personeelsleden specifiek het gif in zeecontainers onderzoeken?
5. Kan aangegeven over welke apparatuur deze diensten beschikken om giftige gassen op te sporen alsook of deze volstaan?
6. Is de geachte minister het eens met de Nederlandse strategie, waarbij containers met een te hoge concentratie gas de havens pas mogen verlaten als ze volledig zijn ontgast? Kan dit toegelicht worden alsook aangegeven worden of andere maatregelen noodzakelijk zijn?

Question n° 4-3204 du 17 mars 2009 : (Question posée en néerlandais)

Le poison contenu dans les conteneurs maritimes et destiné à lutter contre les animaux nuisibles ou la formation de moisissure est dangereux pour les personnes qui travaillent avec ces conteneurs. Ces derniers temps, plusieurs accidents ont eu lieu aux Pays-Bas, accidents à la suite desquels des travailleurs sont tombés malades. Selon des scientifiques interrogés dans l'émission Zembla de la télévision néerlandaise, les consommateurs courent eux aussi un risque à cause du poison.

L'institut royal néerlandais pour la santé publique et l'environnement (Nederlandsche Rijksinstituut voor volksgezondheid en milieu (RIVM)) aurait toujours estimé que le poison contenu dans les conteneurs ne présente aucun risque pour la santé. Cela a toutefois été réfuté. Il semblerait ainsi que le risque existe surtout pour les matelas ayant été stockés dans ces conteneurs parce qu'ils absorbent le poison. Les cacahouètes, le beurre de cacao, les chaussures et les vibromasseurs qui arrivent aux Pays-Bas dans des conteneurs peuvent eux aussi présenter un danger. A la suite de nombreuses plaintes, la ministre néerlandaise de l'Environnement, Jacqueline Cramer, a fait savoir que les conteneurs présentant une trop grande concentration de gaz ne peuvent quitter le port de Rotterdam qu'après avoir été intégralement dégazés. Les syndicats néerlandais ont estimé que cette mesure était insuffisante.

J'aimerais obtenir une réponse aux questions suivantes.

1. Le ministre peut-il indiquer comment notre pays s'occupe des conteneurs maritimes qui sont traités avec des gaz ou d'autres produits?
2. Des conteneurs maritimes déjà traités dans notre pays ont-ils été refusés et renvoyés? Si c'est le cas, de combien de conteneurs s'agit-il annuellement? Comment ce nombre évolue-t-il?
3. Quels sont les produits les plus fréquemment utilisés pour le traitement et/ou la désinfection des conteneurs maritimes? Quels produits sont-ils nocifs? Ont-ils déjà été découverts chez nous?
4. Dans combien de conteneurs maritimes procède-t-on chaque année à une recherche des gaz toxiques? Combien de membres du personnel procèdent-ils à cette recherche spécifique?
5. De quels appareils ces services disposent-ils pour rechercher les gaz toxiques? Suffisent-ils?
6. Le ministre est-il d'accord avec la stratégie néerlandaise selon laquelle les conteneurs présentant une concentration trop élevée de gaz ne peuvent quitter les ports qu'après avoir été intégralement dégazés? Peut-il apporter des explications supplémentaires? D'autres mesures sont-elles nécessaires?

Antwoord ontvangen op 11 september 2009 :

Gelieve hierna het antwoord op de gestelde vragen te vinden.

De problematiek van de begaste zeecontainers met importgoederen heeft zowel een impact op de werknemers die de containers openen en uitladen, als op de verbruikers van de goederen die deze containers bevatten. Wat dit laatste aspect betreft verwijs ik u naar mijn collega's de minister van Volksgezondheid en de minister van Klimaat en Energie. Het hier gegeven antwoord beperkt zich tot de bescherming van de werknemers, die tot mijn bevoegdheid behoort.

Wat de werknemers en hun werkgevers betreft is het koninklijk besluit van 11 maart 2002 betreffende de bescherming van de gezondheid en de veiligheid van de werknemers tegen de risico's van chemische agentia op het werk steeds van toepassing: men heeft hier immers te maken met situaties waar er op de arbeidsplaats chemische agentia aanwezig zijn of kunnen zijn. Dit koninklijk besluit legt regels op voor ondermeer de risicoanalyse, de te nemen preventiemaatregelen, de informatie en opleiding van de werknemers.

Daarnaast stelt het koninklijk besluit van 14 januari 1992 houdende reglementering van begassing strikte regels vast voor de begassing, het toezicht tijdens de begassing, de verluchting na de begassing en het vrijgeven van de begaste ruimte.

De internationale bepalingen betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de zee laten toe dat containers onder gas vervoerd worden. Deze containers dienen wel voorzien te worden van de nodige veiligheidssignalisatie. Nadat de container ontgast is dient nog steeds een etiket met de datum van ontgassing aangebracht te worden.

De zeecontainers waarvan sprake in uw vraag hebben in feite betrekking op toestanden die een inbreuk vormen op deze internationale reglementeringen: containers die niet of onvoldoende ontgast werden en die niet voorzien zijn van de nodige veiligheidssignalisatie. Hoewel er hierover weinig steekhoudend cijfermateriaal te bekomen is, kan men toch zeker stellen dat het hier een reëel probleem betreft: zo verwijst bijvoorbeeld het Nederlandse 'Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) in haar rapport "De risico's van milieugevaarlijke stoffen in importcontainers" (RIVM Rapport 609021054/2007)' naar een studie waarin geconcludeerd wordt dat slechts 2% van de in het buitenland begaste containers van de reglementaire signalisatie voorzien zijn.

1. Uit de hierboven geschetste stand van zaken volgt dat de werkgevers wiens werknemers dergelijke containers moeten betreden, in hun risicoanalyse de mogelijkheid dat er een begassing heeft plaatsgevonden moeten incalculeren.

Informatie betreffende de praktijken in de haven van Antwerpen, verkregen bij de gemeenschappelijke preventiedienst van de haven van Antwerpen leert dat de containers op het schip door de containermarkeerder uitwendig worden bekeken voor registratie en daarbij wordt gelet op verdachte tekens van begassing: afgeplakte deuren, dichtgemaakte ventilatieopeningen, etiketten (al dan niet reglementair naar grootte, vorm en pictogram

Réponse reçue le 11 septembre 2009 :

Veillez trouver ci-après la réponse aux questions posées.

La problématique des containers maritimes fumigés avec des biens importés a un impact tant sur les travailleurs qui ouvrent et déchargent ces containers que sur les consommateurs des biens contenus dans ces containers. En ce qui concerne ce dernier aspect, je vous renvoie à ma collègue, la ministre de la Santé publique, et à mon collègue, le ministre du Climat et de l'Énergie. La réponse donnée ici se limite à la protection des travailleurs, qui fait partie de mes compétences.

En ce qui concerne les travailleurs et leurs employeurs, l'arrêté royal du 11 mars 2002 relatif à la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs contre les risques liés à des agents chimiques sur le lieu de travail est toujours d'application : en effet, il s'agit de situations où des agents chimiques sont présents ou sont susceptibles de l'être sur le lieu de travail. Cet arrêté royal impose des règles entre autres pour l'analyse des risques, les mesures de prévention à prendre, l'information et la formation des travailleurs.

En outre, l'arrêté royal du 14 janvier 1992 réglementant les fumigations fixe des règles strictes pour la fumigation, le contrôle lors de la fumigation, la ventilation après la fumigation et la levée de l'interdiction d'accès de l'espace fumigé.

Les dispositions internationales relatives au transport de marchandises dangereuses par la mer permettent que des containers sous fumigation soient transportés. Ces containers doivent être pourvus de la signalisation de sécurité nécessaire. Après avoir dégazé le container, il faut encore apposer une étiquette avec la date du dégazage.

Les containers maritimes abordés dans votre question concernent en fait les situations qui constituent une infraction à ces réglementations internationales : les containers qui ne sont pas dégazés ou pas suffisamment et qui ne sont pas pourvus de la signalisation de sécurité nécessaire. Bien qu'à ce sujet il existe peu de matériel chiffré irréfutable, on peut toutefois affirmer avec certitude qu'il s'agit ici d'un réel problème : ainsi par exemple l'institut néerlandais « Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) » renvoie dans son rapport « De risico's van milieugevaarlijke stoffen in importcontainers (RIVM Rapport 609021054/2007) » à une étude dans laquelle il est conclu que seuls 2% des containers fumigés à l'étranger sont pourvus de la signalisation réglementaire.

1. Il résulte de la situation esquissée ci-dessus que les employeurs dont les travailleurs doivent entrer dans de tels containers, doivent prévoir dans leur analyse des risques la possibilité qu'une fumigation ait eu lieu.

Une information relative aux pratiques au port d'Anvers, obtenue auprès du service de prévention commun du port d'Anvers révèle que le marqueur de containers examine extérieurement les containers sur le bateau, pour l'enregistrement, et, à cette occasion, fait attention aux signes suspects de fumigation : portes collées, ouvertures de ventilation comblées, étiquettes (réglementaires ou non quant à la grandeur, la forme et le contenu du

inhoud), enz. Normaal gesproken moet de havenkapitein ingelicht worden over het toekomen van “gevaarlijke” containers via de informatie op de transportdocumenten. Indien een verdachte container geopend moet worden, analyseert een speciaal erkende gebruiker (i.e. een persoon die door de ministers die Leefmilieu en Werk onder hun bevoegdheid hebben, erkend is om begassingsproducten te gebruiken) vooraf de in de container aanwezige gassen. Indien de aanwezigheid van een begassingsproduct wordt vastgesteld en het bedrijf beschikt niet over een fumigatiezone, dan wordt de container naar een dergelijke zone getransporteerd voor het openen en beluchten door een speciaal erkende gebruiker. Enkele bedrijven beschikken over een PID-meettoestel (foto-ionisatiedetector) met een lange sonde om zelf een screening uit te voeren. In het geval van een positief resultaat wordt een beroep gedaan op een speciaal erkende gebruiker voor bijkomende metingen en zo nodig het beluchten in een fumigatiezone.

Er bestaat een veiligheidsinstructiekaart voor het openen van containers (voor alle containers, ook de niet verdachte).

De belangrijkste instructie is dat de container, vooraleer hij betreden wordt, minstens vijftien minuten open moet staan. Verder moet men bij het openen van de container aan de zijkant van de container staan (en niet voor de opening).

Waarschijnlijk zullen de bedrijven nog bijkomende meetapparatuur aankopen en zullen meer havenarbeiders een specifieke opleiding krijgen (soorten gassen en hun risico's, gebruik van het toestel en de beperkingen ervan).

2. Het behoort niet tot de opdrachten van mijn departement systematisch containers te controleren en op basis hiervan te beslissen tot het weigeren of terugsturen ervan.

3. De volgende stoffen worden vaak toegepast als begassingsmiddel: methylbromide, fosforhydride, sulfuryldifluoride. Al deze stoffen hebben schadelijke eigenschappen. Wanneer ze gebruikt worden of werknemers er mee in contact kunnen komen moet de werkgever passende preventie maatregelen treffen, waarbij eveneens rekening wordt gehouden met de grenswaarden voor blootstelling die voor deze stoffen zijn vastgesteld in het in de inleiding vermelde koninklijk besluit van 11 maart 2002.

4. Zie het antwoord op vraag 2.

5. In vraag 5 wordt niet gepreciseerd wie er bedoeld wordt met “deze diensten”. In het antwoord op vraag 1 word reeds meetapparatuur vernoemd. Bij de keuze van een meetmethode spelen de volgende overwegingen een rol: de snelheid waarmee het resultaat moet beschikbaar zijn, de selectiviteit, de gevoeligheid, de gewenste detectielimiet, het gebruiksgemak en de kostprijs.

6. Het in de inleiding vermelde koninklijk besluit van 14 januari 1992 houdende reglementering van begassing verbiedt het vervoer van begaste transportmiddelen die niet werden vrijgegeven. De internationale reglementering betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen, daarentegen, laat het vervoer van begaste transportmiddelen onder bepaalde

pictogramme), etc. Normalement, le capitaine du port doit être informé de l'arrivée de containers « dangereux » via l'information sur les documents de transport. Si un container suspect doit être ouvert, un utilisateur spécialement agréé (i.e. une personne qui est agréée par les ministres ayant l'Environnement et l'Emploi dans leurs compétences, pour utiliser des produits de fumigation) analyse, au préalable, les gaz contenus dans le container. Si la présence d'un produit de fumigation est constatée et si l'entreprise ne dispose pas d'une zone de fumigation, le container est alors transporté dans une telle zone pour l'ouverture et l'aération par un utilisateur spécialement agréé. Quelques entreprises disposent d'un appareil de mesure PID (détecteur par photo-ionisation) avec une longue sonde pour effectuer elles-mêmes un screening. Dans le cas d'un résultat positif, il est fait appel à un utilisateur spécialement agréé pour des mesures supplémentaires et si nécessaire l'aération dans une zone de fumigation.

Il existe une carte d'instructions de sécurité pour l'ouverture des containers (pour tous les containers, également les non suspects).

L'instruction la plus importante est de laisser le container ouvert au minimum quinze minutes avant d'y entrer. De plus, pour ouvrir le container, il faut se placer sur le côté du container (et pas devant l'ouverture).

Probablement, les entreprises achèteront des appareils de mesure supplémentaires et plus de travailleurs portuaires recevront une formation spécifique (types de gaz et leurs risques, utilisation de l'appareil et ses limites).

2. Mon département n'a pas pour mission de contrôler systématiquement les containers et de décider sur cette base de leur refus ou de leur renvoi.

3. Les substances suivantes sont souvent appliquées comme agent de fumigation : le bromure de méthyle, l'hydruure de phosphore et le difluorure de sulfuryle. Toutes ces substances ont des propriétés nocives. Lorsqu'elles sont utilisées ou lorsque des travailleurs peuvent entrer en contact avec elles, l'employeur doit prendre les mesures de prévention adéquates tenant compte des valeurs limites d'exposition qui sont fixées pour ces substances dans l'arrêté royal du 11 mars 2002 mentionné dans l'introduction.

4. Voir réponse à la question 2.

5. La question 5 ne précise pas qui est visé par « ces services ». Dans la réponse à la question 1, le matériel de mesure est déjà évoqué. Lors du choix d'une méthode de mesure, les considérations suivantes jouent un rôle : la rapidité avec laquelle le résultat doit être disponible, la sélectivité, la sensibilité, la limite de détection souhaitée, l'aisance d'utilisation et le coût.

6. L'arrêté royal du 14 janvier 1992 réglementant les fumigations mentionné dans l'introduction interdit le transport de moyens de transport fumigés dont l'interdiction d'accès n'a pas été levée. La réglementation internationale relative au transport des marchandises

voorwaarden wel toe.

Het is daarom van cruciaal belang dat de ontvangers van containers (op de eindbestemming van de container) of iedereen die om beroepsredenen containers moet betreden, zich bewust zijn van de risico's van containers onder gas, en van de problematiek van de begaste maar niet geëtiketteerde containers, en dat hiermee rekening wordt gehouden in de risicoanalyse, vermeld in de inleiding van dit antwoord. Ik zal dan ook een initiatief nemen om de bij deze problematiek betrokken ministers (zoals bijvoorbeeld de minister van Financiën wat de douane betreft, de minister van Binnenlandse zaken wat de politie betreft, de minister van Mobiliteit wat het vervoer betreft) nader te informeren en te sensibiliseren, opdat de ambtenaren van hun departement die containers moeten openen een adequate bescherming zouden genieten.

dangereuses autorise, en revanche, le transport de moyens de transports fumigés, à certaines conditions.

C'est pourquoi il est d'un intérêt crucial que les destinataires des containers (à la destination finale du container) ou toute personne qui doit entrer dans les containers pour des raisons professionnelles soient conscients des risques des containers fumigés et de la problématique des containers fumigés, mais non étiquetés et qu'il en soit tenu compte dans l'analyse des risques, mentionnée dans l'introduction de cette réponse. Je prendrai donc une initiative pour informer et sensibiliser les ministres concernés par cette problématique (tels que par exemple le ministre des Finances en ce qui concerne la douane, le ministre de l'Intérieur en ce qui concerne la police, le ministre de la Mobilité en ce qui concerne le transport), afin que les fonctionnaires de leur département qui sont amenés à ouvrir ces containers jouissent d'une protection adéquate.