

ASV Kritisch over regels voor fosfinemetingen aan boord.

Vaststelling van de staat van de lading mag nooit bij de schipper liggen!

Fosfine in de binnenvaart: het probleem.

Binnen de binnenvaart is het gebruik van fosfine (PH₃) een terugkerend veiligheid's dossier. Dit giftige gas wordt gebruikt voor het begassen van granen en veevoederproducten tijdens opslag en transport. Hoewel fosfine een effectief middel is tegen ongedierte, brengt het aanzienlijke risico's met zich mee voor bemanningen aan boord van binnenvaartschepen.

Tijdens het **Ketenoverleg van 14 oktober 2025** werden er mededelingen gedaan aan ILT, Het Comité van Graanhandelaren, Groene erkenningen, KBN, ASV, Haven bedrijf Amsterdam, Havenbedrijf Rotterdam, EWS en Spike over de laatste stand van zaken omtrent het onder ADN brengen van **ex gegaste** en **eventueel ex gegaste ladingen**. Hierin kwam naar voren dat

- **Een vrijgave meting gedaan moet worden voor vertrek van het binnenvaartschip**
 - o **0.1 ppm grenswaarde boven de lading**
 - o **0.03 ppm grenswaarde voor in de accommodaties**
- **Meetapparatuur aanwezig moet zijn in iedere ruimte waar zich mensen kunnen begeven**
- **Rapportage plicht aan de schipper moet worden gedaan.**
- **Incidenten dienen gemeld te worden**

Dat betekent concreet dat er dus in ieder vertrek aan boord waar mensen wonen of werken detectie apparatuur aanwezig moet zijn. Dat betekent dus in de stuurhut, woonruimtes, slaapkamers maar ook machinekamers en ga zo maar door over heel het schip of koppelverband meetapparatuur aanwezig moet zijn volgens de voorgestelde regels. Dit zijn allemaal losse apparaten omdat er op de markt geen stationaire meetinstallaties beschikbaar zijn voor fosfine. Een centrale meldinstallatie zoals de brandmelders bij de meeste van u wel bekend zullen zijn bestaat er simpelweg niet voor fosfine.

Ook een probleem is dat de waarde van 0.03 ppm (parts per million) heel dicht bij de technische limit van de meetapparatuur ligt. En daardoor **de metingen onnauwkeurig worden**.

En dat terwijl sommigen maar heel sporadisch een transport van deze lading uitvoeren. U zult begrijpen dat de ASV zich niet achter deze voorstellen kan scharen.

Volgens de ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) zijn deze voorstellen goed bedoeld maar **technisch praktisch en financieel onuitvoerbaar**. Het aanbrengen van detectie systemen in alle genoemde ruimtes zou leiden tot een aanzienlijke kostenpost en

complexe installatie vereisten, en een toename van het aantal foutieve alarm meldingen zonder dat dit de daadwerkelijke veiligheid proportioneel verhoogt.

Ook zullen er als dit voorstel zijn doorgang vind speciale ligplaatsen gecreëerd moeten worden voor schepen die deze mogelijk ex gegaste ladingen vervoeren. Immers een schip dat deze lading nooit vervoerd zal niet in deze detectie apparatuur investeren, maar staat bij het naast elkaar in een haven of aan een ligplaats liggen wel bloot aan de zelfde mogelijke gassen die vrij kunnen komen.

Technische grenzen en risico's op valse meldingen.

Uit het door de ASV gevoerde technische **overleg met Dräger** (een fabrikant van dergelijke meet en detectie apparatuur) blijkt dat de huidige meetapparatuur niet in staat is om consequent betrouwbaar te meten op de waarde van 0.03 ppm.

De grens van 0.03 ppm ligt namelijk heel dicht tegen de technische limiet van de meetapparatuur aan aldus een vertegenwoordiger van Dräger. De sensoren vertonen drift (verschuiving van de meetwaarde) en reageren bovendien op andere gassen waaronder uitlaatgassen en sigarettenrook. Dat leidt tot **valse meldingen** waardoor het systeem aan betrouwbaarheid inboet.

Ook de onderhoudsvereisten zijn fors. De kalibratie van iedere detectiemeter zou ieder half jaar moeten gebeuren.

Ter indicatie: De prijs van een Dräger Pac 8000 PH₃ detector zou in aanschaf ergens rond de €800,- ex BTW liggen. En vergeet niet **dat u zo'n apparaat voor ieder bemanningslid nodig hebt.**

Wat het voor uw bedrijf of schip zal gaan kosten kunt u zelf wel uitrekenen. Vergeet ook niet het onderhoud halfjaarlijkse controles en eventuele vervanging in uw berekening mee te nemen.

De ASV over verantwoordelijkheid en realisme.

De ASV benadrukt dat het **vrijgeven van de lading en het veilig laden** primair de verantwoordelijkheid is van de **verlader of gassingsleider**. En absoluut niet die van de schipper. De rol van de schipper begint pas op het moment dat de lading officieel is vrijgegeven voor vervoer. De gassingsleider dient te waarborgen dat alle handelingen met en rondom de lading veilig kunnen geschieden. En dat er ook een vrijgave verklaring word verstrekt.

De schipper en zijn bemanning moeten er van uit mogen gaan dat de lading veilig is en vrij van gevaarlijke concentraties fosfine op het moment dat de lading word overgenomen. De ASV vind het daarom **onacceptabel** dat er voorstellen gedaan zijn waarbij de schipper verantwoordelijk zou worden gehouden voor **het continu monitoren van gaswaarden** in verblijven of boven de lading.

De bemanning zou zich kunnen beschermen met draagbare detectors tijdens risicovolle werkzaamheden zoals het openen van luiken, laden en lossen van de lading. De ASV

raad het aan om bij dit soort werkzaamheden een detector te gebruiken. Maar dit zou **op generlei wijze een verplichting mogen worden**.

Ook het instellen van een **verplichting tot gasdetectie** in alle verblijven zou volgens de ASV een onevenredige lastenverzwaring betekenen, met hoge kosten kans op foutmeldingen en onduidelijkheid over de aansprakelijkheid.

Ook het feit dat er **geen stationaire meters geschikt voor verblijven op de markt zijn** en er dus overal losse detectie apparaten aanwezig moeten zijn klinkt voor de ASV **niet als werkbaar**.

Daarbij zouden schippers die geen invloed hebben op het fumigatieproces zelf onterecht verantwoordelijk worden gemaakt voor de risico's die buiten hun controle liggen.

De veiligheid van de bemanning begint bij een veilige lading. En niet in eerste plaats bij detectie meters op de borst van ieder bemanningslid en met detectie meters in de verblijven van de accommodaties aldus de ASV.

De verantwoordelijkheid ligt namelijk bij de verlader en de gassingsleider. De schipper moet kunnen vertrouwen op de deskundigheid van deze mensen en de vrijgave van de lading.

De ASV standpunten samengevat.

1. **Geen verplichting voor gebruik detectie apparatuur.**
2. **Alles op alles zetten om te komen tot een verbod op het gebruik van losse fosfine tabletten.** En dus een verplichting tot het gebruik van sleeves zodat het gas controleerbaar en beheersbaar blijft.
3. **Heldere verantwoordelijkheid.** Metingen en het garanderen van de veiligheid horen bij de verlader, en niet bij de schipper
4. **Regelgeving moet realistisch en uitvoerbaar zijn.** Overbelasting van de binnenvaartsector met onpraktische en onuitvoerbare eisen schaad de veiligheid uiteindelijk meer dan dat het helpt.

Veiligheid mag niet een verschuiving van de verantwoording betekenen.

De ASV onderkent de noodzaak om fosfine-risico's heel erg serieus te nemen, en steunt de initiatieven om de veiligheid verder te verbeteren. En tegelijkertijd benadrukt de ASV dat de sector gebaad is bij **realistische, technisch haalbare en economisch uitvoerbare regels**.

En daarom wil de ASV de verantwoording daar houden waar die hoort. Namelijk bij de eigenaar van de lading **en niet bij de schipper**.

De ASV zal zich met kracht blijven verzetten tegen deze onaanvaardbare verschuiving van de verantwoordelijkheid naar de schipper.