

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

European Commission

De heer [REDACTED]

[REDACTED]
(Food and Feed safety, Innovation)

Directoraat-generaal Agro
Directie Plantaardige Agroketens
en Voedselkwaliteit

Bezoekadres

Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres

Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr

00000001858272854000

T 070 379 8911 (algemeen)

F 070 378 6100 (algemeen)

www.rijksoverheid.nl/Inv

Behandeld door

Datum 22 september 2021

Betreft informeren over incidenten met het gebruik van fosfine producerende
gewasbeschermingsmiddelen en biociden

Geachte heer [REDACTED],

We willen u informeren over incidenten met het gebruik van fosfine producerende
gewasbeschermingsmiddelen en biociden die tot veiligheidsrisico's hebben geleid
in Nederland bij de overslag van graan en andere landbouwproducten die in bulk
vanuit het buitenland naar Nederland zijn vervoerd. Het gaat dan om middelen op
basis van aluminiumfosfide en magnesiumfosfide waarvoor EU geharmoniseerde
goedkeurings- en toelatingsvoorwaarden van toepassing zijn.

Oplossingen voor het terugdringen van de geconstateerde veiligheidsrisico's met
deze middelen gaan verder dan alleen het EU geharmoniseerde goedkeurings- en
toelatingsbeleid voor gewasbeschermingsmiddelen en biociden, maar dat laat
onverlet dat we van mening zijn dat op dit terrein nu al stappen nodig zijn.
Nederland heeft hier ideeën over die betrekking hebben op het helder maken of
fosfides wel of niet toegepast mogen worden tijdens transport en over het gelijk
maken van de voorschriften voor biociden en gewasbeschermingsmiddelen. We
willen die ideeën graag met u en de andere lidstaten delen en hiervoor vragen wij
uw medewerking.

In 2019 betrof het onder meer een incident met een lading diervoeder die naar de
haven van Amsterdam was vervoerd en daar was overgeslagen op een
binnenvaartschip. Naar aanleiding daarvan zijn onder de havenverordeningen van
de Havens van Amsterdam en Rotterdam juridisch bindende afspraken gemaakt
die betrekking hebben op het ontgassen van ladingen in zeeschepen en de
overslag van ontsmette ladingen van zeeschepen naar binnenvaartschepen in de
havens.

Deze zomer was er een nieuw incident met een lading graan die via de trein uit
Oost Europa, via andere EU-lidstaten (Polen en Duitsland) naar een binnenvaart
in de provincie Noord Brabant werd vervoerd en werd overgeslagen naar drie
binnenvaartschepen. Na overslag van de buitenlandse lading op
binnenvaartschepen in Nederland bleek op één schip dat er sprake was van te
hoge fosfinegehalten met grote kans op gezondheidsrisico's voor de betrokken
schippers en medewerkers betrokken bij de overslag. Vervolgens werden de
andere twee schippers gewaarschuwd en bleek ook daar sprake te zijn van te
hoge fosfinegehalten.

Ons kenmerk

[REDACTED] / 21228212

Uw kenmerk

toepassing fosfine en transport
met fosfine gegaste ladingen

Bijlage(n)

In het Standing Committee on Biocidal Products (SCBP) is op 3 juni dit jaar het incident uit 2019 aan de orde gesteld bij de bespreking van procedurele verlenging van de goedkeuring van de werkzame stoffen magnesiumfosfide (PT18) en aluminiumfosfide (PT14, PT 18). Dit incident is ook opgenomen in de rapportage onder artikel 65 van de Verordening (EU) nr. 528/2012 over biociden aan de Europese Commissie. Omdat deze werkzame stoffen in beide kaders van gewasbescherming en biociden goedgekeurd zijn en dit bij de toepassing van de middelen en in de praktijk van de overslag geen relevant verschil vormt, is een uniforme aanpak wenselijk.

Eén van de aspecten die daarbij aan de orde is, gaat over de manier waarop de fosfide bevattende middelen zijn toegepast om de lading tijdens transport te beschermen tegen schadelijke organismen. Dit kan ook gaan om transport binnen de EU en tussen EU lidstaten. In gevallen waarbij het middel via losse pillen in de lading wordt geschoten bij vertrek van de lading voor transport, blijkt dat die pillen gedurende het transport, maar ook bij overslag in het land van bestemming (weer) geactiveerd kunnen worden en opnieuw fosfine kunnen gaan produceren met grote veiligheidsrisico's tot gevolg. Het gevormde gas (fosfine) is namelijk uiterst giftig voor mens en dier en kan leiden tot dodelijke ongelukken. In tegenstelling tot andere vormen, zoals zogenoemde sleeves of plates, kunnen losse pillen niet uit de lading worden gehaald.

Aan deze onveilige situatie dient een einde gemaakt te worden. Daarvoor zijn maatregelen op korte termijn nodig maar moet ook op de wat langere termijn gewerkt worden aan een structurele oplossing.

Op korte termijn denken wij aan aanpassingen van voorschriften voor toepassing van fosfide bevattende gewasbeschermingsmiddelen en biociden. Dit kan echter slechts beperkt effectief zijn in geval gegaste maar niet ontgaste ladingen worden getransporteerd. Immers op de plaats van ontvangst van deze ladingen is het wettelijke gebruiksvoorschrift van het middel waarmee gegast is niet meer aanwezig waardoor de kans groot is dat aanwijzingen in dat voorschrift over het ontgassen niet bekend zijn en dus ook niet opgevolgd kunnen worden.

Ten behoeve van structurele maatregelen op wat langere termijn is een ketenanalyse nodig van toepassingen van gassing en transport van gegaste ladingen. Een eerste analyse van de kwetsbaarheden in de keten wordt voor de Nederlandse situatie momenteel opgesteld. Zo'n ketenanalyse kan indicaties geven voor aanpassingen in voorlichting naar belanghebbenden, werkafspraken en protocollen, verdragen en wet- en regelgeving op milieugebied en transport. Er zijn al initiatieven genomen om, in samenwerking met Duitsland, te bezien of internationale overeenkomsten over bulktransport van agrarische producten via de binnenvaart moeten worden aangepast en aangescherpt. Daarnaast zal het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) aandacht blijven vragen voor de problematiek van met losse fosfidetabletten gegaste lading en verzoeken de niet-verplichte richtlijnen voor het ontsmetten van lading door middel van gassing op onderdelen aan te passen. Dit zal moeten bijdragen aan een verbeterde communicatie over

een gegaste lading en verbetering van de veiligheid bij overslag op aansluitend vervoer.

Zowel voor de maatregelen op korte termijn als die op de langere termijn is harmonisatie daarvan tussen lidstaten noodzakelijk. Met deze signalerende brief willen wij via u de Europese Commissie en de lidstaten vragen om aandacht te gaan besteden aan de gevaren van gegaste ladingen die worden getransporteerd. Daar waar het gaat over de goedkeuring en toelatingsvereisten van fosfine producerende gewasbeschermingsmiddelen en biociden, stellen wij voor dit vraagstuk te agenderen in de SCoPAFF Phytopharmaceuticals-legislation en de Meeting of Competent Authorities (CA) on biocides.

Tevens komen veel ladingen van buiten de EU. Uit controles door Nederlandse inspectiediensten blijkt dat er in uiteenlopende ladingen (landbouwproducten, bewerkte producten, consumentenproducten zoals meubilair) afkomstig van buiten de EU vaker hoge concentraties van ontsmettingsgassen zijn aangetoond. Dat bevestigt de noodzaak voor een aanpak die verder strekt dan alleen aanscherping van gebruiksvoorschriften van gewasbeschermingsmiddelen en biociden binnen EU-lidstaten. Dat laat onverlet dat de EU – naar Nederlands idee - nu al maatregelen kan nemen om risico's als gevolg van toepassing van deze middelen in logistieke ketens terug te dringen, zoals hiervoor beschreven.

Mede namens

- Dhr K. Hoppener, Afdelingshoofd, directie Omgevingsveiligheid en milieurisico's, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Mw I. Becks, directeur College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden

Met vriendelijke groet,



Wvd. MT-lid Plantaardige Agroketens en Voedselkwaliteit

Informal translation

Dear Mr. [REDACTED]
Lieber [REDACTED],

We would like to inform you about incidents with the use of phosphine producing plant protection products and biocides that have led to safety risks in the Netherlands during transshipment of grain and other agricultural products that have been transported in bulk from abroad to the Netherlands. These are substances based on aluminium phosphide and magnesium phosphide for which EU harmonised approval and authorisation conditions apply.

Solutions to reduce the identified safety risks with these products go beyond just the EU harmonised approval and authorisation policy for plant protection products and biocides, but that does not alter the fact that we believe that steps are already needed in this area. The Netherlands has ideas about this that relate to clarifying whether or not phosphides may be used during transport and about making the application conditions for biocides and plant protection products equal. We would like to share these ideas with you and the other Member States, and for this we ask for your cooperation.

In 2019, this included an incident involving a cargo of animal feed that had been transported to the port of Amsterdam and had been transhipped there on an inland vessel. As a result, legally binding agreements have been made under the port regulations of the Ports of Amsterdam and Rotterdam that relate to the degassing of cargoes in sea-going vessels and the transshipment of disinfected cargoes from sea-going vessels to inland vessels in the ports.

This summer there was a new incident with a cargo of grain that was transported by train from Eastern Europe, via other EU member states (Poland and Germany) to an inland port in the province of North Brabant and was transferred to three inland vessels. After transshipment of the foreign cargo on inland vessels in the Netherlands, it turned out at one vessel that there were too high phosphine levels with a great possibility for health risks for the skippers and employees involved in the transshipment. The other two skippers were then warned and it turned out that there were also too high phosphine levels.

In the Standing Committee on Biocidal Products (SCBP), the 2019 incident was raised on 3 June this year when discussing procedural renewal of the approval of the active substances magnesium phosphide (PT18) and aluminium phosphide (PT14, PT 18). This incident is also included in the reporting to the European Commission under Article 65 of Regulation (EU) No 528/2012 on biocidal products. Since these active substances have been approved in both contexts of plant protection and biocides and this does not constitute a relevant difference in the application of the products and in the practice of transshipment, a uniform approach is desirable.

One of the aspects at issue here concerns the way in which the phosphide-containing agents have been applied to protect the cargo from harmful organisms during transport. This may also include transport within the EU and between EU member states. In cases where the product is shot into the cargo via loose pills

upon departure of the cargo for transport, it appears that these pills can be activated (again) during transport, but also during transshipment in the country of destination, and can start producing phosphine again, with great safety risks as a result. The formed gas (phosphine) is extremely toxic to humans and animals and can lead to fatal accidents. Unlike other forms, such as sleeves or plates, loose pills cannot be removed from the load.

This unsafe situation must be put to an end. This requires short-term measures, but also a structural solution in the somewhat longer term.

In the short term, we are thinking of the possibility of adjusting regulations for the use of phosphide containing plant protection products and biocides. However, this can only be effective to a limited extent in case gassed but not degassed loads are transported. After all, at the place of receipt of these loads, the legal use requirement of the product with which gassing has been gassed is no longer present, so that there is a good chance that indications in that regulation about degassing are not known and, therefore, cannot be followed.

For structural measures in the somewhat longer term, a chain analysis of applications of gassing and transport of gassed loads is needed. A first analysis of the vulnerabilities in the chain is currently being prepared for the Dutch situation. Such a chain analysis can provide indications for adjustments in information to stakeholders, working agreements and protocols, treaties and laws and regulations on the environment and transport. Initiatives have already been taken to consider, in cooperation with Germany, whether international agreements on bulk transport of agricultural products by inland waterway transport should be adapted and strengthened. In addition, the Dutch Ministry of Infrastructure and Water management will continue to draw attention to the problem of cargo gassed with loose phosphide tablets at the International Maritime Organization (IMO) and request that the non-mandatory guidelines for disinfecting cargo by means of gassing be adjusted on parts. This should contribute to improved communication about a gassed load and improvement of safety in the event of transshipment to subsequent transport.

Both short-term and longer-term measures require harmonisation between Member States. With this signalling letter, we want to ask the European Commission and the Member States to pay attention to the dangers of gassed cargoes being transported. When it comes to the approval and authorisation requirements of phosphine-producing plant protection products and biocides, this could be done, among other things, by putting this issue on the agenda in the SCoPAFF Phytopharmaceuticals legislation and the Meeting of Competent Authorities (CA) on biocides, as we respectfully ask to do.

Many cargoes also come from outside the EU. Checks by Dutch inspection services show that high concentrations of disinfectant gases from outside the EU have been detected more often in various loads (agricultural products, processed products, consumer products such as furniture) from outside the EU. This confirms the need for an approach that goes beyond tightening up the use requirements of plant protection products and biocides within EU Member States. This is without prejudice to the fact that, in our opinion, the EU can already take measures to

reduce risks arising from the use of these resources in logistics chains, as we pointed out before.

Thank you very much for your consideration.

Also on behalf of

- [redacted], Environmental Safety and Environmental Risks
Department, Ministry of Infrastructure and Water Management
- [redacted] Authorisation of Plant Protection
Products and Biocides

Yours respectfully,

[redacted]
[redacted]

Plant Supply Chains and Food Quality Department
Ministry of Agriculture, Nature and Food Quality