

NOVE Nieuwsbrief 10, 11 en 12 mei 2011

SCHEEPSAFVALSTOFFENVERDRAG

Naast het leveren van brandstof, wat uw bunkerbedrijf van nature doet, zijn zij sinds 1 januari 2011 wettelijk verplicht als 'tolgaarder' van de overheid te dienen. Bunkerbedrijven moeten hiervoor een betaalterminal/pinapparaat hebben van het SAB (Stichting Afvalstoffen Binnenvaart).

Belangrijk hierbij is dat alle financiële transacties met SAB buiten het bunkerbedrijf omgaan. Hier bovenop moet het bunkerbedrijf wel allerlei (verplichte) administratieve (controle) handelingen verrichten.

Van u als binnenvaartschipper vragen wij:

- Bij elke bunkering altijd de Eco-card paraat te hebben.
- De bon die aan de bunkerverklaring is gehecht, goed te administreren, zodat u later bij een controle geen problemen heeft.

Indien u geen Eco-card bij u heeft, rekent het SAB u bij de latere inning administratiekosten. Tevens kan de Inspectie Verkeer en Waterstaat u een gerechtelijke boete van € 1.000 opleggen indien er bij een bunkering geen Ecocard overhandigd kan worden.

Verder kost het voor het bunkerbedrijf meer tijd dit in hun administratie te verwerken. Bespaar geld en tijd voor uzelf en het bunkerbedrijf en zorg dat u de Eco-card paraat heeft.

Meer informatie op www.sabni.nl



BRANDSTOF A B C

Brandstof is van levensbelang voor uw bedrijfsvoering als binnenschipper. Een gezonde relatie tussen brandstofleverancier en binnenschipper is daarom belangrijk. U vervoert producten/goederen voor de kost, wij leveren brandstof.

Bunkerbedrijven zijn daarentegen geen bank of kredietverstrekker.

NOVE, de branchevereniging van de bunkerbedrijven, stelt in haar Algemene Leverings- en Betalingsvoorwaarden, welke zijn gedeponeerd bij de KvK, dat brandstof direct betaald wordt. Dat in de praktijk een betalingstermijn van 8 dagen wordt gehanteerd, is louter uit praktische overwegingen.

De regel is echter:

Altijd
Brandstof
Contant betalen

Voor wanbetalers heeft NOVE een 'lijst dubieuze debiteuren'. Hierop komen debiteuren te staan die hun afspraken, zelfs na schriftelijke aanmaningen, keer op keer niet nakomen.

Betaal op tijd en eis dit ook voor de diensten die u levert.

SAMEN VOOR EEN GEZONDE BINNENVAART

VEILIG BUNKEREN

Bunkeren is risicovol doch noodzakelijk. Elke schipper behoort dit te weten, dat getuigt van 'goed zeemannschap'. Maar zijn we ons dit wel terdege bewust, wat zijn eigenlijk de belangrijke bunkerregels?



Bij een (stationaire) bunkering zijn de volgende zaken van belang:

- Peilen (binnenvaartschip)
- Juiste hoeveelheid doorgeven (binnenvaartschip)
- Bunkerwacht aanstellen (binnenvaartschip)
- Slang aangeven (bunkerstation/-boot) en aansluiten (binnenvaartschip)

- BOBS kabel aangeven (bunkerboot) en aansluiten (binnenvaartschip)
- Indien er geen BOBS aanwezig is, gebruik dat het z.g. bunkerformulier
- Gebruik indien nodig de noodstop

Bij varend bunker is het tevens van groot belang dat:

- Vooraf, in overleg met de bunkerboot, de vaarsnelheid afstemmen. De snelheid van het binnenschip is hierbij zover verlaagd dat slechts voldoende snelheid wordt gehouden om de koers te behouden. Beslist niet harder.

Zeker bij grote, moderne schepen kan het ongemerkt te snel gaan. Door een goede afstemming komt gedurende het varend bunkeren de veiligheid niet in het geding en zijn de risico's beperkt.

Meer informatie : www.nove.nl

VAREND BUNKEREN? DOE HET MET EEN VEILIGE SNELHEID!



Stichting VOS Nieuwsbrief 10, 11 en 12 mei 2011

GOED ONDERHOUD BRANDSTOFINSTALLATIE

Brandstof is de energie die u inkoop om uw schip te laten voortbewegen. Het laat de motor zijn werk doen, die op zijn beurt de schroef laat draaien. De brandstof die u aangeleverd krijgt, wordt regelmatig door de stichting VOS gecontroleerd in de bunkerstations. Maar let op, als uw eigen bunkers niet goed schoon zijn, wordt al het werk wat de brandstofproducent en uw brandstofleverancier gedaan hebben om het product goed bij u te krijgen, te niet gedaan.

Laat uw brandstoftank/-bunker niet de zwakste schakel zijn!

Waarom nu wel en vroeger niet?

Goed onderhoud (Good housekeeping) is altijd belangrijk geweest, vroeger en nu. Wel is het onderhoud nog belangrijker geworden door extra risicoverhogende factoren die zijn ontstaan door ontzwaveling al dan niet in combinatie met de aanwezigheid van biobrandstoffen. Dit alles als gevolg van strengere Europese milieunormen ten aanzien van uitlaatgasemissies.

Het risico door deze veranderingen is onder andere een grotere kans op besmetting met bacteriën of schimmels in de brandstof. Deze bacteriën/schimmels kunnen alleen maar gedijen als er water aanwezig is in de bunker/tank. Dit kunt u grotendeels voorkomen, door op de eerste plaats de vul- en peilopeningen goed af te sluiten als deze niet gebruikt worden, en voorkomen dat regen-/spat water via de ontluchting in de bunker komt.

Let wel, condensvorming in de brandstoftanks kunt u nooit tegengaan. Beluchting van de bunker is noodzakelijk. Daarom moet u regelmatig controleren op de aanwezigheid van water in uw brandstoftank. Indien u water constateert, dan dit water zo snel mogelijke aftappen.

Problemen herkennen

Door een goede schipper is een besmette brandstof eenvoudig te herkennen en wel als volgt:

- In de begin fase wordt brandstof donkerder en troebel. Dit duidelijk zichtbare effect aan de brandstof komt ook tot uitdrukking door het sneller vervuilen van de brandstoffilters (hierdoor neemt delta p toe) en vermogensverlies van de motor.
- Daarna ontstaat slijmvorming en gaat de brandstof ruiken naar rotte eieren.



Dit wilt u natuurlijk voorkomen! Een goede brandstof en een watervrije bunker voorkomt veel problemen!

De eerder genoemde bio-componenten in de brandstof hebben ook een reinigende werking op het brandstofsysteem. Dit positieve effect heeft in eerste instantie wel tot gevolg dat het 'los gemaakte vuil' zich gaat op hopen in de filters, waardoor deze de eerste tijd vaker vervangen moeten worden.

Is drainen, water aftappen of schoonmaken van uw bunkers moeilijk, dan bestaan er ook filtratie of centrifugesystemen die u op uw brandstofsysteem kunt installeren en uw zorg verminderen. Uw brandstofleverancier of motoren-leverancier kan u hierover vast informeren.

Meer info: www.stichtingvos.nl

VOS ULS 2011: GOEDE BRANDSTOF VOOR DE SCHEEPSMOTOR

De Stichting Vignet Olie Scheepvaart is in 1990 opgericht, met als doel de kwaliteit van de levering aan de (internationale) binnenvaart te bevorderen. In 2011 is door de stichting de nieuwe VOS ULS 2011 specificatie geïntroduceerd.

Het volgende item uit deze specificatie wordt hierbij nader toegelicht:

Smeren met brandstof

Brandstofpompen en brandstofverstuivers vormen het hart van elke dieselmotor. Plunjers en verstuivernaalden bewegen met een minimale speling om geen drukverlies te hebben. Bij een minimale speling spreken we over bijvoorbeeld 0,002 mm! Dit moet gesmeerd worden, anders zit het vast. Ook corrosie op deze plek is funest.

Bij EN590 en VOS ULS 2011 wordt in de specificatie een item aan smering gewijd, namelijk: Lubricity.

De bijbehorende eenheid is: μm . De waarde die hierbij hoort is in ons geval 460 μm .

Wat zegt dit nu?

De lubricity-test (naar lubrication) is een EN-ISO testmethode. Hierbij wordt een rond kogeltje, een afgesproken tijd en belasting, in trilling gebracht, over een vaste ondergrond, waarbij de testbrandstof als smeermiddel dient. Indien de slijtageplek breder is dan 460 μm , voldoet de brandstof niet aan de specificatie. Door middel van uitgekende dope-pakketten die aan brandstof toegevoegd kunnen worden, voldoen de brandstoffen die verkocht als EN590 of VOS ULS 2011 wel aan de gestelde Lubricity-eis.

Bij bijvoorbeeld huisbrandolie wordt niet gekeken naar smerende eigenschappen, omdat dit bij een eenvoudig continue verbrandingsproces niet nodig is. Huisbrandolie mist dus de zekerheid van smerende werking zodat bij gebruik in een dieselmotor de kans groot is dat het brandstofsysteem (pomp en verstuivers) extreem snel zal slijten met alle gevolgen van dien.

