

**Bunkeren doe je samen: bunkeraar en bunkerwacht.**



19

VEILIGHEID

*Geen bunkerwacht?, dan geen bunkers*

# Bunkermorsingen binnenvaart op de korrel

**In juli hebben haast alle Nederlandse binnenvaartmedia het NOVE-persbericht geplaatst over de gezamenlijke aanpak van bunkermorsingen. Doel is onder andere dat iedereen zijn verantwoordelijkheden kent en ...naleeft. Zo niet, moeten anderen hem daarop wijzen. In gewoon Nederlands: desnoods trapt de bunkeraar op de rem.**

“Een belangrijk punt is dat er op het bunkerende binnenschip een adequate bunkerwacht aanwezig is. ‘Adequaat’ wil zeggen dat de schipper of een matroos die als bunkerwacht optreedt niet alleen capabel is, maar ook gedurende de hele bunkering zijn taak uitvoert”, vertelt Wim Schouten. “Het gebeurt wel dat de bunkerwacht soms een leerling-matroos is die van toeten noch blazen weet. Of dat ‘ie koffie gaat drinken tijdens het overpompen en geen zicht meer heeft op het bunkeren. In zo’n geval moet de bunkeraar dus op rem trappen, ook al is het een klant. Hij kan de schipper dringend wijzen op het feit dat zijn verantwoordelijkheid op dit punt heel duidelijk is overgekomen in het persbericht. Dat is door bijna alle Nederlandse binnenvaartmedia is overgenomen en sowieso de belangrijkste.”

Het bericht is op 16 juli door NOVE verzonden en is opgesteld in overleg met Rijkswaterstaat, de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid (OZHZ\*) en de binnenvaartorganisatie CBRB. Doel van het achterliggende overleg is om meer duidelijkheid te scheppen omtrent ieders verantwoordelijkheden (bewustwording bij personeel) en om betere preventieve (technische) maatregelen te creëren. Dat laatste zou vooral neerkomen op de invoering van uniforme vergissingsvrije slangkoppelingen: gasolie past alleen op gasolie en smeerolie past alleen op smeerolie. Liefst op alle Europese binnenvaartschepen.

De hoofdboodschap van het bericht uit juli was de gedeelde verantwoordelijkheid. “Ook medewerkers van bunkerbedrijven moeten hun →

taak zeer serieus nemen. Als het mis gaat, is ten slotte bovendien het bunkerstation als eerste verantwoordelijk”, aldus Schouten. Als NOVE’s veiligheidsadviseur en secretaris technische coördineert hij het overleg met Rijkswaterstaat en de OZHZ. Zoals NOVE dat al in de Nieuwsbrieven heeft gedaan, heeft ook het CBRB toegezegd de leden nadrukkelijker te wijzen op de juiste werkwijze, veiligheidsprocedures, verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid.

### Zwaar ongeval

De discussie kwam in een stroomversnelling na een drietal voorvallen. Op 15 augustus 2012 raakten twee personen zwaargewond omdat de brandstofslang op een binnenvaartschip werd aangesloten op de smeeroeliebunker. Jaap Terlouw, van het gelijknamige bunkerbedrijf deed tijdens de BIVI-ledenvergadering die kort daarna werd gehouden nog uitvoerig verslag van dit ongeval. Het huidige overleg is in gang gezet na het derde incident in 2012. OZHZ wees NOVE toen per brief dringend op het toezicht op milieuwetten, waarna ook Rijkswaterstaat aanschoof. OZHZ memoreerde in haar eerste brief dat de verantwoordelijkheid wettelijk bij het bunkerstation berust. NOVE tekende hier tegen aan, dat dit bij varend bunkeren niét het geval is. “Bovendien is het vaste bunkerstation naar de letter van de milieuwetgeving dan wel de eerstverantwoordelijke bij een morsing (omdat het bunkerende binnenvaartschip dan deel uitmaakt van de installatie, red.), maar is er wel degelijk verhaal mogelijk op de klant. Wanneer het binnenschip aantoonbaar nalatig is geweest bijvoorbeeld”, vervolgt Schouten. Hij roept de BiVi-leden daarom op om bij het opstellen van een proces verbaal alle acties die zij hebben ondernomen goed te laten vastleggen. “Zo staat u sterk als u civielrechtelijk de boete gaat verhalen op de binnenvaartschipper. Gelukkig zijn er al rechtbankzit-

tingen geweest waarbij het bunkerbedrijf geheel is vrijgesteld, omdat het correct had vastgesteld dat er een bunkerwacht aanwezig was, maar vervolgens door diens nalatigheid een morsing was opgetreden.”

### *Gezamenlijk streven naar uniforme slangkoppelingen en correcte werkwijze*

### Oplossingen

Doel van het regelmatige overleg tussen Rijkswaterstaat, OZHZ en NOVE, formeel en informeel is: geen bunkermorsingen meer!

De oplossingen die zich aandienen, zijn:

- Verschillende types slangkoppelingen: enerzijds gasolie (bijvoorbeeld Elaflex) en anderzijds smeeroolie, om vergissingen bij het aansluiten te voorkomen. Binnenvaartschepen verschillen onderling echter, zowel in Nederland als in andere Europese landen, maar zijn allemaal officieel toegelaten. Ook verschilt de wetgeving per vlagstaat. Voor bestaande schepen betekent het achteraf installeren van uniforme (maar per bunkerproduct verschillende) koppelingen.
- De bunkerwacht. Dit is hierboven reeds behandeld en staat beschreven in onder andere het ROSR (Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn).
- Goede productaanduiding op de vulpunten op het binnenschip. Geen aanduiding: niet bunkeren. Omdat binnenvaartschepen onderling veelal verschillen, is goed labelen noodzakelijk. Ook dit staat omschreven in het ROSR. Er moet eenheid in de aanduiding komen.
- Bunkeraar controleert de aansluitingen van de bunkerboot of bunkerwinkelschip. De bunkerwacht controleert de aansluitingen op het te bunkeren schip. Zij communiceren dit goed met elkaar.



Met een gerust hart zakendoen



### Duur leergeld

Wettelijke inkadering kan lang duren, maar bovengenoemde oplossingen 2, 3 en 4 zijn zo vanzelfsprekend, dat deze snel gerealiseerd kunnen worden. "Oftewel: doe gewoon je werk goed. Kwijt je van je taak", verzucht Schouten. "Als iedereen zijn taak serieus neemt, wordt het risico enorm verlaagd. Haastige spoed is zelden goed. Gevolg: veel kosten en vervuiling! Denk ook aan de veiligheid van de ander. Overigens zou NOVE graag zien dat het bevoegd gezag zich meer laat gelden. Test de bunkerwacht eens een keer op zijn kennis. Dat kost maar een paar minuten. Tenslotte wordt de bunkerwacht wettelijk voorgeschreven in de ARBO-wet. De bunkeraar moet er op kunnen vertrouwen dat het van de kant van het binnenschip klopt en dat dit goed gehandhaafd wordt."

Naast de preventieve oplossingen die nu gezocht worden, blijven sancties een effectief pressiemiddel. Boetes, dwangsommen, opruimkosten, verloren product, et cetera zijn zéker in een economisch slechte ongewenst. Wanneer het fout gaat, zijn de kosten oneindig veel hoger dan wat iemand had gehoopt te besparen door 'snel-snel' te bunkeren. De met brandstof vervuilde smeerolie moet vervangen worden en het contaminat moet worden afgevoerd. Er moet nieuwe

smeerolie en brandstof gebunkerd worden. De machiniekamer moet in sommige gevallen gereinigd worden. Is er olie buitenboord gegaan, moet ook het oppervlaktewater gereinigd worden. "Een gemiddelde overloop kan al snel twintigduizend euro kosten", aldus Schouten. "Dat mogelijk de verzekering een deel van de schade dekt, is een sigaar uit eigen doos. Alles wat de verzekering uitkeert, komt uit de premiepot, die de bedrijven zelf vullen."

### Actie door bunkeraar

De bunkeraar heeft de taak om noodprocedures te hebben voor ongevallen of voorvallen die de veiligheid tijdens het vervoer van gevaarlijke goederen, of tijdens het laden en het lossen gevaar kunnen opleveren. De veiligheidsadviseur moet dit toetsen. Dit conform ADN 1.8.3.3. Verder moeten er gezorgd worden maatregelen voor bewustwording van het personeel van alle gevaren. Is het toch een keer misgegaan, moet de bunkeraar maatregelen nemen om herhaling te voorkomen. ■

\* De OZHZ (Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid) voert het toezicht uit op grond van het Activiteitenbesluit in de regio Hoeksche Waard, Drechtsteden en Alblasserwaard/Vijfherenlanden.

## Nieuws cursus bunkermedewerkers

Speciaal voor medewerkers van bunkerbedrijven komt er een nieuwe cursus over de preventie en bestrijding van morsingen. Deze wordt gegeven door NOVE Businesspartner VCM Leusden en EcoLoss Project BV. "De ééndagse cursus zal geheel voldoen aan wat ADN in hoofdstuk 1.3 voorschrijft aan iedereen die met laden en lossen van gevarengoederen werkt", vertelt directeur en docent Jan Hoogland van VCM Leusden. "We willen de deelname beperken tot circa vijftien man per cursus zodat iedereen de aandacht krijgt die nodig is. We starten in november of december (2013). De cursus behandelt niet alleen de juiste werkwijze en preventie maar ook het melden van incidenten. Ook komt er een stukje praktijk, over hoe middelen te gebruiken. Hoofdzak is het voorkomen van spills, maar ook wat je moet doen als het onverhoopt mis gaat. Dat is mogelijk, dankzij de samenwerking tussen ons als opleidingsinstituut en Ecoloss als calamiteitenbestrijder. Je sluit de dag af met een erkend certificaat", aldus Hoogland. Ecoloss, in Rotterdam, is gespecialiseerd in het bestrijden van de gevolgen van incidenten en calamiteiten, het beperken van (bodem-)schade na een incident, alsmede het assisteren van overheidsdiensten en bedrijven bij de bestrijding van incidenten. Hoogland is op initiatief van NOVE met Ecoloss gaan praten en daarbij hebben beide partijen een goed gevoel gekregen over hoe de branche kan worden geholpen.