



Trainingen VOS en NOVE voor maximaal bewustzijn in BiVi-land

Veilig bunkeren draait om goede communicatie!

De Stichting Vignet Olie Scheepvaart (VOS) en NOVE hebben in 2014 een groot aantal bedrijfsinterne trainers opgeleid om de bewustwording van de medewerkers te vergroten en zo de kans op een morsing bij bunkeringen te verkleinen. Communiceren is daarbij het sleutelwoord.

Communiceren, duidelijk en zonder 'verlies' in de vorm van een morsing of erger. De bunkerovervulbeveiliging (BOBS) is een extra hulp. Deze 'praat' niet, maar communiceert wel. Het 'zegt' genoeg als hij in werking treedt, en hij doet ook iets. Het negeren van deze techniek, door hem niet te gebruiken, is niet erg slim en levert veel discussie op. Een eerste oproep vanuit NOVE aan de bunkerleden zou zijn om deze discussie vooral niet uit de weg te gaan, maar om duidelijk te maken - te communiceren - dat het risico van morsen groter is en aansprakelijkheid heel ver gaat. Gebruik de overvulbeveiliging echter niet als bunkerstop, zoals het vlotterkraantje in de stortbak van de WC. De BOBS is een noodstop, die slechts gebruikt mag worden, als de schipper van het binnenvaartschip per abuis verkeerd gepeild heeft.

In regelmatig terugkerende artikelen wijst NOVE in dit vakblad op wetgeving en de bijbehorende verplichtingen. Daarbij wordt steeds een nieuwe invalshoek gezocht, maar worden ook sommige oproepen of bepaalde informatie herhaald. Herhaling - en blijven uitleggen - is ook de kracht van de communicatie voor optimaal veiligheidsbesef. De trainingen hadden geen juridische insteek. Er werd dus niet specifiek ingegaan op de vraag wie er nu verantwoordelijk is tijdens het bunkeren bij een winkelschip, en wie tijdens het bunkeren tijdens de vaart. Want als een incident voorkomen wordt, is het immers niet aan de orde dat de drijver van de inrichting (het bunkerstation) als eerste wordt aangesproken, dan wel de schipper van het ontvangende binnenvaartschip in het geval van bunkeren op stroom. Dat de bunkeraar een leidende rol heeft, is wel duidelijk; hij is de specialist. Maar als het fout gaat, dan is er regelgeving genoeg om hopelijk de schuldige aan te pakken. Zo is bijvoorbeeld de verplichting van het hebben van een noodplan geregeld in de Activiteitenregeling milieubeheer. Het bunkeren tijdens de vaart zit weer in diverse binnenvaart-politiereglementen, het omgaan met gevaarlijke stoffen in de Arbowet en het vervoer van gevaarlijke stoffen in het ADN.

H&P- zinnen

Per bunkering wordt zo'n 10 kuub dieselolie overgepompt van bunkerboot of bunkerwinkelschip naar het binnenvaartschip. Dat deze 10 kuub zo'n 383630 MJ (10.000x0.845x45,4 MJ/kg) aan energie bevat, wordt niet altijd gerealiseerd. Dat dieselolie behalve deze berg (of plas) energie ook minder fijne kanten heeft, staat te lezen op het

veiligheidsinformatieblad. Het product waar bunkeraars dagelijks mee werken, wordt: 'verdacht van het veroorzaken van kanker (H351)', en 'kan schade aan organen veroorzaken bij langdurig of herhaalde blootstelling (H373)'. Voor het milieu is het 'giftig voor in het water levende organismen, met langdurige gevolgen (H411)'. Er staat echter nog veel meer op dit veiligheidsinformatieblad. Dat kan - als document - netjes in een ordner zitten om te kunnen laten zien als een bevoegd gezag komt controleren. Maar het kan daarnaast - als instrument - ook worden gekend en begrepen door de mensen die er mee werken. Iedereen in de brandstofbranche kan invullen wat de bedoeling is. Komt er nu een nieuw veiligheidsinformatieblad uit, is het zaak om te kijken naar de verschillen en het met de medewerkers te bespreken. Die kunnen het op hun beurt dan weer overbrengen aan de klant, een vanzelfsprekend stuk communicatie over het product waarmee de bunkerleverancier zijn brood verdient.

De BOBS praat niet, maar communiceert wel en zegt genoeg. Bunkermedewerkers kunnen dat allemaal nog veel beter.

REACH wetgeving die dit allemaal regelt, verplicht de distributeur bovendien zelfs om deze informatie beschikbaar te hebben voor zijn klanten. En natuurlijk hoeven de bunkermedewerkers niet alles te weten, zeker niet als er bijvoorbeeld blikken verf verkocht worden vanuit het winkelschip. Als de blikken maar dicht blijven. Dit geldt voor alle gevaarlijke stoffen die in gesloten verpakkingen worden verkocht. Diesel wordt niet verpakt verkocht, dus de H(azard) ofwel gevaarsinformatie op het productinformatieblad moet de bunkeraar wel kennen.

Opleiding en bewustwording

Opleiding van personen die betrokken zijn bij vervoer van gevaarlijke goederen geldt voor nagenoeg elke medewerker binnen het brandstofbedrijf. Dat de schipper van de bunkerboot en de tankwagenaufvoer een officieel ADN respectievelijk ADR certificaat moeten hebben, is duidelijk. Maar elke medewerker die betrokken is bij dit vervoer, is in meer of mindere mate een deel van de keten. Hij of zij moet dus ook een passende opleiding of instructie gehad hebben, zoals is geregeld in hoofdstuk 1.3 van het ADN en ADR. →



Jan Hoogland, van NOVE businesspartner VCM Leusden, stond hierbij tijdens de 'train-de-trainer'-sessies langdurig stil. Hij zal hierop ook zeker wijzen tijdens de bedrijfsbezoeken in het kader van de 'nazorg'.

Bunkeropdrachtformulier

Het huidige binnenvaartreglement schrijft een bunkeropdrachtformulier voor, indien er geen bunkerovervulbeveiliging is. Telkens wanneer er aan het begin van de trainingssessies werd gezegd dat een bunkeropdrachtformulier altijd verplicht zou moeten zijn, reageerden de cursisten schamperend. Want op nog meer papierwinkel zat men

niet te wachten. Gaandeweg elke training keerde dat echter en vond men zo'n wettelijke plicht zo gek nog niet, mits het ook inderdaad wordt gehandhaafd, en de binnenvaartschipper een prent krijgt als het bunkeropdrachtformulier ontbreekt.

Het bestuur van de NOVE-sectie Binnenvaart Visserij heeft in ieder geval een voorstel ingediend om bij aanpassing van de binnenvaartregeling de verplichting van een bunkeropdrachtformulier op te nemen. Op die manier wordt er meer rechtszekerheid geschapen voor het bunkerbedrijf en komt de verantwoordelijkheid te laten liggen waar deze hoort: bij de schipper die een opdracht tot bunkeren geeft.

Diesel



Diesel

5%
Brandstofbesparing

97%
Klanttevredenheid



Bunkerwacht en bunkeraar. Directe communicatie, vier handen vrij en vier ogen op de bal.



Onderhoud brandstofsysteem

De dieseloliespecificatie die de VOS hanteert is al decennia de standaard voor de binnenvaart. De laatste wijziging was in 2011 (VOS ULS 2011). Er is inmiddels veel overeenkomst met EN590, met de aantekening dat VOS streeft naar een biovrije brandstof. Nog wel graag biovrij, omdat veiligheid technisch de bijkomende risico's van bacteriologische besmetting door bio-bijmenging voorkomen moeten worden door goed onderhoud van het gehele brandstofsysteem. Dit kost extra tijd, zeker ook om de binnenvaartschipper hiervan bewust te laten zijn. Weer een communicatiekans voor de bunkeraar. Hoewel onderhoud helaas een van de eerste bezuinigingsposten is in een economische crisis, is goed onderhoud is het van levensbelang. Vuile brandstof als gevolg van een slecht onderhouden brandstofsysteem (bijv. een vieze bunker of veel (condens-)water in de bunker) verhoogt de kans op bacteriën die filters verstoppert. Een schip waarvan de motor stilvalt, heeft dan geen aandrijving meer en daardoor wordt de stuur- en remcapaciteit ook minimaal!

Voorbereid op incidenten

Het laatste wat we willen, is een incident, maar het kan altijd gebeuren door menselijk handelen. Soms van de bunkeraar, maar meestal door derden. Desondanks is het bunkerbedrijf als 'inrichting' ook dan verantwoordelijk. Resultaten uit het verleden, hebben geen enkele waarde. "Het zal wel goedkomen", en "Bij ons gebeurt nooit iets", zijn gevaarlijke gedachten. Voldoende bewustwording en alert blijven zijn essentieel. Duik eens dieper in zaken die eigenlijk als vanzelfsprekend worden beschouwd. Benader de dingen eens alsof het de eerste keer is. Diesel-/gasolie is bijvoorbeeld wel degelijk een gevaarlijke stof (zie hierboven). Het biedt ook nog eens een brandrisico, ook al vinden we dit eigenlijk niet zo.

Op een warme dag kan het dek van het winkelschip, of van de bunkerboot een temperatuur krijgen van boven de 60 graden Celcius. Wat was ook al weer het vlammpunt van dat 'ongevaarlijke' product? Er kan bij een morsing zodoende een wezenlijk brandrisico ontstaan. Wat dan?

Het is van belang dat de bunkerondernemer zichzelf en zijn medewerkers goed opgeleid én goed geoefend houdt, zodat de veiligheidsbewustwording voldoende is, en er direct adequaat gehandeld wordt bij een onvoorzien voorval, een incident dus. Veiligheid begint al bij een goed opgeruimde werkplek. Dus slang of koppeling niet meer nodig!; direct opruimen en graag op de plaats waar het hoort. Dat scheelt bovendien ergernis en gezocht. En schroom niet om incidenten te melden. Dat geeft de bunkeronderneming krediet - gunstig prece-

dent; een goede staat van dienst - terwijl het achterwege laten ervan bovendien strafbaar is. Er is meldplicht. Niet melden kan gezien worden als een milieudelict en wordt niet zelden beboet.

Bedrijfsbezoek

Als voortvloeisel van de training zijn door Jan Hoogland van VCM Leusden bunkerbedrijven bezocht en beoordeelt hij de implementatie van wat er tijdens de trainingen is overgebracht en adviseert hij waar nodig. Tijdens de eerste bedrijfsbezoeken werd al duidelijk dat regelmatig trainen belangrijk is. Niet om het trainen op zich, maar om elkaar er steeds weer te kunnen corrigeren. Niemand vindt het leuk op de vingers getikt te worden, en soms kan een bedrijfsinterne trainer dit zo ervaren. Maar corrigeren is iets anders dan 'verlinken'! Door middel van de training 'train-de-trainer', plus de bijbehorende handvatten, hebben NOVE en VOS de drempel verlaagd om de kennis op een praktische manier vergroten, in de praktijk, dus op de werkplek. Hooglands bedrijfsbezoeken zijn niet bedoeld als 'controle', maar dienen om te adviseren en te motiveren, zodat de bedrijfseigen trainer beter uit de voeten kan. Natuurlijk kunnen ze de hulp inroepen van de trainers van EcoLoss of VCM Leusden. Maar dan nóg kunnen alleen eigen medewerkers bijdragen aan veiliger en beter werken. Het motto moet niet zijn omdat het móét, maar omdat we het willen.

Commercie versus veiligheid

Wegen commerciële belangen zwaarder dan goed en veilig werken? Deze vraag moeten niet alleen de bunkerbedrijven zich stellen, maar ook de brandstofleveranciers uit de overige NOVE-secties en de klanten zelf. Het overpompen van noodzakelijke brandstof is mensenwerk en blijft een risico, net als autorijden, traplopen en uit bed stappen. We begonnen dit artikel met de nadruk op communiceren, duidelijk en *tegen* verlies - dus om vervuiling of ongeval te voorkomen. De positieve variant luidt: 'Communiceren, duidelijk en *voor* winst. Duizenden keren per jaar leveren de NOVE-bunkerbedrijven goede brandstof. Nu hoofdzakelijk dieselolie, in de toekomst mogelijk het hele palet van de duurzame brandstofmix, zoals diesel, biodiesel, GTL en LNG. Dan wordt de levering van kennis om verantwoord met brandstof om te gaan misschien nog wel een belangrijker 'bijproduct' dan thans en een winstpunt voor iedereen. ■

Wim Schouten Veiligheid en technische zaken NOVE
085 40 14 757 | schouten@nove.nl

M.m.v.: **Jan Hoogland**, VCM Leusden en **Aad van Wijngen**, EcoLoss