

Wijziging smeeroilie-aansluiting

VOORKOMEN VAN BUNKERINCIDENTEN



WAT IS HET PROBLEEM?

Tijdens het bunkeren van brandstof vinden regelmatig overvullingen van smeeroiletanks plaats. De schade lijkt veelal beperkt, echter er zijn gevallen bekend van grote milieuschade en zelfs bemanningsleden die zwaar gewond zijn geraakt door een hierdoor ontstane brand.

Exacte gegevens ontbreken, maar op basis van betrouwbare schattingen (bron: NOVE en Platform Zero Incidents) zijn er wekelijks near misses of voorvallen, in Nederland alleen al. We hebben dus te maken met een groot risico.

WAT ZIJN DE GEVOLGEN?

Een overvulling geeft naast gevolgen voor de veiligheid ook milieuvervuiling doordat het oppervlakte water in contact komt met brandstoffen of smeermiddelen.

Maar ook bij een voorval is er vaak al contaminatie en verlies van product.

Een incident of voorval heeft in ieder geval vertraging, kosten en mogelijk boetes, verhoogde verzekeringspremie en claims tot gevolg voor binnenvaartschipper of bunkerstation.

WAT IS DE OORZAAK?

De vulaansluitingen aan boord van het binnenvaartschip voor smeeroilie en brandstof zijn van hetzelfde technisch ontwerp.

Een menselijke vergissing is snel gemaakt, doordat de brandstofvulslang op de aankoppeling van het smeeroilievulpunt wordt aangesloten.



Op de foto hiernaast ziet u een voorbeeld van een vulaansluitingpunt. De aansluitingpunten van smeer- en brandstof zijn van hetzelfde type.

Etiketten helpen om te voorkomen dat een vergissing gemaakt wordt, maar blijken in de praktijk onvoldoende om incidenten te voorkomen.

INITIATIEFNEMERS

In 2020 is er een werkgroep opgericht met de naam: *Juist Aangesloten Bunkeren*.

Deze werkgroep bestaat uit de volgende organisaties: het Centraal Bureau voor Rijn- en Binnenvaart, Koninklijke BLN-Schuttevaer, de Nederlandse Organisatie Voor de Energiebranche, het Platform Zero Incidents en een veiligheidsinitiatief van de petrochemische industrie VeiligheidVoorop genaamd.

Diverse overleggen hebben plaatsgevonden met experts uit de verschillende organisaties.



HOE LOSSEN WE HET PROBLEEM OP?

Om de kans op verkeerd aansluiten van de brandstofslang te verkleinen, zal de aansluiting van de smeerolievulaansluiting van een ander type worden dan die van de brandstofaansluiting. De door de werkgroep voorziene aansluiting hiervoor is de zogenaamde Camlock aansluiting (1,5"). Het 'mannelijke' zal geplaatst worden op het binnenschip en het 'vrouwelijke' aan de bunkerstation zijde.

De aanpassing aan de smeerolievulleidingen zijn eenvoudig uit te voeren en brengen geringe kosten met zich mee ten opzichte van het risico op een incident.



Bunkerstationzijde



Scheepszijde

WANNEER WORDEN DE VERANDERINGEN DOORGEVOERD?

Zowel de brancheorganisaties als de bunkerleveranciers streven naar een invoerdatum van 1 december 2021. U zult in de tussenliggende periode nader informatie ontvangen. Daarnaast is er een wetswijzigingsvoorstel (ES-TRIN) ingediend. Deze wetswijziging zal naar verwachting in 2023 of 2024 worden doorgevoerd.

VRAGEN?

Wanneer u vragen heeft over het bovenstaande, dan kunt u contact opnemen met de volgende organisaties:

Koninklijke BLN-Schuttevaer

Teunis van Lopik - TeunisvanLopik@bln.nl

CBRB

Michael Zevenbergen - m.zevenbergen@binnenvaart.nl

NOVE

Wim Schouten - schouten@nove.nl

Platform Zero Incidents

Maurits van der Linde - info@platformzeroincidents.nl