

Vragen over wet- en regelgeving, nieuwe brandstofalternatieven, ondernemen enzovoorts; u kunt ermee terecht bij het secretariaat van NOVE. In deze rubriek behandelen we een vraag van een van de NOVE-leden, zodat ook u van het antwoord kan leren!

# Bunkerwacht en bunkeropdracht: verplicht of niet?

*Het meest korte antwoord hierop is: 'Bunkerwacht: verplicht, bunkeropdracht: niet altijd verplicht.' Maar hoe zit dat precies? Dat leggen we uit aan de hand van drie begrippen: eigen belang, ongemak en stiptheid.*

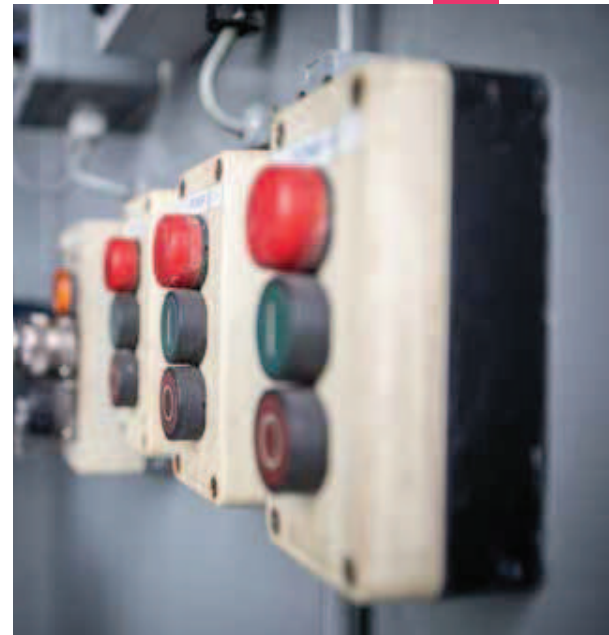
## EIGEN BELANG

De bunkerwacht is degene die tijdens de bunkering voortdurend toezicht houdt. Moet u stoppen als de bunkerwacht niet meer op z'n plek is? Een protocol om de bunkering abrupt te stoppen, zouden overheidshandhavers graag zien. Maar wat is eigenlijk de juiste plek van de bunkerwacht? Vlak bij de slangkoppeling? Dan ziet hij of zij alleen of de slangkoppeling lekt. Een haperende bunkerovervulbeveiliging in combinatie met een foutieve peiling of een fout ingestelde pre-set heeft mogelijk tot gevolg dat door de ontluchting brandstof naar buiten komt. Dit is soms niet te zien, omdat deze aan de andere kant van het schip kan zitten. Maar als u daar gaat staan, kan dat weer problemen geven ten aanzien van blootstelling, waar de milieuhandhaver niet naar kijkt, maar waar i-SZW (arbeidsinspectie) u dan op de vingers tikt. Dit laatste is op te lossen door de schipper, eigenaar of werkgever als bunkerwacht aan te stellen, want die valt niet onder de Arbowet. De eventuele blootstelling en de mogelijk negatieve gevolgen maken echter geen onderscheid in personen en hun status. Het is uw eigen belang dit stukje wetgeving in acht te nemen. Let wel op dat de werknemer/

bunkerwacht van zowel het bunkerstation als van het ontvangende schip een opleiding gedaan moet hebben. Er wordt gemiddeld zo'n 10 tot 20 kuub 'gevaarlijke' brandstof overgepompt. Bovendien moet zowel het bunkerbedrijf als het binnenvaartbedrijf een RI&E hebben.

## ONGEMAK

Als NOVE raden wij aan om altijd een bunkeropdracht te gebruiken en deze vooraf in te laten vullen. Laat het ontvangende schip aangeven wie de bunkerwacht is op het schip, in welke bunker er gelost moet worden en om hoeveel liter het gaat. De hoeveelheid liters moet u als bunkerstation weten om de pre-set in te stellen. Verder gaat het over een transactie van al snel € 10.000 of € 20.000, waarbij het voor de klant soms wat ongemakkelijk voelt als hij ervoor moet 'tekenen'. Dat is zijn verantwoordelijkheid, maar het vergroot ook de bewustwording als u weet waarvoor u verantwoordelijk bent. Soms gaat het met de beste bedoelingen wel eens verkeerd. Het blijft mensenwerk. Daar houdt de wet rekening mee, want die schrijft ook een noodplan voor om eventuele schade zo gering mogelijk te houden.



## ‘Veilig bunkeren door goed samenwerken’

### STIPTHEID

Stiptheid en werkzaamheid zouden hand in hand moeten gaan. Dat heeft u ook in de hand, als u zelf realistische procedures hebt en gemotiveerd personeel dat weet waar ze mee bezig zijn. Als NOVE zijn we tegen papiertijgers en geven we graag tegengas bij controlerende instanties als ze de realiteit verloren lijken te zijn. Als stiptheid resulteert in stress doen we het niet goed en creëren we nieuwe problemen. Als stiptheid resulteert in goed personeel, weten wie verantwoordelijk is en dat iedereen capabel is om zijn taak goed uit te voeren, doen we het goed. NOVE heeft hiervoor ook een flyer beschikbaar: ‘Veilig bunkeren door goed samenwerken’.

### BUNKERWACHT ZIET TOE OP BUNKERING

Een bunkerwacht is dus niet een ‘Jan Doedel’ die een uur moet kijken naar een bunkerslang,

met de verleiding om te gaan appen, en ook niet iemand die erop vertrouwt dat het bijna altijd goed gaat. De bunkerwacht ziet toe op de bunkering, kan ingrijpen als dat nodig is en kan daarbij ook best andere werkzaamheden doen, mits zijn wettelijke taken als bunkerwacht er niet onder lijden. Zoals bij het afleveren van LPG bij een tankstation: de caissière heeft ook andere taken, maar hij of zij geeft de pomp pas vrij nadat toezicht is gehouden.

### LAST ONDER DWANGSOM

De aanleiding voor deze vraagbaak was een bunkerbedrijf dat een vooraankondiging ‘last onder dwangsom’ ontving van de Omgevingsdienst. Er werd gesproken over een dwangsom van € 10.000 per overtreding, oplopend tot € 50.000. Reden genoeg dus om alert te zijn en dit ook te mogen verwachten van uw klant, die niet zonder brandstof kan. «