

Toelichting bunkervergunning (residuale brandstoffen en destillaten en biodiesel)

De bunkervergunning van residuale, destillaten en biodiesel is medio 2024 op een aantal punten aangepast naar aanleiding van bevindingen van inspecties door de operationele dienst, nieuwe inzichten en de introductie van het verplichte Mass Flow Meter systeem per 1 januari 2026. In deze toelichting worden de artikelen van de vergunning nader toegelicht en uitgelegd.

Algemeen

De vergunning geldt in de volgende gemeenten: Rotterdam, Vlaardingen, Dordrecht, Schiedam, Zwijndrecht en Papendrecht.

In de Europese Verordening 2017/352 tot vaststelling van een kader voor het verrichten van havendiensten en gemeenschappelijke regels inzake de financiële transparantie van havens ("Zeehavenverordening") wordt gesteld dat zeehavens regels mogen opstellen ten aanzien van havendiensten. Het bunkeren van zeeschepen valt daar onder.

De vergunninghouder is ten opzichte van de vorige bunkervergunning gewijzigd: niet langer wordt de bunkertransporteur aangewezen als vergunninghouder, maar de eigenaar van het schip. Dit kan zowel een natuurlijk- als een rechtspersoon zijn. De eigenaar wordt genoemd op het Communautair binnenvaartcertificaat voor binnenschepen of op het Certificaat van Onderzoek. Met deze wijziging is de bunkervergunning gelijk aan de voorschriften in de haven van Antwerpen-Brugge.

De vergunning ziet alleen toe op het bunkeren vanuit een schip naar een zeeschip van residuale brandstoffen en destillaten en biodiesel. Wat betreft biobrandstoffen is dit beperkt tot biodiesel. Andere alternatieve bio brandstoffen (zoals bio methanol en bio ammoniak) vallen dus niet onder deze vergunning, maar worden apart vergund.

Artikelsgewijze toelichting:

1. Definities

Aan de definities is ten opzichte van de vorige vergunning toegevoegd of gewijzigd:

Bunker operator: Dit is degene of bedrijf dat zorgt draagt voor de inhuur en inzet van het bunkerschip ten einde de brandstof te leveren aan het zeeschip.

Vergunninghouder: de houder van de bunkervergunning is de eigenaar van het bunkerschip. In Antwerpen is de eigenaar van het vaartuig momenteel al de houder van de bunkervergunning. Op het moment dat een eigenaar meerdere bunkerschepen in eigendom heeft, dan worden op een vergunning meerdere bunkerschepen genoemd die vallen onder de vergunning en de voorwaarden die hierin worden gesteld. De eigenaar van het bunkerschip staat vermeld in het Communautair binnenvaart certificaat voor binnenschepen of in het Certificaat van Onderzoek. Zoals aangegeven dit kan een natuurlijke persoon of een rechtspersoon zijn.

Tevens zijn er drie extra ISO standaarden toegevoegd aan artikel 1 welke verband houden met de inspectie, certificatie en verificatie van de Mass Flow meter: ISO 17020, ISO 17025, ISO 17065.

2. Voorschriften voor de vergunninghouder

2.1 Vergunde activiteiten

De vergunning ziet alleen toe op het afleveren van residuale brandstoffen en destillaten en biodiesel aan zeeschepen met een bunkerschip.

2.2 Voorschriften voor de vergunninghouder

De verplichting voor het hebben van een VOG RP/NP blijft ook voor de nieuwe vergunninghouder van kracht en zal overlegd moeten worden bij de aanvraag van de vergunning. De VOG dient de volgende screeningsprofielen te hebben:

36: Bewaken van productieprocessen.

37: Het beschikken over goederen.

38: Het voorhanden hebben van stoffen, objecten en voorwerpen e.d., die bij oneigenlijk of onjuist gebruik een risico vormen voor mensen (en dier)

62: (Rijdend) vervoer waarbij goederen, producten, post en pakketten worden getransporteerd en/of bezorgd, anders dan het intern transport binnen een bedrijf.

Het registreren van het laden en afleveren van de bunkers is vormvrij gemaakt en hoeft niet in het ADN reis journaal te worden opgenomen. Dit mag ook digitaal worden bijgehouden.

Om een zekere kwaliteitsborging te hebben is het wenselijk dat een vergunninghouder beschikt over een kwaliteitsmanagement certificaat. Tevens draagt de vergunninghouder er zorg voor dat de juiste monstervlessen aan boord zijn ten einde een juiste monstername te bewerkstelligen conform het gestelde in Annex N van de ISO standaard 13739. Bewijzen en formulieren van de afleveringen moeten ten minste 5 jaar bewaard worden. Dat mag aan boord of in het kantoor van de vergunninghouder zijn.

Aan boord van het bunkerschip dient een bunker manual aanwezig te zijn waarin de procedures met betrekking tot het laden en lossen en de werking van de verschillende meetinstrumenten staan beschreven en zoals deze in de bunkervergunning voorgeschreven zijn.

In het achtste lid is vastgelegd dat de (kopieën van) certificaten die bij het MFM-systeem horen aan boord van het schip aanwezig moeten zijn; dit mag zowel digitaal als hard copy.

Verder dient de vergunninghouder ervoor zorg te dragen dat de bemanning beschikt over voldoende kennis en kunde van het laden en lossen van het bunkerschip en de werking van de meetapparatuur. Deze kennis kan bijvoorbeeld worden bijgebracht door het volgen van een training; trainingen worden bijvoorbeeld gegeven door de installateurs van de MFM-systemen aan boord van het bunkerschip.

2.3 Voorbehouden

Hier staan de voorwaarden waaronder de vergunning is verleend en de intrekingsvoorwaarden (indien nodig), dus per vergunninghouder, welke het schip of schepen in zijn/haar bezit heeft.

3. Het bunkerschip

In dit voorschrift zijn de eisen ten aanzien van het bunkerschip opgenomen die niet al in andere wetgevingen of reglementen genoemd zijn. Het gaat hier met name om meetapparatuur en de kalibratie eisen daarvan.

3.1 Voorschriften voor de bunkerschepen

De vergunninghouder zorgt ervoor dat het bunkerschip is voorzien van de juiste monstername apparatuur zodat de verplichte monsters genomen kunnen worden zoals gesteld in ISO standaard 13739, waarin de juiste procedure staat beschreven. Dat kan een monstername station zijn en of een

flens voor het nemen van een continue druppel monster. Van de aanwezige tanks dienen kalibratie tabellen aan boord te zijn, welke gecertificeerd zijn.

Meetapparatuur welke niet onder de MID valt, zoals meetlinten of meetstokken, dient elk jaar gekalibreerd te worden en voorzien te worden van een certificaat en kalibratieplaat. De certificaten van de meetapparatuur moeten aan boord beschikbaar zijn. Dat mag ook digitaal zijn.

Het leidingensysteem moet voldoen aan een van de geldende internationale standaarden en het bunkerschap moet voorzien zijn van voldoende koppel- of verloopstukken om aansluitingen met andere systemen mogelijk te maken.

Tevens dient er een leidingenplan aan boord te zijn waarop alle laad en losleidingen duidelijk zichtbaar getoond worden, inclusief een overzicht van de locatie van operationele zegels indien deze vereist zijn om de integriteit van het MFM-systeem te verzekeren.

Indien er werkzaamheden aan tanks plaatsvinden waarbij het volume (mogelijk) aangepast is, dan moeten die tanks opnieuw gekalibreerd worden. De certificaten hiervan moeten aan boord zijn.

De tanks moeten op een deugdelijke en veilige wijze bemonsterd en gemeten kunnen worden met de juiste meet- en monsterapparatuur.

Verder dienen er af- en voldoende ruimingsmiddelen aan boord te zijn om een onverhoopte lekkage of morsing te voorkomen of te bestrijden.

3.2 Documentatie aan boord van bunkerschepen

Het certificaat van kwaliteit dient voor het innemen van de bunkers (als lading) aan boord te zijn. De transporteur is hier uiteindelijk verantwoordelijk voor.

Indien tijdens het laden bij de terminal blending (tegelijk laden van twee of meer in bepaalde eigenschappen verschillende soorten stoffen) wordt toegepast, dan kan het certificaat na het laden worden afgegeven, maar in ieder geval voor de aankomst bij het zeeschip.

Indien een meetrapport wordt opgemaakt (dus zonder gebruik van het MFM-systeem) dan moet dat meetrapport een aantal verplichte gegevens bevatten. Het opmaken van het meetrapport vindt plaats voor het bunkeren en direct na het bunkeren.

In artikel 3.2, vijfde lid, is geregeld welke artikelen niet meer van toepassing zijn indien voor 1 januari 2026 al juist gebruik wordt gemaakt van de voorschriften van Hoofdstuk 4 van de vergunning.

Indien het bunkermeetsysteem voldoet aan de eisen zoals in Hoofdstuk 4 van de bunkervergunning zijn gesteld en juist worden toegepast is het niet nodig om een meetrapport op te maken met daarin de aangegeven verplichte gegevens.

De volgende artikelen van Hoofdstuk 4 zijn dan van toepassing:

- 4.1, Definities
- 4.2, Toepassingsgebied
- 4.3, Eisen aan het MFM-systeem
- 4.4, Keuringsprocedure
- 4.5, Operationele voorwaarden gebruik MFM-systeem
- 4.6., eerste lid, onder a: Onverwijld melden indien niet voldaan kan worden aan de voorwaarden van het gebruik van het MFM-systeem

4.6, eerste lid, onder c: Stoppen van de bunkeroperatie
4.6., tweede lid: Melden van kwantiteitsdispuut
en 4.7: Overleggen van documentatie

Tevens moeten de certificaten als bedoeld in artikel 4.3, onder c, d en e vooraf aan de Havenmeester zijn overlegd via bunkering@portofrotterdam.com.

4. Mass Flow Meter Systeem

Algemene toelichting

Vanaf 1 januari 2026 is het gebruik van een MFM-systeem aan boord van bunkerschepen voor het bunkeren van residuale destillaten (stookolie en diesel) en biobrandstoffen in de havens van Rotterdam en Antwerp-Bruges verplicht.

De aanleiding voor deze MFM-systeem verplichting ligt allereerst in het feit dat beide havens klachten en signalen van de bunkermarkt als geheel hebben ontvangen dat er ernstige kwantiteitsproblemen waren in de havens met betrekking tot de levering van bunkers. En de klachten kwamen niet alleen van de kopers (reders) van de bunkers, maar ook van de aanbieders en de bunkersurveyors. De voorbeelden waren legio.

Aan de andere kant ontvingen de havens, naast de klachten van de commerciële partijen die betrokken zijn bij de bunkeroperaties, ook informatie van handhavingsinstanties dat er sprake is van onrechtmatige activiteiten van de betrokken partijen bij het bunkeren.

Als havens willen we een transparante bunkermarkt. Om inzicht te krijgen in de werkelijk omvang van de kwantiteitsproblematiek, hebben de havens een onafhankelijk onderzoeksbureau ingehuurd om interviews met stakeholders en een enquête uit te voeren. Wat de havens wilden weten, was allereerst of er daadwerkelijk een kwantiteitsprobleem in de havens bij de levering van bunkers is en ten tweede wat de oplossing is voor dit eventuele kwantiteitsprobleem. In dezelfde periode dat het onderzoek voor de havens werd uitgevoerd, voerde ook de International Bunker Industry Association (IBIA) en de Baltic and International Maritime Council (BIMCO) een wereldwijd onderzoek uit naar kwantiteitsproblemen met bunkers. De resultaten van de interviews en beide enquêtes waren heel duidelijk. Meer dan 80 % van de respondenten gaf aan dat er een probleem was met de bunkerhoeveelheid in de havens. De uitkomst van het onderzoek dat de havens hebben laten uitvoeren, is vergelijkbaar met de bevindingen van de enquête die IBIA en BIMCO in de eerste helft van 2022 hebben uitgevoerd, waaruit bleek dat de industrie veel steun heeft voor licenties en meer gebruik van massaflowmeters (MFMs). Uit beide onderzoeken kwam de conclusie dat er enerzijds een enorm probleem is met de bunkerhoeveelheid in de havens en anderzijds dat de invoering van een MFM-systeem wordt gezien als dé oplossing om het kwantiteitsprobleem aan te pakken en de bunkermarkt transparant te maken.

Om invulling te geven aan deze MFM-systeem verplichting hebben de havens in 2023 een groot aantal stappen gezet, waaronder het bekijken van best practices in andere havens, het organiseren van stakeholder bijeenkomsten, het spreken met individuele partijen uit de bunkerwereld, waaronder aanbieders, leveranciers, reders en bunkerinspecteurs. Ook spraken de havens met (overheids) instanties die zich bezighouden met MFM-systemen, waaronder fabrikanten, installateurs, certificerings- en keuringsinstanties.

Alle input tezamen heeft geresulteerd in de MFM-systeem verplichting zoals die in Hoofdstuk 4 Mass Flow Meter systeem is verwoord en hieronder artikelsgewijs wordt toegelicht.

Definities

ISO 22192:2021

In dit artikel zijn enkele definities opgenomen. Belangrijke definitie in dit verband is de verwijzing naar de ISO standaard 22192:2021 “Bunkering of marine fuel using the Coriolis mass flow meter (MFM) system, editie 2021”. Door zoveel als mogelijk gebruik te maken van en te verwijzen naar deze wereldwijde standaard wordt beoogd een kader van het gebruik van het MFM-systeem te scheppen dat gelijk is aan het gebruik van deze standaard elders in de wereld.

De ISO standaard is digitaal en op papier te verkrijgen via de website van de International Organization for Standardization (<https://www.iso.org/standard/72840.html>).

Niet alle clauses uit ISO 22192:2021 zijn van toepassing op de installatie en het gebruik van het MFM-systeem in de haven. Dit heeft ermee te maken dat de ISO standaard een industriestandaard is en op onderdelen (Europese) wetgeving dwingend zaken voorschrijft. Dit geldt met name voor de eisen die worden gesteld aan een MFM-systeem op grond van de Europese Meetinstrumentenrichtlijn.

MFM

In deze vergunning wordt verstaan onder een MFM een Coriolis mass flow meter. Andere mass flow meters die niet volgens het Coriolis principe werken, zijn niet toegestaan aangezien die niet vallen binnen de reikwijdte van de eisen in de vergunning. Het betreft in deze vergunning een MFM zoals deze beschreven is in clause 3.25 van de ISO 22192:2021.

MFM-systeem

Een MFM-systeem bestaat niet alleen uit een MFM, maar bestaat uit meerdere componenten. Zie hiervoor ook artikel 3 waarin is opgesomd aan welke eisen een MFM-systeem moet voldoen. In het kader van het begrip MFM-systeem wordt dit beschreven in clause 3.26 van de ISO 22192:2021.

Bunkers

Een MFM-systeem is verplicht voor het leveren van bunkers, daaronder wordt in deze vergunning verstaan residuale destillaten (stookolie en diesel) en biobrandstoffen (biodiesel). Andere (alternatieve) brandstoffen vallen niet onder de reikwijdte van deze vergunning. In de desbetreffende vergunning voor deze andere brandstoffen zal worden aangegeven in hoeverre het gebruik van een MFM-systeem verplicht is.

Bunkeroperaties

Het gebruik van een MFM-systeem is verplicht op een bunkerschip dat bunkers levert aan een zeeschip. Een MFM-systeem is derhalve niet verplicht op bijvoorbeeld stationaire bunkerstations. Ook is een MFM-systeem niet verplicht om te gebruiken aan boord van het bunkerschip bij het laden bij een terminal. Wel kan een MFM-systeem bidirectioneel gebruikt worden, zodat ook bij levering van bunkers aan het bunkerschip met behulp van het MFM-systeem de hoeveelheid ontvangen bunkers kan worden gemeten. Dit moet wel vooraf met de installateur/fabrikant van het MFM-systeem worden afgestemd. Aangezien dit buiten de scope van de vergunning valt, neemt de havenmeester van Rotterdam/de havenkapiteinsdienst van Antwerp-Bruges bij deze activiteit geen enkele rol of verantwoordelijkheid op.

Ook is het niet verplicht om een MFM-systeem aan boord van bunkerschepen te gebruiken bij de levering van bunkers aan andere bunkerschepen.

Toepassingsgebied

Eerste lid

In artikel 4.2 wordt in het eerste lid vastgelegd dat een bunkerschip bunkers aan een zeeschip levert met een MFM-systeem dat ook geschikt is voor de specifieke levering van die bunkers. Dit betekent dat de geleverde bunkers zich steeds moeten bevinden binnen de parameters geschikt voor het desbetreffende MFM-systeem. De voornaamste parameters zullende pompsnelheid, het type bunkers en de viscositeit van de bunkers zijn. De voornaamste parameters zullen de pompsnelheid, het type bunkers en de viscositeit van de bunkers zijn. De selectie van het MFM-systeem zal dus in goed overleg met de fabrikant of installateur moeten plaatsvinden.

Tweede lid

In het tweede lid is bepaald dat de verplichting voor een MFM-systeem aan boord van een bunkerschip niet verplicht is voor bunkersschepen met een laadvermogen tot 300 ton. Dit betreft tankschepen van het type N-open die gebouwd in ingericht zijn voor het vervoer en de afgifte van scheepsaandrijfstoffen aan andere schepen als bedoeld in artikel 1.2.1 van het ADN (de Europese overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren /*Accord européen relatif au transport des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures*).

De reden waarom dit type bunkersschepen geen MFM-systeem aan boord hoeft te hebben is driedelig. Allereerst zijn deze bunkersschepen doorgaans reeds uitgerust met PD-meter (positive displacement). Ten tweede zijn er bij de havens geen klachten binnengekomen over deze bunkersschepen als het gaat om het leveren van bunkers. Tot slot leveren deze bunkersschepen slechts een klein deel van hun totale bunkers aan de zeevaart en leveren zij met name aan de binnenvaart.

Eisen aan het MFM-systeem

Onderdeel a

In dit artikel is opgenomen aan welke eisen het MFM-systeem aan boord van het bunkerschip moet voldoen. Allereerst is het van belang om onderdeel a in samenhang te lezen met artikel 4.1 en in het bijzonder de definitie van een MFM en een MFM-systeem. Het moet dus gaan om een MFM-systeem welke werkt volgens het Coriolis principe en waarvan de MFM voldoet aan clause 3.25 van de ISO 22192:2021.

Tevens dient het MFM-systeem te voldoen en te bestaan uit de componenten als bedoeld in clause 3.26 van ISO 22192:2021. Het gaat hier om de mass flow meter zelf, maar ook nog alle bijhorende instrumenten en pijpleidingen.

Onderdeel b

Het MFM-systeem moet aan verschillende wetgeving voldoen om zo accuraat als mogelijk te werken. Niet alleen moet de correcte massa gemeten worden, ook moet het MFM-systeem rekening houden met bijvoorbeeld de luchtinslag en daarvoor de hoeveelheid massa die wordt gemeten corrigeren. Om daaraan te kunnen voldoen moet het MFM-systeem voldoen aan de Metrologiewet voor Nederland en het koninklijk besluit betreffende meetinstrumenten van 15 april 2016 voor België juncto de Meetinstrumentenrichtlijn (MID) en de internationale aanbeveling R117:2019 van de International Organisation of Legal Metrology voor dynamische meet systemen voor vloeistoffen anders dan water. Om misverstanden te voorkomen wordt hierbij benadrukt dat het moet gaan om de 2019 versie van de OIML R117. Reden hiervoor is dat de 2019 versie een apart hoofdstuk kent dat regels stelt met betrekking tot het rekening houden met de luchtinslag.

Binnen de Meetinstrumentenrichtlijn (MID) vallen MFM-systemen onder bijlage VII 'Meetinstallaties voor de continue en dynamische meting van hoeveelheden andere vloeistoffen dan water (MI-005)'. In OIML R117 editie 2019 zijn de volgende hoofdstukken en bijlagen opgenomen die specifieke kaders

en eisen aan test procedures stellen voor meetsystemen benodigd voor het bunkeren van brandstof: Hoofdstuk 5.10 van de internationale aanbeveling OIML R 117-1 (2019) 'Dynamic measuring systems for liquids other than water, part 1 – Metrological and technical requirements' welke kaders stelt voor meetsystemen benodigd voor het bunkeren van brandstof; en Appendix K van de internationale aanbeveling OIML R 117-2 (2019) 'Dynamic measuring systems for liquids other than water, part 2 – Metrological controls and performance tests' welke test procedures beschrijft die vereist zijn om uit te voeren voor de meetsystemen benodigd voor het bunkeren van brandstof.

Onderdeel c

Het MFM-systeem dient als een ononderbroken bunkermeetsysteem te zijn geïnstalleerd op een bunkerschip bedoeld voor het leveren van brandstof. Het certificeren en op de markt plaatsen van het MFM-systeem dient te geschieden door een aangemelde instantie als bedoeld in artikel 27.

Onderdeel d

Ook dient het MFM-systeem gecertificeerd te worden door een aangemelde instantie als bedoeld in artikel 27 van de Meetinstrumentenrichtlijn (MID) als het type "bunkermeetsysteem" in het Engels "Bunker Metering System". Aangemelde instanties zijn te vinden via: Aangemelde instanties (europa.eu)

Onderdeel e

Tot slot moet het MFM-systeem voorzien zijn van een opslagapparaat (memory device/data logger). Het doel van de datalogging is om de kwaliteit van de volledige bunkeroperatie te kunnen beoordelen. Alle door het MFM-systeem gegenereerde data moet beschikbaar zijn voor de ontvangende partij of diens vertegenwoordiger en voor de havenmeester van Rotterdam / havenkapiteinsdienst van Antwerp-Bruges. De data moet ten minste drie maanden en totdat het dispuut is opgelost beschikbaar te zijn.

Keuringsprocedure

Eerste lid

In het eerste lid is bepaald dat het MFM-systeem jaarlijks een keuring moet ondergaan. Dit houdt in dat een MFM-systeem nimmer een keuring kan hebben die meer dan 1 jaar geleden is uitgevoerd. Als dat wel het geval is, dan mag het MFM-systeem niet worden gebruikt en is het een bunkerschip niet toegestaan bunkers te leveren.

Tweede lid

De keuring van het MFM-systeem bestaat uit een nulpunt verificatie zoals die is beschreven in annex D van ISO 22192:2021. Op het moment dat de nulpunt verificatie niet de voorwaarden haalt zoals beschreven in annex D van ISO 22192:2021, dan moet de havenmeester van Rotterdam onmiddellijk in kennis worden gesteld. Ook mag vanaf dat moment het MFM-systeem niet meer worden gebruikt voor het leveren van bunkers.

Derde lid

Het derde lid bepaalt expliciet en om misverstanden te voorkomen dat de nulpunt verificatie moet vallen binnen de eisen die in annex D van ISO 22192:2021 worden gesteld. Als de nulpunt verificatie is uitgevoerd en de nulpunt verificatie is uitgevoerd conform de eisen in annex D dan is het afgegeven certificaat maximaal 1 jaar geldig.

Vierde lid

De nulpunt verificatie (keuring) moet worden uitgevoerd door een partij die ook passend geaccrediteerd is voor de keuring van MFM-systemen bedoeld om bunkeroperaties mee uit te

voeren, zoals die in deze vergunning verplicht zijn gesteld. Er dient een passende accreditatie voor deze MFM-systemen te zijn op grond van ISO 17020, ISO 17025 of ISO 17065.

Vijfde lid

Het vijfde lid bepaalt dat de vergunninghouder de documenten die voortvloeien uit de nulpunt verificatie aan boord moet houden. Deze documenten mogen zowel fysiek als digitaal aan boord worden gehouden. Uit de documenten moet in ieder geval blijken dat een nulpunt verificatie heeft plaatsgevonden en dat het MFM-systeem voldoet aan de eisen zoals die in de vergunning zijn opgenomen. Daarnaast dient aan boord van het bunkerschip een bewijs te zijn van de partij die de nulpunt verificatie heeft uitgevoerd en dat deze partij ook passend geaccrediteerd is voor het uitvoeren van deze nulpunt verificatie. Deze partij dient passend geaccrediteerd te zijn op grond van ISO 17020, ISO 17025 of ISO 17065 voor een MFM-systeem zoals die in deze vergunning verplicht ingesteld.

Zesde lid

Op het moment dat een MFM-systeem is gecertificeerd dan moeten de kopieën van de bijbehorende certificaten vermeld in het vijfde lid direct worden gedeeld met de havenmeester van Rotterdam. Er zal op een nader moment bekend worden gemaakt op welke wijze dit (digitaal) kan geschieden.

Zevende lid

Op het moment dat een MFM-systeem niet voldoet aan de eisen die in de vergunning zijn gesteld, dan mag het MFM-systeem vanzelfsprekend niet meer worden gebruikt. In het zevende lid is dit verbod expliciet opgenomen. Op het moment dat desondanks toch bunkeroperaties worden uitgevoerd, dan zal de havenmeester van Rotterdam handhavend optreden.

Operationele voorwaarden gebruik MFM-systeem

Eerste lid

Bunkers zijn in potentie stoffen die gevaarlijk zijn voor mens en milieu. Met bunkers moet dan ook met maximale aandacht voor veiligheid, gezondheid en milieu worden omgegaan. In dat kader moeten de bunkeroperaties dan ook voldoen aan de algemene voorschriften die zijn gesteld in clause 4 van ISO 22192:2021 en de bijbehorende annex A. In annex A van ISO 22192:2021 wordt tevens verwezen naar de bunkerchecklist die in annex L is opgenomen. In de havens van Rotterdam en Antwerp-Bruges wordt echter gebruik gemaakt van de ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals) bunkerchecklist en vandaar dat in plaats van naar de bunkerchecklist in annex L naar de ISGOTT bunkerchecklist wordt verwezen. De ISGOTT bunkerchecklist moet derhalve gebruikt worden.

Tweede lid aanhef

In het tweede lid wordt bepaald dat de gehele bunkeroperatie moet voldoen aan de voorschriften gesteld in clause 9 en de daarbij behorende annexen (waar in clause 9 naar wordt verwezen) van ISO 22192:2021. Het gaat daarbij om de benodigde documenten én om de op te volgen procedures. Op het uitgangspunt dat tijdens een bunkeroperatie moet worden voldaan aan clause 9 van ISO 22192:2021 geldt een aantal uitzonderingen. Zo worden allereerst de volgende clauses van ISO 22192:2021 uitgezonderd:

- Clause 9.1: deze clause geeft de reikwijdte van clause 9 aan. Echter de ISO 22192:2021 standaard is een industrie standaard en geen wet. Nu op onderdelen (Europese) wetgeving van toepassing is op de installatie en het gebruik van een MFM-systeem is het niet mogelijk om de ISO 22192:2021 integraal van toepassing te verklaren. Vandaar dat clause 9.1 wordt uitgezonderd.

- Clause 9.3: deze clause geeft regels voor de bunker surveyor. Alhoewel de bunker surveyor een belangrijke rol speelt in het bunkerproces, ontbreekt voor de havens een juridisch kader om regels te stellen in het geval een bunker surveyor wordt ingezet bij een bunkeroperatie. Dat is de reden dat deze clause niet verplicht wordt gesteld.
- Clause 9.4.2, onderdeel g: deze clause regelt welke documenten aan boord van het bunkerschip moeten zijn. In onderdeel g wordt verwezen naar het aan boord moeten hebben van een "MFM system approval letter from accredited body for custody transfer". Dit document hoeft niet aan boord te zijn aangezien wat betreft de installatie van het MFM-systeem niet de ISO 22192:2021 gevolgd wordt maar de Meetinstrumentenrichtlijn (MID). Dit is wat betreft deze vergunning opgevangen door 4.3 onderdeel d.
- Clause 9.6.4.3: in deze clause wordt bepaald dat als een zegel van het MFM-systeem kapot is of niet aanwezig is, dat dit gemeld moet worden en dat het MFM-systeem niet gebruikt mag worden. Verwijzing naar deze clause is niet noodzakelijk, aangezien de havens in artikel X.6 een eigen bepaling hebben opgenomen hoe om te gaan in het geval dat niet aan de vergunningsvoorwaarden wordt voldaan.
- Clause 9.7.1.3: Ook clause 9.7.1.3 geeft een werkwijze hoe om te gaan met een niet correct werkend MFM-systeem. Zoals hierboven aangegeven hebben de havens hiervoor een eigen werkwijze, zie artikel 4.6 van de vergunning.
- Clause 9.7.2.12: deze clause verbiedt het langsijz komen van een ander bunkerschip tijdens het leveren van bunkers naar een zeeschip. Het langsijz komen van een ander bunkerschip ("double banking") komt veelvuldig voor in de havens en wordt niet gezien als een activiteit die het bunkeren met een MFM-systeem kan schaden. Gelet daarop wordt dit verbod niet overgenomen in deze bunkervergunning.

In de aanhef van het tweede lid wordt tevens bepaald dat er enkele uitzonderingen/aanpassingen zijn met betrekking tot de onderdelen uit clause 9, dit zijn:

Tweede lid, onderdeel a

Clause 9.4.1.2 en annex O verwijzen naar zowel ontvangen als geleverde bunkers. Voor deze vergunning is het enkel verplicht om de gegevens van de geleverde bunkers bij te houden. Overigens zal een MFM-systeem bij bi-directioneel gebruik normaliter wel beide gegevens (geleverd en ontvangen) bijhouden, maar op grond van deze vergunning is dat derhalve niet verplicht aangezien met betrekking tot de ontvangen bunkers de havens geen juridisch kader hebben om dit verplicht te stellen.

Tweede lid, onderdeel b

In clause 9.4.1.4 wordt verwezen naar de "accredited body" in verband met het kunnen tonen van de gegevens van de "meter totalizer log". Hier wordt met "accredited body" bedoeld de havenmeestervan Rotterdam/havenkapiteinsdienst van Antwerp-Bruges.

Tweede lid, onderdeel c

In clause 9.4.1.5 wordt verwezen naar de "accredited body" in verband met het aan boord houden van de "meter totalizer log" voor een minimale periode van drie maanden. Hier wordt met "accredited body" bedoeld de havenmeester van Rotterdam.

Tweede lid, onderdeel d

In clause 9.6.1 wordt verwezen naar clause 5. De verwijzing naar clause 5 is juridisch gezien niet mogelijk, aangezien hier de wettelijke bepalingen van de Meetinstrumentenrichtlijn (MID) van toepassing zijn.

Tweede lid, onderdeel e

In de clauses 9.6.2 en 9.6.3.5.1 wordt verwezen naar de bunkerchecklist in annex L. In de havens van Rotterdam en Antwerp-Bruges wordt echter gebruik gemaakt van de ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals) bunkerchecklist en vandaar dat in plaats van naar de bunkerchecklist in annex L naar de ISGOTT bunkerchecklist wordt verwezen. De ISGOTT bunkerchecklist moet derhalve gebruikt worden.

Tweede lid, onderdeel f

Clause 9.7.1.5 regelt dat het MFM-systeem gebruikt moet worden bij alle bunkeroperaties, zowel bij het laden als bij het leveren van bunkers. De verplichting voor het gebruik van het MFM-systeem geldt enkel voor het leveren van bunkers van een bunkerschip naar een zeeschip. Er is derhalve geen verplichting voor het laden van de bunkers via het MFM-systeem. Wel kan ervoor gekozen worden om bij het laden gebruik te maken van het MFM-systeem (de MFM-systemen zijn in principe bi-directioneel bruikbaar). Kanttekening daarbij is wel dat daar bij de installatie over nagedacht moet worden. Als de wens er is om bij zowel het laden als het lossen van de bunkers gebruik te maken van een MFM-systeem dan dient dit te worden besproken met de installateur/fabrikant van het MFM-systeem.

Tweede lid, onderdeel g

In clause 9.8.3, onderdeel a, is bepaald op het bunkering metering ticket het IMO-nummer van het bunkerschip vermeld moet worden. Echter, in de havens van Rotterdam en Antwerp-Bruges worden de bunkers in nagenoeg alle gevallen geleverd door bunkerschepen die als binnenschip zijn gecertificeerd. Deze bunkerschepen beschikken daarmee niet over een IMO-nummer. Gelet daarop wordt verplicht gesteld dat op het moment dat een bunkerschip geen IMO-nummer heeft, het ENInummer van het bunkerschip op de bunkering metering ticket wordt vermeld. Ieder binnenschip heeft een European Number of Identification. Het ENI-nummer is een uniek 8-cijferig identificatienummer voor binnenschepen.

Derde lid

Een belangrijke operationele voorwaarde voor het correct kunnen gebruiken van een MFM-systeem is dat de bemanning van het bunkerschip over voldoende kennis beschikt om de bunkeroperaties met behulp van een MFM-systeem naar behoren uit te voeren. Gelet daarop is in het derde lid van artikel 4.5 opgenomen dat de vergunninghouder er verantwoordelijk voor is dat de bemanning van het bunkerschip over voldoende kennis beschikt om met een MFM-systeem te kunnen werken. Ook dient de vergunninghouder ervoor te zorgen dat de bemanning zich houdt aan de voorschriften die zijn opgelegd in de bunkervergunning. De vergunninghouder wordt niet verplicht om deze taak via een door de havens voorgeschreven wijze in te vullen.

Meldplicht en opschorting vergunning in geval van niet conformiteit vergunningsvoorwaarden

Eerste lid, aanhef

In het eerste lid van artikel 4.6 wordt bepaald welke acties de vergunninghouder moet nemen op het moment dat niet wordt voldaan aan de voorwaarden die in dit hoofdstuk zijn opgenomen en niet wordt voldaan aan de verplichte clauses en annexen van ISO 22192:2021.

Eerste lid, onderdeel a

Op grond van deze bepaling moet allereerst door of namens de vergunninghouder aan de havenmeester van Rotterdam/havenkapiteinsdienst van Antwerp/Bruges gemeld worden wanneer niet aan de voorwaarden van dit hoofdstuk of aan de voorwaarden van de verplichte clauses en annexen wordt voldaan. Deze melding moet onverwijld gedaan worden. Met andere woorden, zo

snel als redelijkerwijs mogelijk is. De havenmeester van Rotterdam zal in een later stadium bekend maken hoe deze melding moet plaatsvinden.

Eerste lid, onderdeel b

Op het moment dat een MFM-systeem niet meer voldoet aan de eisen van deze vergunning of aan de eisen zoals die in de verplichte clauses van de ISO 22192:2021 of annexen staan, dan mag niet meer worden aangevangen met nieuwe bunkeroperaties. Op het moment dat dit wel wordt gedaan, dan wordt gehandeld in strijd met de voorwaarden van de vergunning en dit is een strafbare gedraging waarop ook op zal worden gehandhaafd.

Als er een situatie is dat het MFM-systeem niet voldoet aan bovengenoemde eisen, dan kan de vergunninghouder een ontheffing bij de havenmeester van Rotterdam aanvragen. Aan deze ontheffing kan door de havenmeester van Rotterdam voorwaarden worden gesteld, waaronder dat er zonder MFM-systeem gebunkerd mag worden. Deze ontheffing zal later door de havens nader worden uitgewerkt.

Het is overigens de verwachting dat maar zeer zelden van deze mogelijkheid om een ontheffing aan te vragen gebruik zal worden gemaakt; de ervaring met MFM-systemen in de haven van Singapore leert dat er nagenoeg geen problemen zijn met MFM-systemen en dat deze zeer robuust en betrouwbaar zijn.

Eerste lid, onderdeel c

Op het moment dat een MFM-systeem niet meer voldoet aan de voorwaarden zoals die in deze vergunning of aan de eisen zoals die in de verplichte clauses van de ISO 22192:2021 of annexen staan en de bunkeroperatie is reeds begonnen, dan geldt het volgende. Allereerst moet de reeds gestarte bunkeroperatie gestopt worden op het moment dat vastgesteld wordt dat het MFM-systeem niet meer opereert conform de voorwaarden en eisen in deze vergunning. Daarna mag de bunkeroperatie alleen hervat worden onder de voorwaarden dat een alternatieve meetmethode gebruikt wordt. Deze alternatieve meetmethode moet door het ontvangende zeeschip schriftelijk akkoord worden bevonden. Als dat het geval is dan kan de lopende bunkering worden afgemaakt met de afgesproken alternatieve meetmethode.

Een nieuwe bunkering mag echter niet worden aangevangen, tenzij een ontheffing bij de havenmeester is ingediend én is verleend. Zie hiervoor de toelichting en procedure onder onderdeel b. Ook hiervoor geldt dat het MFM-systeem zeer betrouwbaar is en gelet op de ervaringen in de haven van Singapore met het MFM-systeem zal een ontheffing een uitzonderingssituatie zijn.

Tweede lid

Op het moment dat er een kwantiteitsdispuut is, wordt in het tweede lid geregeld, in aanvulling op de bepalingen in clause 9.9.2 van de ISO 22192:2021, dat de havenmeester / direct van dat kwantiteitsdispuut op de hoogte moet worden gesteld. De manier waarop het kwantiteitsdispuut (digitaal) moet worden gemeld, wordt nog nader vormgegeven.

De Havenmeester van Rotterdam zijn overigens geen onderdeel van een eventueel kwantiteitsdispuut en vervullen geen rol in de afhandeling van een dispuut. Het betreft immers een dispuut tussen de leverende en ontvangende partij.

Vereiste documentatie

Om misverstanden te voorkomen is in dit artikel expliciet opgenomen dat de benodigde documentatie van de artikelen 4.3, 4.4 en 4.5 zowel digitaal als hard copy wordt geaccepteerd. Daarbij past de kanttekening dat de havens de voorkeur hebben voor het digitaal aanleveren van de documentatie. De wijze waarop de documentatie kan worden aangeleverd, zal nog nader bekend worden gemaakt.

Tevens zullen de havens bekijken in hoeverre de documentatie die met een haven wordt gedeeld, ook door de andere haven kan worden gebruikt, om de administratieve lasten zo laag als mogelijk te houden voor de vergunninghouder.

Inwerkingtreding

De verplichting om met een MFM-systeem te bunkeren geldt vanaf 1 januari 2026. De verwachting is dat in de komende periode tot 1 januari 2026 meer en meer bunkerscheperen met een MFM-systeem worden uitgerust. De havens juichen het voor die tijd vrijwillig gebruiken van een MFM-systeem ten zeerste toe. Enerzijds omdat door het gebruik de bemanning ervaring krijgt met het MFM-systeem en anderzijds omdat het gebruik van het MFM-systeem het vertrouwen in de bunkermarkt vergroot. Er is gekozen voor een ambitieuze, maar realistische invoeringstermijn. In de periode tussen 2023 en 2026 hebben vergunninghouders voldoende tijd om een MFM-systeem aan te schaffen en te laten installeren zodat men op 1 januari 2026 in staat is met een MFM-systeem te bunkeren. De havens zullen ook vanaf 1 januari 2026 actief controleren en handhaven op het aan boord hebben van een MFM-systeem en het correcte gebruik daarvan.

‘Final and binding’

Een discussiepunt is of de uiteindelijk gemeten hoeveelheid bunkers zoals door het MFM-systeem is aangegeven ‘final and binding’ is. Onze stelling is dat we dit niet in de vergunning kunnen aangeven (net zo min als dat Singapore dat doet), maar wel dat als alle voorschriften en handelingen met het MFM-systeem juist worden uitgevoerd er ook geen ruimte kan zijn voor discussie over de hoeveelheid geleverde bunkers. Mocht er toch een dispuut ontstaan, dan zal een onafhankelijke partij daar uitsluitsel over kunnen geven, bijvoorbeeld door het analyseren van de ruwe data van het bunkermeetsysteem (zie ook Hoofdstuk 8).

5. Bunkergezagvoerder

Voorschriften voor de bunkergezagvoerder.

In de vorige vergunning was een reis- en ladingjournaal voorgeschreven zoals ook in het ADN was benoemd. In overleg met de branche is dit naar een vormvrij format gebracht, als de genoemde gegevens maar terug te vinden zijn op een logische en overzichtelijke manier. Dat mag uiteraard ook op elektronische wijze plaatsvinden.

De volgende gegevens moeten worden vastgelegd:

- datum en tijd van laden en bunkeren;
- naam en type brandstof, stuwage en locatie van het laden en bunkeren;
- documentatie van ontvangst en leveringen;
- eventuele interne verpompingen of overslagen naar andere bunkerscheperen;
- monsternamen en zegelnummers van de monsters;
- geschillen tussen ontvanger en leverancier (letters of protest);
- schoonmaakhandelingen.

Schoonmaakhandelingen moeten alleen genoteerd worden indien het nodig is om de tanks schoon te maken in geval van een werfbeurt of andere noodzaak waarom een tank schoon moet zijn.

Indien er een morsing plaatsvindt van een vloeistof moet dit onmiddellijk gemeld worden. Zeker als de morsing zich uitbreidt of kan uitbreiden naar het water is het van belang om hier zo snel als mogelijk maatregelen tegen te treffen. De melding vindt plaats via VHF kanaal 14. Verder voert de bunkerbezagvoerder een controle op het leidingsysteem uit voordat de bunkering plaatsvindt of alle aftappunten, aansluitingen of inspectiepoorten gesloten en afgeblind zijn en, waar nodig, verzegeld.

Tijdens het bunkeren mag er niet intern verpompt (van tank naar tank) worden, tenzij dit uit veiligheidsoverwegingen moet plaatsvinden. Hierbij moet altijd de hoofdwerktuigkundige van het ontvangende schip in kennis worden gesteld.

Verder moeten de gemaakte afspraken (pompdruk, temperaturen) zoals deze vermeld zijn op het bunkerformulier gerespecteerd worden.

De bunkerbezagvoerder zorgt ervoor dat bij gebruik van een bunkermeetsysteem (handmeting, PD meter of MFM) de meetapparatuur niet gemanipuleerd wordt of kan worden. Communicatie moet geregeld zijn tussen het bunkerschip en de ontvangende partij, zeker in geval bij handelingen van afsluiters en pompen.

Tijdens het bunkeren is blenden niet toegestaan. Het is namelijk verboden in het ADN om twee (of meer) soorten lading tegelijk te lossen via een (1) losleiding. Er loopt nog een discussie binnen de Safety Commissie van de UNECE, waar de wijzigingen van het ADN worden voorbereid, of en onder welke voorwaarden dit in de toekomst wel mogelijk zou kunnen zijn. Daarom is in dit artikel opgenomen dat de handeling wel mag met toestemming van de bevoegde autoriteit (Inspectie Leefomgeving en Transport).

Indien één van de partijen wil stoppen met het bunkeren (zowel ontvanger als afleveraar) dan dient de andere partij daar onmiddellijk gehoor aan te geven.

Indien de bunkering gereed is, draagt de bunkerbezagvoerder ervoor dat de bunkerslang voldoende is leeggeblazen naar het ontvangende schip. Dit dient op een veilige manier te geschieden. Daarna worden de afsluiters dichtgezet en wordt de losleiding geleegd naar de tanks van het bunkerschip. De hoeveelheid die terugloopt via de MFM moet worden vastgelegd en in mindering gebracht op de totale afgeleverde hoeveelheid.

Operationele melding en registratie

Het melden van de bunkerhandeling is vastgelegd in de Havenverordening 2020 Rotterdam in artikel 8.9. De melding via TimetoBunker is met deze nieuwe vergunning vervallen, het programma werd namelijk niet langer ondersteund door de leverancier. In plaats daarvan is de melding Bunkers van PortBase nu opgenomen in het Port Community Systeem.

Met het wijzigen van de vergunninghouder van transporteur (operator) naar de eigenaar van bunkerschip of -schepen, moet de vergunninghouder er zorg voor dragen dat de bunker operator en het bunkerschip beiden een account hebben bij PortBase zodat het bunkerschip zich kan melden, mede uit naam van de bunker operator bij de Havenmeester. Met het account kunnen schepen voldoen aan de meldplicht van de bunkering.

Per eigenaar van het bunkerschip of bunkersschepen dient het volgende overlegd te worden bij de aanvraag: Certificaat van onderzoek en goedkeuring en de eigendomsakte (kadaster) van het schip

waaruit blijkt wie de eigenaar van het schip is. Tevens dient de persoon (rechts- of natuurlijk persoon) te beschikken over een Verklaring van Omtrent Gedrag (VOG). Zie ook onder 2.2. Tevens dient de supplier (leverancier) van de brandstof bekend te zijn bij PortBase, dit in verband met de melding aan de Douane.

In verband met het optimalisatieproces (Port Call Optimization) is het belangrijk om de juiste begin- en eindtijd van de bunkering in te voeren. Aan het begin van de bunkering dient alvast een verwachte eindtijd worden ingevuld. Zodra deze tijd meer dan 30 minuten afwijkt moet een nieuwe verwachte eindtijd worden gemeld. Met eindtijd wordt bedoeld dat het bunkerschip niet meer verbonden is via de bunkerslang met het ontvangende zeeschip, dat alle documenten en monsters afgehandeld zijn en dat het bunkerschip wegvaart van het zeeschip. Het zal in de nabije toekomst naar alle waarschijnlijkheid mogelijk worden om via AIS te detecteren dat een bunkerschip klaar is met de bunkering en wegvaart. Dan zal die eindtijd automatisch worden vastgelegd.

Bunker surveyor

Er zijn twee aparte regels opgenomen ter bescherming van de bunker surveyor. De bunkergezagvoerder moet medewerking verlenen indien een bunker surveyor wordt ingehuurd. Dat kan zowel door de leverende als voor de ontvangende partij zijn. De bunker surveyor moet zijn werk kunnen doen en heeft daarbij toegang nodig tot de diverse tanktabellen, data logger en documentatie die de bunkergezagvoerder heeft. Ook moet de bunkersurveyor in de gelegenheid worden gesteld operationele zegels te plaatsen indien dit nodig is om de integriteit van het MFM-systeem te verzekeren.

6. Nemen van monsters

In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen ten aanzien van het nemen van monsters ten einde de kwaliteit van de geleverde brandstof te controleren voordat het schip deze in gebruik kan gaan nemen. Onderscheid wordt gemaakt tussen monsters die de bunkergezagvoerder kan nemen (dus vrijwillig) bij een terminal en monsters die wettelijk verplicht genomen moeten worden aan boord van het zeeschip.

Voorschriften voor monsternames op terminals

Indien een monster bij het laden op een terminal genomen wordt, moet toestemming verleend zijn door de terminal. Omdat op de juiste wijze te kunnen doen dient het bunkerschip wel te beschikken over een continue drip sampler (flens). Het nemen van dat monster geschiedt volgens de voorwaarden van de ISO standaard 13739. Als het nemen van een monster bij een terminal niet mogelijk is, of er wordt geen toestemming verkregen, dan moet daarvan een aantekening gemaakt worden in de ladingregistratie.

Voorschriften voor monsternames op zeeschepen

De monstername aan boord van het zeeschip geschiedt eveneens conform het gestelde in ISO 13739. Daarnaast ligt er een wettelijke grondslag om het MARPOL monster te nemen aan boord van het zeeschip (bunker manifold), dat wordt nog extra uitgelegd in Bijlage VI van MARPOL in een richtlijn van de MEPC (Marine environmental Protection Committee) van de IMO MEPC 182.(59). Naast het verplichte MARPOL monsters kunnen de overige monsters (bij voorkeur) eveneens genomen worden op het manifold van het zeeschip, dan wel op een daartoe uitgerust monster station op het bunkerschip. De overige monsters (3) zijn voor het ontvangende zeeschip, leverende schip en voor analyse. De monsters worden verzegeld conform het gestelde in de ISO 13739.

De zegelnummers van de monsterflessen worden op de (e)BDN overgenomen en indien er meer monsters worden genomen dan voorgeschreven, dan worden ook deze monsters verzegeld en de zegelnummers op de (e)BDN genoteerd.

Op dit moment werkt de IMO nog een voorstel uit om deze monstername procedure aan te passen en een richtlijn te publiceren hoe dit het beste kan worden uitgevoerd. Afhankelijk van de uitkomst daarvan kan de vergunning op dit punt (mogelijk) in de toekomst worden aangepast. De gebruikte monsterflessen mogen een inhoud van maximaal 1 liter hebben.

7. Blenden en debunkeren

In dit hoofdstuk worden bijzondere situaties geregeld zoals het de-bunkeren ('lossen' van bunkers) en het blenden van brandstoffen.

Blenden

Zoals al eerder gemeld is het blenden van twee of meer soorten brandstoffen tijdens het afleveren niet toegestaan in verband verboden in het ADN. Er kunnen zich omstandigheden voordoen waarbij het wel noodzakelijk is om dit toch te doen, maar dan kan dan uitsluitend met een ontheffing of toestemming van de bevoegde autoriteit (Inspectie Leefomgeving en Transport).

Debunkeren

Debunkeren is het zich ontdoen van brandstof, waarbij de brandstof nog wel geschikt blijft om te gebruiken. Er kunnen verschillende aanleidingen zijn om tot debunkeren over te gaan: veranderen van soort brandstof of een eigenschap waarbij de brandstof onder bepaalde omstandigheden aan boord niet meer te gebruiken is.

Als de brandstof echt ongeschikt is om te gebruiken en is ook niet via eenvoudige bewerking weer als brandstof te gebruiken, is er geen sprake meer van een debunkering maar van een afvalstof en dient deze afgegeven te worden aan een vergunde afvalinzamelaar. Om te bepalen of er mogelijk sprake kan zijn van een afvalstof is een debunker formulier ontwikkeld. Het formulier is via de website van Port of Rotterdam te downloaden. De agent van het zeeschip moet het formulier invullen en **niet** de ontvanger van de te debunkeren brandstof. Voor het debunkeren moet de bunkergezagvoerder een of meer monsters (laten) nemen van de tank waaruit gedebunkerd gaat worden. Deze worden verzegeld, gelabeld en geregistreerd op de debunker controlelijst.

Tijdens het debunkeren zorgt de bunkergezagvoerder ervoor dat er monsters genomen gelijk aan de voorschriften zoals bij regulier bunkeren (artikel 6.2 van deze vergunning). De debunkercontrolelijst wordt ingevuld en de begin- en eindtijd wordt gemeld aan het HCC. Dat kan per mail. Deze melding geschiedt dus niet via Melding Bunkers van Portbase. De debunker controlelijst wordt zowel aan boord van het afgevend zeeschip als aan boord van het bunkerschip bewaard.

8. Geschillen en klachten

Meldpunt geschillen en klachten

De havenmeester van Rotterdam heeft een mailadres ingericht zodat betrokkenen klachten met betrekking tot het leveren van bunkers kunnen indienen. Bij geschillen met betrekking tot hoeveelheden moet de vergunninghouder de klacht (letter of protest) melden via bunkering@portofrotterdam.com. Dat is afwijkend van de huidige vergunning waarbij de klacht ingediend kan worden (vrijwillig). In de praktijk zal de bunkergezagvoerder de Letter of Protest (LoP) ontvangen en registreren namens de vergunninghouder. De klacht dient vergezeld te gaan van de benodigde en relevante documenten die de klacht ondersteunen. Deze melding moet binnen 14

dagen na aflevering van de bunkers geschieden in geval van kwaliteit of binnen 24 uur bij een geschil of klacht over de hoeveelheid.

Na ontvangst van klacht kan, afhankelijk van de aard van de klacht, een onderzoek worden ingesteld naar de oorzaak van de klacht door de Havenmeester. Indien de klacht een kwantiteitsverschil betreft met gebruik van een MFM-systeem, kan door een betrokken partij een onafhankelijk, gespecialiseerd bureau een onderzoek worden betrokken om de ruwe leveringsdata van het MFM-systeem te analyseren.