

RICHTLIJN VOOR REINIGING LADINGTANKS VAN BINNENSCHEPEN

Verskillende partijen hebben verontreiniging incidenten op de binnenvaartschepen vastgesteld. Recente incidenten hebben zorgen opgeworpen over tankwas processen en de procedures die er zijn om ervoor te zorgen dat dit effectief en in overeenstemming met goede praktijken wordt uitgevoerd. Hieronder zijn adviezen aangegeven waarmee rekening gehouden zou moeten worden om betrokkenen te helpen bij geval van een schadeclaim.

LADING VERONTREINIGING

De noodzaak tot het reinigen van ladingtanks komt voort uit de te verwachten verontreiniging van de te laden lading door eerdere lading, waardoor de nieuwe lading niet meer aan de product specificaties voldoet. Bijvoorbeeld; geraffineerde producten zijn bijzonder gevoelig voor verontreiniging door vloeibare producten. Verontreiniging van de lading zal waarschijnlijk resulteren in een aanzienlijke schadeclaim, of op zijn best een waardevermindering van de verontreinigde lading. Meestal moet het verontreinigde product opnieuw worden verwerkt, wat resulteert in hoge kosten, of wordt geweigerd voor het beoogde doel en daarom moet alternatieve worden of vernietigd.

NAGAAN OF REINIGING NOODZAKELIJK IS

Zodra de lading is gelost, moet het bedrijf of de kapitein nagaan of het reinigen van de tanks nodig is voorafgaand aan het laden van de volgende lading en indien dit het geval is, moet dit onmiddellijk worden uitgevoerd. Bij het vervoeren van hetzelfde of een compatibel product tijdens de volgende reizen, kan het schoonmaken niet nodig zijn, maar een schriftelijke bevestiging van de verzender moet dan wel worden verkregen. Hierbij wordt verwezen naar de CDNI-wetgeving en de losverklaring die moet worden ingevuld bij het lossen van schoonmaken van residuwater bij een losfaciliteit en moet worden ondertekend door de verantwoordelijke persoon van de losfaciliteit.

Er moet ook rekening gehouden worden met de koppeling die moet worden gebruikt bij het komend lospunt. Als dit niet bekend is moet er voor worden gezorgd dat het verdeelstuk dat niet is gebruikt voor de huidige lading, ook wordt gereinigd om ervoor te zorgen dat de losleidingen hiervoor geschikt en schoon zijn.

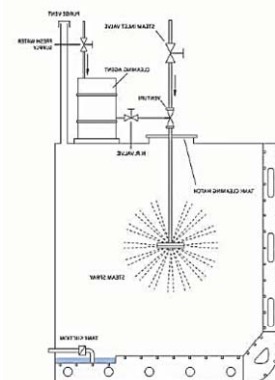
HET REINIGINGSPROCES

Om te bepalen hoe het laad/los system systeem het best kan worden gereinigd inclusief de tanks en leidingen, zijn publicaties, zoals die van Dr. Verwey's Tank Cleaning Guide, beschikbaar als referentie voor de operator. Als alternatief kan de schipper of tankreiniging inspecteur worden geraadpleegd. Als mondeling advies wordt verkregen, moeten dit door middel van andere bronnen worden gecontroleerd.

Bij het schoonmaken van tanks is het belangrijk dat de resultaten worden gecontroleerd in elk stadium van de reiniging. De effectiviteit van het reinigingsproces is afhankelijk van veel factoren. Kleine afwijkingen in het voorgeschreven proces kunnen gemakkelijk resulteren in ineffectieve reiniging. In dit verband is het belangrijk om op te merken dat de oplosbaarheid van een product in water afhankelijk is van de temperatuur van het waswater en het product zelf.

Als het waswater te koud is of de lading kouder is dan verwacht, zullen ladingresiduen minder effectief oplossen in het waswater, waardoor residuen overblijven op de ladingtank delen.

Bovendien kan de aanwezigheid van obstakels in een tank ertoe leiden dat blinde plekken ontoegankelijk zijn voor de reinigingsapparatuur. Het schoonmaken van een vaartuig voorafgaand aan het laden wordt vaak aangeduid als het wassen van tanks. Het is echter van cruciaal belang dat de leidingen, pompen en andere delen van de laad/los installatie, zoals lenskleppen, blinde delen van het leidingsysteem en in sommige gevallen van (ruikende) chemicaliën, zelfs de gas retourleiding systemen voor afvoer van dampen in de laad/losinstallatie ook voldoende worden schoongemaakt.



Bij het wassen van tanks moet de tankatmosfeer nauwlettend worden gecontroleerd, met name wanneer er vluchtige producten betrokken zijn. Bij het wassen van tanks met een waterdruk met hoge druk kan er zich statische elektriciteit ontwikkelen waardoor er vonken ontstaan die een ontstekingsbron kunnen zijn als er een explosieve atmosfeer aanwezig is.

Aangezien de meeste binnenvaart tankers geen schoonmaakapparatuur hebben, zoals wasmachines en waswaterverwarmers, en sommige schepen wellicht niet voldoende opslagruimte hebben buiten de ladingtanks voor het opnemen van waswater, bellen binnenvaarttankers vaak reinigingsbedrijven op de wal voor het schoonmaken van de ladingtanks. Van deze terminals mag worden aangenomen dat ze ervaren zijn in het schoonmaken van ladingtanks. Aangezien de schipper uiteindelijk verantwoordelijk is voor het goed schoon zijn van de tanks, is het belangrijk dat hij vooraf contact opneemt met de terminal over hoe er gereinigd moet gaan worden en ervoor zorgen dat het in overeenstemming is met de geldende eisen. Na het schoonmaken dienen de resultaten te worden gecontroleerd.

Tankreinigingsinspecties zijn vaak beperkt tot een snelle visuele controle in de tank vanaf het dek en in de open uiteinden (verdeelstukken) van de leidingen. Afhankelijk van de lay-out en het ontwerp van de leidingen van het schip, kunnen er echter secties zijn waarin lading kan worden gevangen zoals U-vormige (expansie) secties in de leidingen, afvoerpunten, pompen en kleppen.

Bovendien kunnen de tanktop en schotsecties in een tank niet worden gezien en kan controle of putten en gebieden die door constructiedelen buiten het directe zicht vallen, goed zijn schoongemaakt op een dergelijke afstand niet goed gebeuren. Daarom dient een goede inspecteur altijd een tank in te gaan, op voorwaarde dat deze goed is ontgast en hiervan een certificaat beschikbaar is en toegang door de terminal wordt toegestaan. Na het schoonmaken van de laad/losinstallatie moeten de afvoer pluggen altijd worden geopend om er zeker van te zijn dat verzamelde ladingresiduen en waswater naar behoren zijn gespoeld.

Om de leidingen van het schip schoon te maken wordt vaak water door het systeem gepompt met de verwachting dat het water het hele binnenkant zal wassen. Het niveau van het spoelmiddel in een lijn moet echter overwogen worden en zodanig zijn dat het systeem volledig gevuld is, zodat het bovenste gedeelte van het binnenkant van de leidingen ook wordt gereinigd. In verticale leidingen kan het reinigingsmiddel vallen, waardoor de reiniging ondoeltreffend is. In dit geval, als het systeem het toelaat, moet het schoonmaakmiddel naar boven worden gepompt in deze verticale leidingen.

In de laatste fase van het tankreinigingsproces en na het wassen van de leidingen met water, is het gebruikelijk dat de pijpleidingen met lucht worden doorgeblazen. Na dit proces wordt vaak verondersteld dat de leidingen leeg zijn, maar als een leiding niet helemaal gevuld is, zal de blaaslucht over de in de leiding achtergebleven vloeistof kunnen passeren.

DE TANK WAS TEST

In sommige gevallen raden de schoonmaakinstructies aan om schoon te maken met warm water of stoom. Dit komt vaak omdat delen van de eerder vervoerde lading doordringen in of gevangen zitten in het staal van de tanks, leidingen of de toegepaste coating. Om deze delen uit het staal of de coating te verwijderen, dient u te wassen met warme stoom of met geschikte oplosmiddelen. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan de weerstand van tankcoating en bijv. afdichtingen van pompen, kleppen, enz., alsook aandacht voor temperatuurgrenzen van bovenstaande materialen.

Om ervoor te zorgen dat alle vorige lading is verwijderd, moet een tank was test worden uitgevoerd. Een tank was test wordt vaak alleen in de tanks van het schip gedaan, maar het is absoluut noodzakelijk dat de binnenkant van leidingen ook vrij zijn van de vorige ladingresiduen. De exploitanten moeten erop wijzen dat een tank was test alleen op een deel van het oppervlak wordt uitgevoerd en geeft daarom alleen aan of het geteste oppervlak schoon is tot een bevredigende standaard. Het resultaat van een was test mag niet beschouwd worden als een volledig bewijs van een gehele tank of leiding.

IVR bedankt de Shipowners P & I Club, BMT Surveys (Antwerpen) NV en CBRB voor hun waardevolle hulp bij het opstellen van deze leaflet.