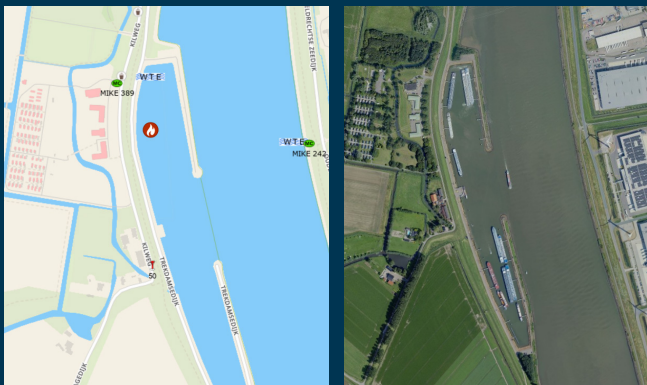


Brand Scheepvaart

Broei in lading met schroot

Op 24 maart werd de Officier van Dienst (OvD) van piketgebied West gealarmeerd voor een brand op een binnenvaartschip aan De Wacht in 's-Gravendeel. Er is sprake van broei in het ruim gevuld met schroot van het vrachtschip MS Sulomaro, dat is aangemeerd in de vluchthaven.

In deze nieuwsbrief lees je zijn ervaringen met dit bijzondere incident.



Omgevingskenmerken:

De vluchthaven De Wacht bij 's-Gravendeel wordt gebruikt door verschillende soorten binnenvaartschepen, waaronder vrachtschepen die goederen zoals schroot, containers en bulkgoederen vervoeren, tankers die vloeibare ladingen zoals olie en chemicaliën transporteren, en passagiersschepen, hoewel deze minder frequent voorkomen. Tijdens het incident lagen er diverse schepen met blauwe kegels, die gevaarlijke stoffen vervoeren, afgemeerd in de vluchthaven.

Brandkenmerken:

De brandkenmerken waren broei in het schroot, waarbij bij aanvang van het incident met de warmtebeeldcamera temperaturen tussen de 60 en 120 graden Celsius en damp werden waargenomen.

Interventiekenmerken:

Bij aankomst van de brandweer bleek dat het schip aan de steiger lag en gemakkelijk vanaf de wal bereikbaar was. Omdat het bestrijden van de brand specialistische inzet vereiste en afstemming met meerdere partners nodig was, liet de OvD naast de gealarmeerde tankautospuit, het schuimblusvoertuig en de brandweervaartuigen ook de Hoofd-Officier van Dienst (HOVD) en de Adviseur Gevaarlijke Stoffen (AGS) alarmeren. Daarnaast zocht hij telefonisch contact voor advies met de OvD Scheepsbrandbestrijding (SBB) van de VRR.

Scheepskenmerken:

De MS Sulomaro is een Nederlands motorvrachtschip van 110 meter lang en 11,45 meter breed, uitgerust met een 1620 pk Caterpillar 3512 hoofdmotor en een laadvermogen van 2.903 ton.

Het brandweeroptreden:

De bemanning van de tankautospuit gebruikt een warmtebeeldcamera om de omvang van de broei in de schrootlading te bepalen. De AGS onderzoekt het schroottype, de aanwezigheid van radioactieve bronnen en de mogelijke effecten van rook en damp bij escalatie. Een verkenningseenheid van de brandweer wordt hiervoor ingezet. De OvD en HOVD werken samen met multi-partners en de schipper om, op basis van informatie van de AGS en OvD SSB, diverse scenario's voor de bestrijding van het incident uit te werken.

De volgende scenario's worden voorbereid voor een eventuele escalatie als de temperatuur van het schroot de 80 graden Celsius overschrijdt:

- Het schip verplaatsten naar het havengebied van Rotterdam, begeleid door de brandweer op het schip en een blusvaartuig, om daar te lossen en het schroot op de kade af te blussen.
- Het schip verplaatsten naar het zeehavengebied van Dordrecht, begeleid door de brandweer op het schip en een blusvaartuig, om daar te lossen en het schroot op de kade af te blussen.
- Het schip blijft op zijn huidige locatie en de temperatuur van het schroot wordt continu gemonitord met meetapparatuur.

Het brandweeroptreden:

Bij het uitwerken van de drie scenario's is onderzocht wat het opbrengen van bluswater doet met de stabiliteit van het schip, de haalbaarheid van het lossen van schroot voor afblussen op de kades en de eventuele reinigingskosten, en of het patrouillevaartuig van het Havenbedrijf Rotterdam (RPA) de MS Sulomaro kan begeleiden.

Bij het uitwerken van het alternatieve scenario, waarbij het schip op zijn huidige locatie blijft en de temperatuur van het schroot continu wordt gemonitord met meetapparatuur, is nagedacht over de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen. Omdat het schip geen brand-, hitte-, rook- of koolmonoxidetectie heeft, moeten er extra veiligheidsmaatregelen worden getroffen om de bemanning en het schip te beschermen.

Vervolgens zijn alle scenario's besproken tijdens een overleg met alle betrokken partners, de schipper en de ladingeigenaar. Op basis van de actuele schroottemperatuur van circa 60 graden Celsius is besloten om het schip op de locatie te houden en tot de volgende ochtend te monitoren.

Het monitoren bestond uit het plaatsen van een koolmonoxidemelder in de accommodatie van het schip en twee verkenningen, één aan het eind van de avond en één de volgende ochtend, uitgevoerd door de tankautospuitsbemannings van de post 's-Gravendeel.

Wat wil je je collega's meegeven:

Blijf nieuwsgierig:

- Stel vragen over het schip en de lading.
- Vraag waar de lading vandaan komt en waar deze naartoe moet.
- Wat doet opbrengen van bluswater met ladingen en schip.

Maak gebruik van je vangnet:

- Betrek de HOVD, AGS en OVD SBB bij specialistische incidenten.

Werk je scenario's uit:

- Werk samen met alle betrokken partners.
- Betrek de schipper en de ladingeigenaar.
- Houd rekening met de verschillende verantwoordelijkheden en belangen.

Logistieke Ondersteuning en Arbeidshygiëne

- Bij langdurige incidenten is het cruciaal om tijdig de verzorging en arbeidshygiënische maatregelen aan te vragen.



Lees meer over de handelingperspectieven in de aandachtscarten REP-45 (Scheepsbrandbestrijding te water voor zeevaart en binnenvaart) en REP-44 (Scheepsbrandbestrijding voor pleziervaart) [via deze link](#) of door de QR-code te scannen.

