




## **RICHTLIJNEN VOOR HET INVULLEN VAN DE ZEEVAART/BINNENVAART VEILIGHEIDSCHECKLIST\***

\*De tekst van de ISGINTT is vastgesteld in de Engelse taal. Het is mogelijk dat er verschillen zijn tussen de oorspronkelijke tekst en de vertalingen in het Nederlands, Duits en Frans. De redactie en de uitgever aanvaarden echter geen aansprakelijkheid voor de aanwezigheid van fouten en/of onvolkomenheden in de Nederlandse, Duitse of Franse tekst.

<b>Part 'A' – Bulk Liquid General – Physical Checks</b>	<b>Deel 'A' – Vloeistoffen in bulk algemeen - Fysieke controles</b>	<b>Teil 'A' - Flüssige Produkte Allgemein - Physische Überprüfungen</b>
<p><b>1 There is safe access between the tanker(s) and/or shore.</b> The access should be positioned as far away from the manifolds as practicable.</p> <p>The means of access to the tanker should be safe and may consist of an appropriate gangway or accommodation ladder with a properly secured safety net fitted to it if practically possible. Particular attention to safe access should be given where the difference in level between the point of access on the tanker, and the jetty and/or quay is large, or is likely to become large. When terminal access facilities are not available and a tanker's gangway is used, there should be an adequate landing area on the berth so as to provide the gangway with a sufficient clear run of space and so maintain safe and convenient access to the tanker at all states of tide and changes in the tanker's freeboard. Near the access ashore, appropriate life-saving equipment should be provided by the terminal. A lifebuoy should be available on board the tanker preferably near the gangway or accommodation ladder.</p> <p>The access should be safely and properly illuminated during darkness. Persons who have no legitimate business on board, or who do not have the Master's permission, should be refused access to the tanker.</p> <p>The terminal should control access to the jetty or berth in agreement with the tanker.</p>	<p><b>1 Er is een veilige toegang mogelijk tussen de tanker(s) en/of terminal.</b> De toegang dient zich zo ver als praktisch mogelijk van de manifolds te bevinden.</p> <p>De toegang tot de tanker moet veilig zijn en bestaan uit een passende gangway of buitenboordtrap met een daaraan bevestigd vangnet, indien praktisch mogelijk.</p> <p>Er dient extra aandacht aan een veilige toegang te worden gegeven indien het hoogteverschil tussen de tanker en de steiger en/of kade groot is of naar verwachting groot kan worden. Wanneer de terminal geen overstapfaciliteiten beschikbaar heeft en een loopplank van de tanker wordt gebruikt, moet er een geschikte afstapplaats op de ligplaats zijn met voldoende vrije ruimte voor de loopplank om een veilige en gemakkelijke toegang tot de tanker te verschaffen bij alle getijden en waterstanden en veranderingen in vrijboord van de tanker. De terminal moet voor geschikte reddingsmiddelen in de nabijheid van de overstapplaats naar de wal zorgen. Een reddingsboei moet aan boord van de tanker beschikbaar zijn, bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de loopplank of buitenboordtrap.</p> <p>De overstap dient in het donker veilig en goed verlicht te zijn. Personen die niet uit hoofde van hun dienst aan boord komen, of die geen toestemming van de schipper hebben, moet de toegang tot de tanker geweigerd worden De terminal houdt, in overleg met de tanker, het toezicht op de toegang tot de steiger of ligplaats.</p>	<p><b>1 Es besteht ein sicherer Zugang zwischen Schiff(en) und/oder Land.</b> Der Zugang sollte sich so weit wie praktisch möglich von den Sammelleitungen entfernt befinden. Die Zugangsmittel zum Schiff sollten sicher sein und können aus einem geeigneten Landgangssteg oder einer Fallreepstreppe mit daran angebrachtem, ordnungsgemäß gesicherten Sicherheitsnetzen, sofern praktisch möglich, bestehen. Besondere Aufmerksamkeit ist dem sicheren Zugang zu widmen, wo ein großer Höhenunterschied zwischen dem Zugangspunkt auf dem Schiff und dem Pier oder dem Kai besteht oder sich ergeben könnte. Stehen keine Zugangseinrichtungen des Terminals zur Verfügung und wird ein Landgangssteg des Schiffs verwendet, sollte am Liegeplatz eine ausreichende Plattformfläche vorhanden sein, um eine ausreichend große freie Lauffläche für den Landgangssteg zu gewährleisten und somit bei allen Gezeitenständen und Änderungen am Freibord des Schiffs einen sicheren und bequemen Zugang zum Schiff aufrechtzuerhalten. In der Nähe des Zugangs an Land sollte der Terminal geeignete Rettungsausrüstungen bereitstellen. An Bord des Schiffs und vorzugsweise in der Nähe des Landgangsstegs oder der Fallreepstreppe sollte ein Rettungsring bereitgehalten werden. Der Zugang sollte bei Dunkelheit sicher und ordnungsgemäß beleuchtet sein. Personen, die an Bord keiner berechtigten Tätigkeit nachgehen müssen bzw. über keine Erlaubnis des Schiffsführers verfügen, sollte der Zugang zum Schiff verweigert werden. Der Terminal sollte den Zugang zur Pier oder zum Liegeplatz in Abstimmung mit dem Schiff kontrollieren.</p>
<p><b>2 The tanker is securely moored, considering the conditions locally.</b> Tankers should remain adequately secured in their moorings. Alongside tankers, piers or quays, ranging of the tanker should be prevented by keeping all mooring lines taut. Attention should be given to the movement of the tanker caused by wind, currents, tides or passing tankers and the operation in progress.</p> <p>Wire ropes and fibre ropes should not be used together in the same direction (i.e. as breast lines, spring lines, head or stern lines) because of the difference in their elastic properties. Once moored, tankers fitted with automatic tension winches should not use such winches in the automatic mode. Means should be provided to enable quick and safe release of the tanker in case of an emergency. In ports where anchors are required to be used, special consideration should be given to this matter. Irrespective of the mooring method used, the emergency release operation should be agreed, taking into account the possible risks involved.</p> <p>Anchors not in use should be properly secured.</p>	<p><b>2 De tanker is goed gemeerd, hierbij is gelet op de lokale omstandigheden.</b> Tankers dienen goed op hun ligplaats afgemeerd te blijven. Het bewegen van de tanker dient door het op de juiste wijze plaatsen en strak houden van de meerdraden en trossen voorkomen te worden. Er dient extra aandacht gegeven te worden aan mogelijke bewegingen van de tanker als gevolg van de wind, stroming, getijden of passerende schepen. Staaldraden en trossen dienen niet gelijktijdig in dezelfde richting gebruikt te worden (d.w.z. als dwarstrossen, springlijnen, voor- of achtertrossen) vanwege het verschil in hun elastische eigenschappen. Het gebruik van automatische (self tension) lieren is verboden. Deze functie moet, indien aanwezig, uitgeschakeld zijn. De tanker moet in een noodsituatie snel en veilig kunnen vertrekken. In havens waar ankers gebruikt moeten worden dient aan dit punt speciale aandacht gegeven te worden. Onafhankelijk van de afmeermethode dient er overeenstemming te zijn over de manier van losmaken in een noodsituatie, rekening houdend met de eventueel daaraan verbonden risico's. Ankers die niet in gebruik zijn dienen goed geborgd te zijn.</p>	<p><b>2 Das Schiff ist unter Berücksichtigung der örtlichen Bedingungen sicher festgemacht.</b> Schiffe sollten an ihren Liegeplätzen hinreichend gesichert bleiben. An Piers oder Kais sollten Schiffsbewegungen verhindert werden, indem alle Festmacherleinen straffgehalten werden. Die Bewegung des Schiffs durch Wind, Strömungen, Gezeiten oder vorbeifahrende Schiffe sowie der laufende Schiffsbetrieb sind zu beachten. Drahttrossen und Fasertauere sollten wegen ihrer unterschiedlichen elastischen Eigenschaften nicht zusammen in der gleichen Richtung verwendet werden (d. h. als Randleinen, Springs, Vorschiff- oder Achterschiffleinen). Sobald sie festgemacht sind, sollten Schiffe mit automatischen Konstantzugwinden diese Winden nicht mehr im Automatikbetrieb einsetzen. Es sind Mittel zum schnellen und sicheren Losmachen des Schiffs im Notfall bereitzustellen. In Häfen, wo die Verwendung von Ankern verlangt wird, ist dieser Punkt besonders zu berücksichtigen. Unabhängig von der angewandten Festmachmethode sollte ein Notfallverfahren für das Losmachen vereinbart werden, wobei alle möglichen damit in Verbindung stehenden Risiken zu berücksichtigen sind. Nicht genutzte Anker sind ordnungsgemäß zu sichern.</p>
<p><b>3 The agreed inter-ship or tanker/shore communication system is operative.</b></p> <p>Communication should be maintained in the most efficient way between the Responsible Person(s) on duty on the tanker(s) and/or the Terminal Representative.</p> <p>When telephones are used, the telephone both on board and/or ashore should be continuously manned by a person who can immediately contact his respective supervisor. Additionally, the supervisor should have a facility to override all calls. When radio systems are used, the units should preferably be portable and carried by the supervisor or a person who can get in touch with his respective supervisor immediately. Where fixed systems are used, the guidelines for telephones should apply.</p> <p>The selected primary and back-up systems of communication should be recorded on the check-list and necessary information on telephone numbers and/or channels to be used should be exchanged and recorded. The telephone and portable radio systems should comply with the appropriate safety requirements.</p>	<p><b>3 Het tussen de schepen of tanker/wal afgesproken communicatiesysteem is getest en werkt naar behoren.</b> Er moet op efficiënte wijze communicatie worden onderhouden tussen de dienstdoende verantwoordelijke personen op de tanker(s) en/of de vertegenwoordiger van de terminal. Bij gebruik van telefoons moet de telefoon zowel aan boord en/of aan de wal permanent bemand worden door een persoon die onmiddellijk contact met zijn betreffende supervisor kan opnemen. Bovendien moet de supervisor een voorziening hebben om alle gesprekken te kunnen overrulen. Bij gebruik van radiosystemen dient de apparatuur bij voorkeur draagbaar te zijn en gedragen te worden door de supervisor of iemand die onmiddellijk contact kan opnemen met zijn supervisor. Bij gebruik van vaste systemen moeten de richtlijnen voor telefoons gebruikt worden.</p> <p>De gekozen hoofd- en back-upcommunicatiesystemen dienen op de checklijst vermeld te worden en de benodigde informatie aangaande telefoonnummers en/of te gebruiken kanalen dient uitgewisseld en vastgelegd te worden. De telefoon en draagbare radiosystemen dienen aan de van toepassing zijnde veiligheidseisen te voldoen.</p>	<p><b>3 Das vereinbarte Kommunikationssystem zwischen Schiffen bzw. Schiff/Landseite ist betriebsbereit.</b> Die Kommunikation sollte auf effizienteste Art und Weise zwischen dem/den Diensthabenden an Bord des Schiffs (der Schiffe) und/oder dem Vertreter des Terminals aufrechterhalten werden. Werden Telefone verwendet, sollte das Telefon an Bord und/oder an Land ständig mit einer Person besetzt sein, die ihren entsprechenden Vorgesetzten sofort kontaktieren kann. Zusätzlich sollte dieser Vorgesetzte über eine Einrichtung verfügen, mit der alle Anrufe außer Kraft gesetzt werden können. Werden Funksysteme verwendet, sollten die Geräte vorzugsweise tragbar sein und vom Vorgesetzten bzw. einer Person mitgeführt werden, die sich sofort mit ihrem entsprechenden Vorgesetzten in Verbindung setzen kann. Werden fest installierte Systeme verwendet, gelten die Richtlinien für Telefone. Das gewählte Primär- und Reservekommunikationssystem sollte in der Checkliste angegeben sein, und notwendige Angaben zu Telefonnummern und/oder zu verwendenden Kanälen sollten ausgetauscht und schriftlich festgehalten werden. Das Telefon- und das tragbare Funksystem müssen den jeweiligen Sicherheitsanforderungen entsprechen.</p>

<p><b>4 Emergency towing-off pennants are correctly rigged and positioned.</b></p> <p>Unless advised to the contrary, emergency towing-off pennants (fire wires) could be positioned on both the off-shore bow and quarter of the tanker.</p> <p>There are various methods for rigging emergency towing-off pennants currently in use. Some terminals may require a particular method to be used and the tanker should be advised accordingly.</p>	<p><b>4 Noodsleeprossen zijn op de juiste wijze aangebracht, indien vereist door de terminal</b></p> <p>Tenzij anders overeengekomen dienen noodsleeprossen op voor en achterschip aan de buitenzijde te worden geplaatst.</p> <p>Er zijn meerdere mogelijkheden voor het aanbrengen van noodsleeprossen. Sommige terminals vereisen een bepaalde methode en de tanker moet dienovereenkomstig worden geadviseerd.</p>	<p><b>4 Das Notschleppgeschirr ist ordnungsgemäß ausgelegt und positioniert.</b></p> <p>Sofern keine anderweitigen Anweisungen ergehen, kann das Notschleppgeschirr (Schleppdraht) sowohl seeseitig am Bug als auch am achtern Viertel des Schiffs angebracht werden.</p> <p>Es gibt derzeit verschiedene Methoden zur Befestigung des Notschleppgeschirrs. Bei einigen Terminals wird eine spezielle Methode gefordert, und das Schiff sollte entsprechende Anweisungen erhalten.</p>
<p><b>5 The tanker's fire hoses and fire-fighting equipment are positioned and ready for immediate use.</b></p>	<p><b>5 De brandslangen of blusmonitoren brandblusapparatuur van de tanker bevinden zich op de juiste plaats en zijn direct inzetbaar.</b></p>	<p><b>5 Die Feuerlöschschläuche und Brandbekämpfungsausrüstung des Schiffs sind in Position gebracht und bereit zum sofortigen Einsatz.</b></p>
<p><b>7 The tanker's cargo hoses and/or the terminal arms or hoses, pipelines and manifolds are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended.</b></p> <p>7.1 All reducers are approved and compatible with cargo lines and the type of cargo.</p> <p>7.2 All connection flanges are fitted with the appropriate gaskets.</p> <p>7.3 All flange bolts are properly tightened.</p> <p>7.4 The loading arms are free to move in all directions and/or the hoses have enough room for easy movement.</p> <p>7.5 All valves are checked and in the right position.</p> <p>7.6 Adequate lighting is ensured at the cargo transfer area and emergency escape route.</p> <p>Hoses should be in a good condition and properly fitted and rigged so as to prevent strain and stress beyond design limitations.</p> <p>All flange connections and reducers should be fully bolted and have the proper gasket. And any other types of connections should be properly secured.</p> <p>Hoses and pipelines and metal arms should be constructed of a material suitable for the substance to be handled, taking into account its temperature and the maximum operating pressure.</p> <p>Cargo hoses should be indelibly marked so as to allow the identification of the products for which they are suitable, specified maximum working pressure, the test pressure and last date of testing at this pressure. If to be used at temperatures other than ambient, maximum and minimum service temperatures should be marked.</p>	<p><b>7 De laad-/lossslangen aan boord en/of de slangen, laadarmen en manifolds van de terminal verkeren in goede conditie, zijn op de juiste wijze vastgemaakt en geschikt voor het bedoelde gebruik.</b></p> <p>7.1 Alle verloopstukken zijn in goede staat, passen op de juiste wijze en zijn geschikt voor de aard van het product.</p> <p>7.2 Alle aansluitflenzen zijn voorzien van de juiste pakkingen.</p> <p>7.3 Alle flensbouten zijn goed vastgedraaid.</p> <p>7.4 De laadarmen zijn in alle richtingen vrij beweegbaar en/of de slangen hebben voldoende ruimte om goed te kunnen bewegen.</p> <p>7.5 Alle afsluiters zijn gecontroleerd en staan in de juiste positie.</p> <p>7.6 De ladingzone en de vluchtweg zijn voldoende verlicht.</p> <p>Slangen moeten in een goede conditie verkeren, geschikt voor het product zijn en een geldig testcertificaat hebben. Zij moeten op de juiste wijze vastgemaakt worden, zodat overmatige belastingen en spanningen voorkomen worden.</p> <p>Alle boutgaten van flensverbindingen moeten van een volledig vastgezette bout zijn voorzien met een geschikte pakking ertussen.</p> <p>Andere verbindingen zoals snelkoppelingen moeten deugdelijk en op de juiste wijze bevestigd zijn.</p> <p>Slangen en leidingen en metalen ladingarmen moeten zijn vervaardigd van materiaal dat geschikt is voor het product die wordt overgeslagen, rekening houdend met de temperatuur en de maximale werkingsdruk.</p> <p>Ladingslangen moeten onuitwisbaar gemarkeerd zijn om aan te geven voor welke producten ze geschikt zijn en wat de maximum werkdruk, de testdruk en de laatste testdatum is. Bij gebruik onder andere temperaturen dan de omgevingstemperatuur moeten de maximum en minimum werktemperaturen worden gemarkeerd.</p>	<p><b>7 Die Umschlagsschläuche des Schiffs und/oder die Verloader des Terminals bzw. Schläuche, Rohrleitungen und Übergabeleitungen (Manifolds) sind in gutem Zustand, ordnungsgemäß angebracht und für den beabsichtigten Einsatz angemessen und geeignet.</b></p> <p>7.1 Alle Reduzierstücke sind zugelassen und mit den Ladungsleitungen und der Art der Ladung kompatibel.</p> <p>7.2 Alle Verbindungsflansche sind mit den entsprechenden Dichtungen versehen.</p> <p>7.3 Alle Flanschbolzen sind ordnungsgemäß angezogen.</p> <p>7.4 Die Verloader sind frei in alle Richtungen beweglich und/oder die Schläuche haben ausreichend Spiel für problemloses Bewegen.</p> <p>7.5 Alle Ventile sind überprüft und in der richtigen Stellung.</p> <p>7.6 Der Umschlagsbereich der Ladung und die Flucht- und Rettungswege sind ausreichend beleuchtet.</p> <p>Schläuche sollten in gutem Zustand sowie ordnungsgemäß montiert und befestigt sein, um Belastungen über die konstruktiven Grenzen hinaus zu verhindern.</p> <p>Alle Flanschverbindungen und Reduzierstücke sind vollständig zu verschrauben und mit ordnungsgemäßen Dichtungen zu versehen.</p> <p>Alle anderen Arten von Anschlüssen sind ordnungsgemäß zu sichern.</p> <p>Schläuche und Rohrleitungen sowie Metallausleger sollten aus einem Material bestehen, das für den umzuschlagenden Stoff unter Berücksichtigung ihrer Temperatur und des maximalen Betriebsdrucks geeignet ist.</p> <p>Ladeschläuche sollten dauerhaft gekennzeichnet sein, um die Feststellung der Produkte, für die sie sich eignen, des spezifischen maximalen Betriebsdrucks, des Prüfdrucks und des Datums der letzten Prüfung bei diesem Druck zu ermöglichen. Sollen sie bei anderen als den Umgebungstemperaturen eingesetzt werden, sollten die maximalen und minimalen Einsatztemperaturen ausgewiesen sein.</p>
<p><b>9 The cargo transfer system is sufficiently isolated and drained to allow safe removal of blank flanges prior to connection.</b></p> <p>A positive means of confirming that both tanker and/or shore cargo systems are isolated and drained should be in place and used to confirm that it is safe to remove blank flanges prior to connection.</p> <p>The means should provide protection against pollution due to unexpected and uncontrolled release of product from the cargo system and injury to personnel due to pressure in the system suddenly being released in an uncontrolled manner.</p>	<p><b>9 Het leidingsysteem is goed afgesloten en afgetapt, zodat voor het aankoppelen de blindflenzen op een veilige manier verwijderd kunnen worden.</b></p> <p>De leidingsystemen en aansluitingen van de tanker en de terminal dienen zodanig afgesloten en vrij van product te zijn en dat de blindflenzen, vóór het aansluiten van de slang of laadarm, veilig verwijderd kunnen worden.</p> <p>De voorzieningen moeten bescherming bieden tegen verontreiniging als gevolg van het onverwacht en ongecontroleerd ontsnappen van product uit het ladingsysteem en tegen letsel van personeel als gevolg van druk in het systeem die plotseling ongecontroleerd vrijkomt.</p>	<p><b>9 Das Ladungsumschlagsystem ist ausreichend isoliert und entleert, um das sichere Entfernen der Blindflansche vor dem Anschließen zu ermöglichen.</b></p> <p>Ein eindeutiges Mittel zur Bestätigung, dass sowohl das Ladesystem des Schiffs und das Ladesystem an Land isoliert und entleert sind, sollte eingerichtet sein und benutzt werden, um zu bestätigen, dass es sicher ist, Blindflansche vor dem Anschluss zu entfernen. Das Mittel sollte Schutz vor Verunreinigung aufgrund von unerwartetem und unkontrolliertem Freisetzen eines Produkts aus dem Ladesystem und vor Verletzungen des Personals aufgrund des Drucks im System bieten, der plötzlich auf unkontrollierte Weise freigesetzt wird.</p>
<p><b>10 Scuppers and save-alls on board are effectively plugged and drip trays are in position and empty.</b></p> <p>Where applicable, all scuppers on board should be properly plugged during the operations. Accumulation of water should be drained off periodically</p> <p>The tanker's manifolds should ideally be provided with fixed drip trays in accordance with OCIMF recommendations, where applicable. In the absence of fixed containment, portable drip trays should be used.</p> <p>All drip trays should be emptied in an appropriate manner whenever necessary but always after completion of the specific operation.</p> <p>When only corrosive liquids or refrigerated gases are being handled, the scuppers may be kept open, provided that an ample supply of water or, when prohibited, other adequate means according the related MSDS, is available at all times in the vicinity of the manifolds.</p>	<p><b>10 Spuigaten aan boord zijn goed afgesloten en lege metalen lekbakken zijn geplaatst</b></p> <p>Waar van toepassing dienen alle spuigaten aan boord tijdens de laad-/ loshandeling goed afgesloten te zijn. Eventueel regenwater dient van tijd tot tijd afgetapt te worden.</p> <p>Waar van toepassing zouden overeenkomstig de OCIMF-aanbevelingen de manifolds van de tanker voorzien moeten zijn van vaste lekbakken. Bij afwezigheid van vaste lekbakken moeten draagbare metalen lekbakken worden gebruikt.</p> <p>Alle lekbakken dienen wanneer nodig op een juiste wijze zo snel mogelijk geleegd te worden</p> <p>Wanneer alleen corrosieve vloeistoffen of gekoelde gassen worden verwerkt, moeten de spuigaten open gelaten worden, mits er altijd voldoende water (of wanneer dat niet is toegestaan, andere adequate middelen volgens MSDS) in de nabijheid van de manifolds aanwezig is (zijn).</p>	<p><b>10 Speigatte und Stofffänger an Bord sind wirksam verschlossen, und Auffangbehälter sind in Position gebracht und leer.</b></p> <p>Wo zutreffend, sollten alle Speigatte an Bord während des Betriebs ordnungsgemäß verschlossen sein. Wasseransammlungen sollten in regelmäßigen Abständen abgelassen werden.</p> <p>Die Übergabeleitungen (Manifolds) des Schiffs sollten idealerweise mit fest eingebauten Auffangbehälter gemäß den Empfehlungen des OCIMF ausgeführt sein, sofern dies zutrifft. Sind keine fest eingebauten Auffangvorrichtungen vorhanden, sollten tragbare Auffangbehälter verwendet werden.</p> <p>Alle Auffangbehälter sollten in angemessener Weise je nach Erfordernis, aber immer nach Abschluss des entsprechenden Arbeitsvorgangs entleert werden.</p> <p>Werden nur ätzende Flüssigkeiten oder Flüssiggase umgeschlagen, können die Speigatte offen gelassen werden, jedoch unter der Voraussetzung, dass immer eine ausreichende Wasserversorgung bzw., wenn dies nicht zulässig ist, andere Mittel gemäß den entsprechenden MSDS in der Nähe der Übergabeleitungen vorhanden sind.</p>

<p><b>11 Scupper plugs temporarily removed will be monitored constantly.</b></p> <p>Scuppers that are temporarily unplugged, in order to drain clean rainwater from the cargo deck for example, must be constantly and closely monitored. The scupper must be re-sealed immediately in the event of a deck oil spill or any other incident that has the potential to cause pollution.</p>	<p><b>11 Spuigatafdichtingen die tijdelijk geopend worden, dienen voortdurend te worden bewaakt.</b></p> <p>Spuigaten die tijdelijk geopend worden om bijvoorbeeld schoon regenwater van het dek te laten weglopen, dienen permanent in het oog gehouden te worden. Bij het lekkage van olie op het dek of enig ander incident dat verontreiniging kan veroorzaken moeten de spuigaten onmiddellijk weer afgesloten worden.</p>	<p><b>11 Zeitweilig entfernte Speigattverschlüsse werden ständig überwacht.</b></p> <p>Speigatte, bei denen zeitweilig die Verschlüsse entfernt wurden, um z. B. sauberes Regenwasser vom Ladendeck abzulassen, sind ständig und genau zu überwachen. Das Speigatt ist im Fall von austretendem Öl an Deck oder bei einem anderen Vorfall, der möglicherweise zu einer Umweltverschmutzung führen kann, sofort wieder zu verschließen.</p>
<p><b>13 The tanker's unused cargo, bunker and vapour return connections are properly secured. All connected flanges are fitted with the appropriate gaskets.</b></p> <p>Unused cargo and bunker/vapour return connections should be closed and blanked. Blank flanges should be fully bolted and other types of fittings, if used, properly secured.</p>	<p><b>13 Alle aan boord niet gebruikte aansluitingen van de laad-/ losleidingen, de bunkeraansluitingen en dampretourleiding van de tanker zijn afgesloten en goed geborgd. Alle flenzen zijn voorzien van de juiste pakkingen.</b></p> <p>Niet-gebruikte aansluitingen van de laad- en losleidingen, de bunkerleidingen en dampretourleidingen moeten gesloten worden. Blindflenzen moeten volledig geborgd worden en eventueel andere gebruikte typen afsluitingen moeten op juiste wijze worden geborgd.</p>	<p><b>13 Die nicht genutzten Lade-, Bunker- und Gaspendelleitungsanschlüsse des Schiffs sind ordnungsgemäß gesichert. Alle Verbindungsflansche sind mit den entsprechenden Dichtungen versehen.</b></p> <p>Nicht genutzte Lade- und Bunker-/Gaspendelleitungsanschlüsse sollten verschlossen und blindgesetzt werden. Blindflansche sollten vollständig verschraubt und andere eventuell verwendeten Armaturen ordnungsgemäß gesichert sein.</p>
<p><b>15 If required, all sighting, ullaging and sampling ports of the cargo, ballast or bunker tanks have been closed or protected by flame arrestors in good condition.</b></p> <p>Apart from the openings in use for tank venting (see Question 29), all openings to cargo, ballast and bunker tanks should be closed and gas tight. Tankers not equipped for closed loading may use the open tank lid venting, ullaging and sampling method, subject to agreed control.</p> <p>Except on gas tankers, ullaging and sampling points may be opened for the short periods necessary for ullaging and sampling, which activities should be conducted taking account of the controls necessary to avoid electrostatic discharge.</p> <p>Closed ullaging and sampling systems should be used where required by international, national or local regulations and agreements.</p>	<p><b>15 Alle kijkpoorten, monsternameopeningen en openingen van de ballast- of bunkertanks zijn gesloten of beschermd door in goede staat verkerende detonatiebeveiliging.</b></p> <p>Alle openingen naar de lading, ballast en bunkertanks dienen gesloten en gasdicht te zijn, behalve de voor ventilatie van de ladingtank gebruikte openingen (zie vraag 29). Tankers die niet zijn uitgerust voor het gesloten laden kunnen de ventilatie-, ullagingen monsternmethode met open poorten gebruiken onder overeengekomen controle. Behalve bij gastankers en producten waarbij dat niet is toegestaan mogen ullaging- en monsterpunten gedurende de korte tijd die nodig is voor ullaging en monsterneming worden geopend, welke activiteiten moeten worden uitgevoerd met inachtneming van de controles die nodig zijn ter voorkoming van elektrostatische ontlading. Waar vereist op grond van internationale, nationale of plaatselijke voorschriften en overeenkomsten dient gebruik van gesloten ullaging- en monstersystemen te worden gemaakt.</p>	<p><b>15 Falls gefordert wurden alle Schau-, Peil- und Probenahmeöffnungen verschlossen oder mit einer sich in gutem Zustand befindenden Flammenrückschlagsicherung geschützt.</b></p> <p>Außer den für die Tanköffnung verwendeten Öffnungen (siehe Frage 29) sollten alle Öffnungen zu Ladungs-, Ballast- und Bunkertanks verschlossen und gasdicht sein. Bei Schiffen, die nicht für geschlossenes Laden ausgerüstet sind, können Entlüftung, Peilen und Probenahmen vorbehaltlich der vereinbarten Kontrollen bei offenem Tankdeckel vorgenommen werden. Außer auf Gastankern dürfen Peilstellen und Probenahmestellen für die kurze Zeit geöffnet sein, die zum Peilen und die Probenahme nötig ist, wobei diese Aktivitäten unter Berücksichtigung der erforderlichen Kontrollen zur Vermeidung einer elektrostatischen Entladung durchzuführen sind. Geschlossene Peil- und Probenamesystem sollten verwendet werden, wenn dies von internationalen, nationalen oder örtlichen Vorschriften und Vereinbarungen gefordert ist.</p>
<p><b>16 Sea and overboard discharge valves, when not in use, are closed and visibly secured. The removable parts between ballast and overboard discharge lines and cargo lines are removed.</b></p> <p>Experience shows the importance of this item in pollution avoidance on tankers where cargo lines and ballast systems are interconnected. Remote operating controls for such valves should be identified in order to avoid inadvertent opening. If appropriate, the security of the valves in question should be checked visually.</p>	<p><b>16 Afsluuters in buitenboordleidingen zijn, wanneer niet in gebruik, gesloten en zichtbaar geborgd. De afneembare delen tussen de ballast- en buitenboordleidingen en de laad- en losleidingen zijn verwijderd.</b></p> <p>Ervaring heeft het belang aangetoond van dit punt bij het vermijden van verontreiniging op tankers waarbij laad- en losleidingen en ballastsystemen met elkaar in verbinding staan. De afstandsbedieningen voor dergelijke afsluuters moeten gemarkeerd zijn om onbedoelde opening te voorkomen. Zo nodig moet de beveiliging van de betreffende afsluuters visueel worden gecontroleerd.</p>	<p><b>16 Seeventile und Außenbord-Auslassventile sind, wenn nicht genutzt, geschlossen und sichtbar gesichert. Die entfernbaren Teile zwischen Ballast- und Außenbord-Auslassleitungen sowie Ladungsleitungen sind entfernt.</b></p> <p>Erfahrungen zeigen, wie wichtig dieser Punkt ist, um eine Verschmutzung auf Schiffen zu verhindern, wo die Ladeleitungen und Ballastsysteme miteinander verbunden sind. Fernbetätigungseinrichtungen für diese Ventile sollten gekennzeichnet sein, um ein versehentliches Öffnen zu verhindern. Gegebenenfalls sollte die Sicherheit der betreffenden Ventile einer Sichtprüfung unterzogen werden.</p>
<p><b>17.1 All external doors, ports and windows in the accommodation, stores and machinery spaces are closed. Engine room vents may be open.</b></p> <p>External doors, windows and portholes in the accommodation should be closed during cargo operations. These doors should be clearly marked as being required to be closed during such operations, but at no time should they be locked. This requirement does not prevent reasonable access to spaces during operations, but doors should not be left open when unattended. Engine room vents may be left open. However, consideration should be given to closing them where such action would not adversely affect the safe and efficient operation of the engine room spaces served.</p> <p><b>17.2 The LPG domestic installation is isolated at the main stop valve.</b></p>	<p><b>17.1 Alle buitendeuren en ramen in de accommodatie, stuurhuis, opslagplaatsen en ruimten met machines zijn gesloten. De ventilatie in de machinekamer mag open zijn.</b></p> <p>Buitendeuren, ramen en patrijspoorren in de accommodatie en stuurhuis dienen tijdens de ladingoverslag gesloten te zijn. Op deze deuren dient duidelijk vermeld te worden dat ze gesloten moeten blijven, maar zij mogen nooit op slot gedaan worden. Deze verplichting staat een redelijke toegang tot ruimten tijdens de ladingoverslag niet in de weg, maar deuren mogen niet open gelaten te worden. De ventilatie in de machinekamer mag gebruikt worden. Sluiting ervan dient echter overwogen te worden wanneer dit geen negatieve gevolgen heeft voor de veilige en efficiënte werking van de betreffende machinekamerruimten.</p> <p><b>17.2 De hoofdafsluiter van LPG-installatie voor huiselijke doeleinden is gesloten.</b></p>	<p><b>17.1 Alle Außentüren, Öffnungen und Fenster im Wohnbereich, der Storeräume sowie der Maschinenräume sind geschlossen. Maschinenraumentlüftungskappen können offen sein.</b></p> <p>Außentüren, Fenster und Bullaugen im Wohnbereich sollten während des Ladebetriebs geschlossen sein. Diese Türen sind eindeutig zu so kennzeichnen, dass sie während dieser Arbeiten geschlossen sein müssen, dürfen aber niemals verriegelt werden. Diese Forderung bedeutet nicht, dass ein angemessener Zugang zu diesen Räumen während der Arbeiten verhindert wird, jedoch sollten keine Türen unbeaufsichtigt offen gelassen werden. Maschinenraumentlüftungskappen können offen gelassen werden. Jedoch sollte erwogen werden, sie zu schließen, wenn dies den sicheren und effizienten Betrieb der durch sie versorgten Maschinenräume nicht beeinträchtigen würde.</p> <p><b>17.2 Die Flüssiggasanlage ist am Hauptabsperrentil abgesperrt.</b></p>
<p><b>18 The tanker's emergency fire control plans are available.</b></p> <p>A set of fire control plans should be available at a prominently marked location for the assistance of shore side fire-fighting personnel. A crew list should also be included in this enclosure.</p>	<p><b>18 De incident- en brandbestrijdingsplannen van de tanker zijn beschikbaar.</b></p> <p>Een set incident- en brandbestrijdingsplannen dient ter assistentie van de brandweer aan de wal op een duidelijk aangegeven plaats beschikbaar te zijn. Hierbij dient ook een bemanningslijst te zijn ingesloten.</p>	<p><b>18 Die Notfall- und Brandschutzpläne des Schiffs sind vorhanden.</b></p> <p>Ein Satz Brandschutzpläne sollte an einem deutlich gekennzeichneten Ort zur Unterstützung des Feuerlöschpersonals vom Land bereitliegen. Eine Liste der Besatzung sollte ebenfalls enthalten sein.</p>
<p><b>If the tanker is fitted, or is required to be fitted, with an inert gas system (IGS), the following points should be physically checked:</b></p>	<p><b>Indien de tanker is uitgerust, of verplicht uitgerust moet zijn, met een inertgas installatie (IGS), dienen de volgende punten fysiek gecontroleerd te worden:</b></p>	<p><b>Ist das Schiff mit einem Inertgassystem (IGS) ausgerüstet bzw. muss es damit ausgerüstet sein, sollten die folgenden Punkte physisch überprüft werden:</b></p>
<p><b>19 IGS pressure and oxygen contents measuring equipment are in good working order.</b></p> <p>If required, fixed or portable IGS pressure and oxygen content recorders / instruments should be switched on, tested as per manufacturer's instructions and operating correctly.</p>	<p><b>19 De meetapparatuur voor IGS-druk en zuurstofgehalte functioneert goed.</b></p> <p>Indien nodig moet de vaste of draagbare meetapparatuur voor IGS-druk en zuurstofgehalte worden ingeschakeld en volgens de instructies van de fabrikant worden getest op correcte werking.</p>	<p><b>19 Die Messausrüstungen für Druck und Sauerstoffgehalt des IGS sind in gutem Betriebszustand.</b></p> <p>Wenn erforderlich, müssen fest installierte oder tragbare Aufzeichnungs-/Messgeräte für Druck und Sauerstoffgehalt des IGS eingeschaltet sein, gemäß den Herstelleranweisungen geprüft sein und ordnungsgemäß funktionieren.</p>

<p><b>20 All cargo tank atmospheres are at positive pressure with oxygen content of 8% or less by volume.</b> Prior to commencement of cargo operations, each cargo tank atmosphere should be checked to verify an oxygen content of 8% or less by volume. Inerted cargo tanks should be kept at a positive pressure at all times.</p>	<p><b>20 Alle ladingtanks staan onder atmosferische overdruk met een zuurstofgehalte van 8 volumeprocent of minder.</b> Vóór aanvang van de ladingoverslag moet de atmosferische druk in elke ladingtank gecontroleerd worden op een zuurstofgehalte van 8 volumeprocent of minder. Inert gemaakte ladingtanks dienen te allen tijde onder overdruk gehouden te worden.</p>	<p><b>20 Alle Ladetankatmosphären stehen unter Überdruck mit einem Sauerstoff-Volumengehalt von 8% oder weniger.</b> Vor Beginn der Ladearbeiten sollte jede Ladetankatmosphäre auf einen Sauerstoff-Volumengehalt von 8% oder weniger geprüft werden. Ladetanks im Inertzustand sollten stets unter Überdruck gehalten werden.</p>
<p><b>20L All inerted tanks are marked or labelled with a warning sign.</b> For example:</p> 	<p><b>20L Alle inert gemaakte tanks zijn gemarkeerd of gelabeld met een waarschuwingstekens.</b> Bijvoorbeeld:</p> 	<p><b>20L Alle inertisierten Tanks sind mit einem Warnhinweis markiert bzw. gekennzeichnet.</b> Zum Beispiel:</p> 
<p><b>Part 'B' – Bulk Liquid General – Verbal Verification</b>      <b>Deel 'B' – Vloeistoffen in bulk – Mondelinge controle</b>      <b>Teil 'B' - Flüssige Produkte Allgemein - Verbale Überprüfung</b></p>		
<p><b>21 The tanker is ready to move under its own power. A dumb barge without own propulsion means should be able to move with the help of a designated tug at short notice.</b></p> <p>The tanker should be able to move under its own power at short notice, unless permission to immobilise the tanker has been granted by the +port authority and the Terminal Representative. Certain conditions may have to be met for permission to be granted.</p>	<p><b>21 De tanker is gereed om op eigen kracht te varen. Een duwbak zonder eigen voortstuwingsmiddelen moet op korte termijn verhaald kunnen worden door een aangewezen duwboot of bijbehorend motorschip.</b></p> <p>De tanker moet op korte termijn op eigen kracht kunnen varen, tenzij door de havenautoriteit en de vertegenwoordiger van de terminal toestemming is verleend dat dit niet hoeft. Het is mogelijk dat aan bepaalde voorwaarden moet worden voldaan alvorens toestemming wordt verleend.</p>	<p><b>21 Das Schiff ist bereit, sich aus eigener Kraft zu verholen. Ein Binnentankschiff / -Leichter ohne eigenen Antrieb sollte in der Lage sein, sich kurzfristig mit Hilfe eines bestimmten Schleppers / Schubbootes bewegen zu lassen.</b></p> <p>Das Schiff sollte in der Lage sein, sich auf Abruf aus eigener Kraft zu bewegen, sofern nicht die Hafenbehörde und der Vertreter des Terminals die Erlaubnis erteilt haben, das Schiff nicht auslaufbereit zu machen. Bestimmte Bedingungen müssen erfüllt sein, sodass diese Erlaubnis gewährt wird.</p>
<p><b>22 There is an effective deck watch in attendance on board and adequate supervision of operations on the tankers and/or ashore.</b> The operation should be under constant control and supervision on the tankers and/or in the terminal. Supervision should be aimed at preventing the development of hazardous situations. However, if such a situation arises, the controlling personnel should have adequate knowledge and the means available to take corrective action.</p> <p>The controlling personnel on the tankers and/or in the terminal should maintain effective communications with their respective supervisors. All personnel connected with the operations should be familiar with the dangers of the substances handled and should wear appropriate protective clothing and equipment.</p>	<p><b>22 Er is aan boord een adequate dekwacht aanwezig en aan de wal is een adequaat toezicht voor de ladingoperaties verzekerd.</b> De werkzaamheden moeten onder voortdurende controle en supervisie staan op de tankers en/of de terminal. De supervisie dient gericht te zijn op het voorkomen van het ontstaan van gevaarlijke situaties. Indien een dergelijke situatie zich echter toch voordoet, dient het controlepersoneel over voldoende kennis en middelen te beschikken om corrigerend in te grijpen. Het controlepersoneel op de tankers en/of de terminal dient daarbij een goede onderlinge communicatie te onderhouden en met hun respectieve supervisors. Al het personeel, dat bij de werkzaamheden betrokken is, dient bekend te zijn met de gevaren van de stoffen waarmee gewerkt wordt en moet geschikte beschermende kleding en uitrusting dragen.</p>	<p><b>22 Es gibt eine effektive Deckswache an Bord und angemessene Aufsicht über den Betrieb auf dem Schiff und an Land.</b> Der Betrieb sollte an Bord und/oder im Terminal ständig kontrolliert und überwacht werden. Ziel der Überwachung sollte es sein, das Entstehen von Gefahrensituationen zu verhindern. Sollte trotzdem eine solche Situation eintreten, muss das Kontrollpersonal über hinlängliches Wissen und entsprechende Mittel verfügen, um Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Das Kontrollpersonal auf den Schiffen und/oder im Terminal sollte effektiv mit den entsprechenden Aufsichtspersonen bzw. Vorgesetzten kommunizieren können. Alle mit dem Betrieb verbundenen Personen sollten mit den Gefahren der umgeschlagenen Stoffe vertraut sein und bei Erfordernis angemessene Schutzkleidung und Schutzausrüstungen tragen.</p>
<p><b>(22L On the tanker(s) and/or the shore, a competent person is appointed who is responsible for the planned cargo handling.)</b>      <b>(22L Aan boord en aan de wal is een competent persoon verantwoordelijk voor de geplande werkzaamheden aanwezig.)</b>      <b>(22L Auf dem Schiff (den Schiffen) und/oder an Land wurde ein Verantwortlicher für den geplanten Ladungsumschlag bestimmt.)</b></p>		
<p><b>23 There are sufficient personnel on board and ashore to deal with an emergency.</b> At all times during the tanker's stay at the terminal or alongside the other tanker, a sufficient number of personnel should be present on board the tankers and/or in the shore installation to deal with an emergency.</p>	<p><b>23 Er is voldoende personeel aan boord en aan de wal om een noodsituatie te kunnen bestrijden.</b> Op elk moment gedurende het verblijf van de tanker aan de terminal of langs de wal moet er voldoende personeel aan boord en op de walinstallatie aanwezig zijn om een noodsituatie te bestrijden.</p>	<p><b>23 An Bord und an Land ist genug Personal vorhanden, um mit einer Notsituation fertig zu werden.</b> Während des Aufenthalts des Schiffs am Terminal sollte immer eine ausreichende Anzahl von Personal an Bord des Schiffs und/oder in der Landanlage anwesend sein, um mit Notsituationen fertig zu werden.</p>
<p><b>24.1 The procedures for cargo, bunker and ballast handling have been agreed.</b></p> <p><b>24.2 The outlet pressure of the cargo pump of the tanker is regulated to take account of the admissible working pressure of the equipment ashore or on board the other tanker.</b> The procedures for the intended operation should be pre-planned. They should be discussed and agreed upon by the Responsible Persons and/or Terminal Representative prior to the start of the operations.</p> <p>Agreed arrangements should be formally recorded and signed by both the Responsible Persons and/or Terminal Representative. Any change in the agreed procedure that could affect the operation should be discussed by both parties and agreed upon. After both parties have reached agreement, substantial changes should be laid down in writing as soon as possible and in sufficient time before the change in procedure takes place. In any case, the change should be laid down in writing within the working period of those supervisors on board and ashore in whose working period agreement on the change was reached. The operations should be suspended and all deck and vent openings closed on the approach of an electrical storm.</p> <p>The properties of the substances handled, the equipment of tanker and/or shore installation, and the ability of the tanker's crew and shore personnel to execute the necessary operations and to sufficiently control the operations are factors which</p>	<p><b>24.1 Er is overeenstemming over de procedures voor lading-, bunker- en ballastbehandelingen.</b></p> <p><b>24.2 De uitgangsdruk van de scheepspomp is aangepast op de toelaatbare werkdruk van de apparatuur op de terminal of aan boord van de andere tanker.</b> De procedures voor de voorgenomen werkzaamheden dienen vooraf gepland te worden. Ze dienen voorafgaand aan het begin van de werkzaamheden door de verantwoordelijke personen en/of vertegenwoordiger van de terminal besproken en overeengekomen te worden. Gemaakte afspraken moeten schriftelijk vastgelegd en ondertekend worden door de verantwoordelijke personen en/of vertegenwoordiger van de terminal. Elke wijziging in de overeengekomen procedure die van invloed zou kunnen zijn op de werkzaamheden dient door beide partijen besproken en overeengekomen te worden. Nadat beide partijen overeenstemming hebben bereikt, dienen ingrijpende wijzigingen zo spoedig mogelijk schriftelijk vastgelegd te worden, ruim voor de invoering ervan. In elk geval dient de wijziging schriftelijk vastgelegd te worden binnen de werkperiode van die supervisors aan boord en aan de wal in wiens werkperiode afspraken over de wijziging werden gemaakt. Bij onweersdreiging dienen de alle laad-/ losactiviteiten onderbroken en alle dek- en ventilatieopeningen gesloten te worden. Nadat alles is veilig gesteld dient personeel bij onweer niet buiten te blijven. De eigenschappen van de stoffen waarmee gewerkt wordt, de uitrusting van de tanker en de walinstallatie en het mogelijkheid van de bemanning en het terminalpersoneel om de nodige werkzaamheden uit te voeren en te beheersen zijn</p>	<p><b>24.1 Die Verfahren für Ladungs-, Bunker- und Ballastumschlag sind abgestimmt worden.</b></p> <p><b>24.2 Der auslassseitige Druck der Ladungspumpe des anderen Schiffs wird geregelt, um dem zulässigen Arbeitsdruck der Ausrüstungen an Bord des Schiffs Rechnung zu tragen.</b> Die Verfahren für den beabsichtigten Betrieb sollten im Voraus geplant werden. Sie sollten vor Beginn des Betriebs von den verantwortlichen Offizieren und/oder dem Vertreter des Terminals diskutiert und vereinbart werden. Vereinbarte Vorkehrungen sollten formell aufgezeichnet und sowohl durch den verantwortlichen Offizier als auch durch den Vertreter des Terminals unterzeichnet werden. Alle Änderungen im vereinbarten Verfahren, die den Betrieb beeinflussen könnten, sollten von beiden Parteien besprochen und vereinbart werden.</p> <p>Nachdem sich beide Parteien geeinigt haben, sollten wesentliche Änderungen so bald wie möglich und rechtzeitig vor Umsetzung der Änderung im Verfahren schriftlich festgehalten werden. In jedem Fall sollte die Änderung innerhalb der Arbeitszeit jener Aufsichtspersonen an Bord und an Land schriftlich festgehalten werden, in deren Arbeitszeit die Änderung vereinbart wurde. Bei Heraufziehen eines Gewitters sollte der Betrieb unterbrochen und sollten alle Decks- und Lüftungsöffnungen geschlossen werden.</p> <p>Die Eigenschaften der umgeschlagenen Stoffe, die Ausrüstungen des Schiffs und der Landanlage sowie das Vermögen der Schiffsbesatzung und des Landpersonals, die nötigen Arbeiten auszuführen und den Betrieb hinlänglich zu kontrollieren, sind</p>

<p>should be taken into account when ascertaining the possibility of handling a number of substances concurrently. The manifold areas, both on board and ashore, should be safely and properly illuminated during darkness. The initial and maximum loading rates, topping-off rates and normal stopping times should be agreed, having regard to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• The nature of the cargo to be handled.</li> <li>• The arrangement and capacity of the tanker's cargo lines and gas venting systems.</li> </ul> <p>• The maximum allowable pressure and flow rate in the tanker/shore hoses and loading arms.</p> <p>• Precautions to avoid accumulation of static electricity.</p> <p>• Any other flow control limitations.</p> <p>A record to this effect should be formally made as above.</p>	<p>factoren waarmee rekening gehouden moet worden bij het nagaan van de mogelijkheid om meerdere stoffen gelijktijdig geladen/gelost kunnen worden. De plaatsen van de manifolds aan boord en op de terminal moeten in het donker veilig en goed verlicht zijn. De aanvangs- en maximumoverslagsnelheden, aftopsnelheden en gebruikelijke werkonderbrekingen dienen overeengekomen te worden, rekening houdend met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De aard van de te behandelen lading.</li> <li>• De opstelling en capaciteit van de overslagleidingen en gasontluchtingssystemen van de tanker.</li> <li>• De maximum toegestane druk en doorstromingsnelheid in de tanker-/terminalslangen en laadarmen.</li> <li>• Voorzorgsmaatregelen ter voorkoming van de opbouw van statische elektriciteit. Dit houdt in starten met 1 m/sec door de vulleiding van de ladingtanks totdat de vulopeningen 2 x hun diameter ondergedompeld zijn.</li> <li>• Alle andere doorstromingsbeperkingen.</li> </ul> <p>Van al deze zaken dient een officieel verslag, zoals eerder gemeld, gemaakt te worden.</p>	<p>Faktoren, die zu berücksichtigen sind, wenn festgestellt werden soll, ob mehrere Stoffe gleichzeitig umgeschlagen werden können. Die Bereiche der Sammelleitung sowohl an Bord als auch an Land sollten bei Dunkelheit sicher und ordnungsgemäß beleuchtet sein. Die anfänglichen und maximalen Ladegeschwindigkeiten, Auffüllgeschwindigkeiten und die normalen Stoppzeiten sind in Bezug auf folgende Punkte zu vereinbaren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Art der umzuschlagenden Ladung</li> <li>• Anordnung und Kapazität der Ladeleitungen und Entgasungssysteme des Schiffs</li> </ul> <p>• maximal zulässiger Druck und Durchfluss in den Schiff/Land-Schläuchen und Ladeauslegern</p> <p>• Vorkehrungen zur Vermeidung statischer Aufladung</p> <p>• alle anderen Einschränkungen für den Durchfluss</p> <p>Dazu sollte, wie vorstehend beschreiben, ein offizielles Protokoll angefertigt werden.</p>
<p><b>25 The emergency signal and shutdown procedure to be used by the tanker and shore have been explained and understood.</b> The agreed signal to be used in the event of an emergency arising ashore or on board should be clearly understood by shore and/or tanker personnel. An emergency shutdown procedure should be agreed between tankers and/or shore, formally recorded and signed by both the Responsible Officer and Terminal Representative. The agreement should state the circumstances in which operations have to be stopped immediately. Due regard should be given to the possible introduction of dangers associated with the emergency shutdown procedure.</p>	<p><b>25 Het alarmsignaal en de noodstopprocedure van de tanker en de terminal zijn bekend en voor iedereen duidelijk.</b> Het afgesproken signaal dat bij een noodsituatie aan boord of op de terminal gebruikt wordt, dient voor het personeel aan boord en op de terminal duidelijk te zijn. Er moet een noodstopprocedure worden afgesproken tussen tankers en/of terminal en formeel worden geregistreerd en ondertekend door zowel de verantwoordelijke officier als door de vertegenwoordiger van de terminal.</p> <p>De overeenkomst dient te vermelden onder welke omstandigheden de werkzaamheden onmiddellijk gestopt moeten worden. Er dient goed nagedacht te worden over het mogelijkerwijs creëren van gevaarlijke situaties als gevolg van de noodstopprocedure.</p>	<p><b>25 Das von Schiff und Landseite zu benutzende Notsignal- und Notstopverfahren sind erklärt und verstanden worden.</b> Das Land- und/oder Schiffspersonal sollte das vereinbarte, in einem Notfall an Land oder an Bord zu benutzende Signal klar verstanden haben. Zwischen den Schiffen und/oder dem Land sollte ein Notabschaltverfahren vereinbart, formell schriftlich festgehalten und von sowohl dem verantwortlichen Offizier als auch dem Vertreter des Terminals unterschrieben werden.</p> <p>Die Vereinbarung sollte die Umstände angeben, unter denen der Betrieb sofort zu stoppen ist. Mögliche auftretende Gefahren im Zusammenhang mit dem Notabschaltverfahren sollten hinlänglich berücksichtigt werden.</p>
<p><b>26 Material Safety Data Sheets (MSDS), or equivalent, for the cargo transfer have been exchanged where requested.</b> An MSDS should be available on request to the receiver from the terminal or tankers supplying the product. As a minimum, such information sheets should provide the constituents of the product by chemical name, name in common usage, UN number (if applicable) and the maximum concentration of any toxic components, expressed as a percentage by volume or as ppm.</p>	<p><b>26 De veiligheidsinformatiebladen (MSDS - Material Safety Data Sheets), of gelijkwaardig, van de lading zijn waar nodig uitgewisseld.</b> Op verzoek van de ontvanger moet een MSDS beschikbaar worden gesteld door de terminal of de tankers die het product afleveren. Dergelijke informatiekaarten moeten ten minste de bestanddelen van het product met hun scheikundige naam, de gebruikelijke naam, het UN-nummer (indien van toepassing) en de maximum concentratie van eventueel aanwezige giftige bestanddelen, uitgedrukt in volumepercentage of in ppm, bevatten.</p>	<p><b>26 Materialsicherheitsdatenblätter (MSDS) oder gleichwertige Unterlagen für die Ladungsübergabe sind, falls angefordert, ausgetauscht worden.</b> Ein MSDS sollte auf Anfrage für den Empfänger vom Terminal oder der Schiffe, von wo aus die Lieferung des Produkts erfolgt, zur Verfügung gestellt werden. Als Mindestforderung müssen diese Informationsblätter mindestens die Bestandteile des Stoffs mit chemischer Bezeichnung, allgemeinsprachlichem Namen, die UN-Nummer (gegebenenfalls) und maximale Konzentration sowie eventuelle toxische Bestandteile enthalten, ausgedrückt in Volumenprozent oder ppm.</p>
<p><b>(26L The tanker is approved to transport the product to be loaded.</b> A certified list of approved products to be carried, issued by a competent authority, must be checked, before loading.)</p>	<p><b>(26L De tanker is toegelaten tot het vervoer van het te laden product.</b> Een lijst van stoffen die geladen mogen worden, uitgegeven door een competente autoriteit, moet gecontroleerd worden voor aanvang van de belading.)</p>	<p><b>(26L Das Schiff ist für das zu ladende Produkt zugelassen.</b> Eine bestätigte Liste der für den Transport genehmigten Produkte, die von einer zuständigen Behörde ausgestellt wurde, ist vor dem Ladevorgang zu kontrollieren.)</p>
<p><b>27 The hazards associated with toxic substances in the cargo being handled have been identified and understood.</b> Many tanker cargoes contain components that are known to be hazardous to human health. In order to minimise the impact on personnel, information on cargo constituents should be available during the cargo transfer to enable the adoption of proper precautions In addition, some port states require such information to be readily available during cargo transfer and in the event of an accidental spill.  This is particularly relevant to cargoes that could contain H<sub>2</sub>S, benzene, lead or other additives.</p>	<p><b>27 De gevaren van giftige stoffen in de lading zijn bekend en worden begrepen.</b>  Veel tankerladingen bevatten bestanddelen waarvan bekend is dat ze gevaarlijk zijn voor de menselijke gezondheid. Om de effecten voor het personeel zo klein mogelijk te maken dient met het oog op het nemen van de juiste voorzorgsmaatregelen informatie over de ladingbestanddelen beschikbaar te zijn tijdens de ladingoverdracht. Daarnaast eisen sommige havens dat dergelijke informatie direct beschikbaar is tijdens ladingoverdracht en in geval van onvoorziene mors van het product. Dit is met name van belang bij ladingen die H<sub>2</sub>S, benzeen, lood of andere additieven kunnen bevatten.</p>	<p><b>27 Die Gefahren im Zusammenhang mit giftigen Substanzen in der umzuschlagenden Ladung sind identifiziert und verstanden worden.</b> Viele Tankerladungen enthalten Bestandteile, die als für die menschliche Gesundheit gefährlich bekannt sind. Um die Auswirkungen auf das Personal so gering wie möglich zu halten, sollten während der Ladungsübergabe Informationen über die Ladungsbestandteile zur Verfügung stehen, sodass die richtigen Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden können. Außerdem fordern manche Hafenstaaten, dass solche Informationen während der Ladungsübergabe und im Fall eines versehentlichen Austretens sofort zur Verfügung stehen müssen. Das gilt insbesondere für Ladungen, H<sub>2</sub>S, Benzol, Blei oder andere Zusätze enthalten.</p>
<p><b>28 An International Shore Fire Connection has been provided.</b>  If required, the connection must meet the standard requirements and, if not actually connected prior to commencement of operations, should be readily available for use in an emergency.</p>	<p><b>28 De internationale brandblusaansluiting is aanwezig. (Indien door wetgeving vereist).</b> Indien nodig moet de aansluiting voldoen aan de standardeisen en moet deze, indien niet daadwerkelijk aangesloten vóór aanvang van de werkzaamheden, onmiddellijk beschikbaar en klaar voor gebruik zijn in geval van een noodsituatie.</p>	<p><b>28 Es steht ein internationaler Feuerlösch-Landanschluss zur Verfügung.</b>  Sofern gefordert, muss der Anschluss den Standardanforderungen entsprechen und sollte, wenn er nicht vor Beginn des Betriebs tatsächlich angeschlossen wird, im Notfall sofort einsatzbereit sein.</p>
<p><b>29 The agreed tank venting system will be used.</b> Agreement should be reached and recorded as to the venting system to be used for the operation, taking into account the nature of the cargo and international, national or local regulations and agreements.  There are four basic systems for venting tanks: 1. Open to atmosphere via open ullage ports, protected by suitable flame screens. 2. Fixed venting systems which includes inert gas systems. 3. To shore through a vapour collection system (see Question 32 below).</p>	<p><b>29 Het tankventilatiesysteem wordt op de overeengekomen wijze gebruikt.</b> Er moeten afspraken gemaakt en vastgelegd worden over het ventilatiesysteem dat voor de overslag gebruikt zal worden, daarbij rekening houdend met de aard van de lading en de internationale, nationale of plaatselijke voorschriften en afspraken.  Er bestaan vier basissystemen voor het ventileren van de tanks: 1. Afgassen tijdens belading naar de buitenlucht via toegelaten openingen en voor zover door wetgeving voor de betreffende stof toegelaten. 2. Vaste ventilatiesystemen die inertgasinstallaties omvatten. 3. Tijdens belading van de tanker naar de terminal afgassen via een dampverzamelingsstelsysteem (zie vraag 32 hieronder).</p>	<p><b>29 Das vereinbarte Tankentlüftungssystem wird benutzt.</b> Es sollte eine Übereinkunft über das für den Betrieb zu verwendende Entlüftungssystem erzielt und schriftlich festgehalten werden, wobei die Art der Ladung sowie die internationalen, nationalen oder lokalen Bestimmungen und Vereinbarungen hinlänglich zu berücksichtigen sind. Für die Tankentlüftung gibt es vier grundlegende Systeme: 1. Offen zur Atmosphäre über offene Peilstellen mit Schutz durch geeignete Flammennetze 2. Fest eingebaute Entlüftungssysteme, zu denen Inertgassysteme gehören 3. Zum Land über ein Gaspendelsystem (siehe nachstehende Frage 32).</p>

<p>4. Open to atmosphere (for products without a dangerous goods classification or separately listed in national or international legislation).</p>	<p>4. Open naar de buitenlucht (voor producten zonder de classificatie "gevaarlijk stof" of die afzonderlijk vermeld zijn in nationale of internationale wetgeving).</p>	<p>4. Offen zur Atmosphäre (für Produkte ohne Gefahrgutklassifizierung oder in der nationalen oder internationalen Gesetzgebung gesondert aufgeführte Produkte) .</p>
<p><b>30.1 The requirements for closed operations have been agreed.</b> It is a requirement of many terminals that, when the tanker is ballasting into cargo tanks, loading or discharging, it operates without recourse to opening ullage and sighting ports. In these cases, tankers will require the means to enable closed monitoring of tank contents, either by a fixed gauging system or by using portable equipment passed through a vapour lock, and preferably backed up by an independent overfill alarm system.</p>	<p><b>30.1 De eisen voor gesloten ladingoverslag zijn overeengekomen.</b> Bij veel stoffen is het wettelijk voorgeschreven dat het niveau in ladingtanks met meetinstrumenten vastgesteld moet worden. Dit kan per land verschillen. Een draagbaar meetsysteem met gasdichte afsluiting kan op sommige plaatsen toegestaan worden. Verder dient bij gesloten belading altijd een deugdelijk overvulbeveiligingssysteem actief te zijn.</p>	<p><b>30.1 Die Anforderungen für geschlossenen Betrieb sind abgestimmt worden.</b> Viele Terminals verlangen, dass in dem Fall, wenn das Schiff Ballast in Ladetanks aufnimmt, lädt oder löscht, der Betrieb ohne Öffnen von Peilstellen und Schauluken erfolgt. In diesen Fällen benötigen die Schiffe Mittel, die eine geschlossene Überwachung der Tankinhalte entweder durch ein fest eingebautes Messsystem oder durch den Einsatz von tragbaren Ausrüstungen ermöglichen, die durch eine Dampfsperre geführt und vorzugsweise durch ein unabhängiges Überfüll-Alarmssystem unterstützt werden.</p>
<p><b>30.2 The tanker's vapour return connection, if required, is connected, by means of a vapour return line, to the vapour return connection to the shore or the other tanker.</b></p>	<p><b>30.2 De dampretouraansluiting van de tanker is, indien nodig, aangesloten door middel van een dampretourleiding aan de dampretouraansluiting van de terminal of van de andere tanker.</b></p>	<p><b>30.2 Die Gaspendelleitung ist über entsprechende Leitungen mit der Gaspendelleitung des anderen Tankers verbunden, sofern dies gefordert ist.</b></p>
<p><b>30.3 If protection against explosions is required the vapour return line is equipped with a flame arrestor and/or detonation protection.</b></p>	<p><b>30.3 Indien er een explosiebeveiliging vereist is, is de dampretourleiding uitgerust met een detonatiebeveiliging.</b></p>	<p><b>30.3 Wenn Explosionsschutz gefordert ist, ist die Gaspendelleitung mit einer Flammenrückschlagsicherung und/oder mit einer Detonationssicherung ausgerüstet.</b></p>
<p><b>31 The operation of the P/V system has been verified. The delivering tanker or shore guarantees that the pumping rate does not exceed the maximum working pressure agreed.</b> The operation of the P/V valves and/or high velocity vents should be checked using the testing facility provided by the manufacturer.  Furthermore, it is imperative that an adequate check is made, visually or otherwise, to ensure that the check-lift is actually operating the valve.  On occasion, a seized or stiff vent has caused the check-lift drive pin to shear and the tanker's personnel to assume, with disastrous consequences, that the vent was operational.</p>	<p><b>31 De goede werking van het overdruk- en onderdrukstelsel is gecontroleerd. Bij lossen garandeert de tanker- en bij laden de terminal dat de pompsnelheid de afgesproken maximale werkdruk niet zal overschrijden</b> De werking van de over- en onderdrukventielen en/of de hogesnelheids-afblaasventielen dienen volgens aanwijzing van de fabrikant gecontroleerd te worden. Bovendien is het noodzakelijk voor aanvang van laad-/ losoperaties de onder- en overdrukventielen door middel van de handle of drukpen op goede werking te controleren. In het verleden is het wel gebeurd dat een vastgelopen of stroef werkende ventilatieopening verantwoordelijk was voor het feit dat de aandrijfpin van de checklist ging verschuiven, waardoor het scheepspersoneel abusievelijk en met fatale gevolgen aannam dat de ventilatieopening naar behoren functioneerde.</p>	<p><b>31 Der Betrieb der Überdruck- und Unterdruckventile wurde geprüft. Das liefernde Schiff bzw. die Landseite garantiert, dass die Pumpleistung nicht den maximal vereinbarten Arbeitsdruck überschreitet.</b> Die Funktion der Überdruck-/ Unterdruckventile bzw. der Hochgeschwindigkeitsventile sollte unter Verwendung der durch den Hersteller mitgelieferten Prüfeinrichtung überprüft werden. Außerdem ist es unbedingt erforderlich, entweder durch Sichtprüfung oder auf andere Weise zu überprüfen und sicherzustellen, dass der Sperrhebel das Ventil auch tatsächlich betätigt. Gelegentlich kommt es vor, dass eine verklemmte oder starre Lüftungsklappe zum Abscheren des Antriebsstifts des Sperrhebels führt und die Schiffsbesatzung mit verheerenden Folgen davon ausgeht, dass die Lüftungsklappe betätigt wurde.</p>
<p><b>32 Where a vapour return line is connected, operating parameters have been agreed.</b> Where required, a vapour return line, will be used to return hazardous vapours from the cargo tanks to shore or cargo tank to tank. In case of flammable vapours, the vapour return line should be incorporated with a flame arrestor capable of withstanding a detonation / deflagration. The maximum and minimum operating pressures and any other constraints associated with the operation of the vapour return system should be discussed and agreed by tankers and/or shore personnel.</p>	<p><b>32 Indien een dampretourleiding is aangesloten bestaat overeenstemming over de werkparameters.</b> Waar nodig wordt een dampretourleiding gebruikt om ladingdampen terug te voeren van de sloopstanks naar de terminal of van de landtank naar de sloopstanks. In geval van brandbare dampen moet de aan de wal in de dampretourleiding detonatiebeveiliging aanwezig zijn. De maximum en minimum werkdrukken en eventuele andere beperkingen ten aanzien van de werking van het dampretourleidingsstelsel dienen besproken te worden en overeengekomen te worden door het personeel van de schepen en/of de terminal.</p>	<p><b>32 Wenn eine Gaspendelleitung angeschlossen ist, wurden die Betriebsparameter vereinbart.</b> Bei entsprechendem Erfordernis wird eine Gaspendelleitung verwendet, um gefährliche Dämpfe aus dem Ladetank zurück an Land oder in einen Tank zu leiten. Im Fall von entflammbaren Gasen sollte die Gaspendelleitung mit einer Flammendurchschlagsicherung ausgerüstet sein, die eine Detonation/Deflagration aushalten kann. Der maximale und Mindestbetriebsdruck sowie andere Einschränkungen in Verbindung mit dem Betrieb des Gaspendelleitungssystems sollten zwischen den Schiffsbesatzungen und/oder dem Personal an Land abgesprochen und vereinbart werden.</p>
<p><b>33 Independent high level alarms and/or emergency stops, if fitted, are operational and have been tested.</b> Owing to the increasing reliance placed on gauging systems for closed cargo operations, it is important that such systems are fully operational and that backup is provided in the form of an independent overfill alarm arrangement. The alarm should provide audible and visual indication and should be set at a level that will enable operations to be shutdown prior to the tank being overfilled. Under normal operations, the cargo tank should not be filled higher than the level at which the overfill alarm is set. Individual overfill alarms should be tested at the tank to ensure their proper operation prior to commencing loading unless the system is provided with an electronic self-testing capability which monitors the condition of the alarm circuitry and sensor and confirms the instrument set point.</p>	<p><b>33 Onafhankelijke 'hoog-niveau'-alarmen en/of noodstoppen, indien aanwezig, zijn bedrijfsgereed en getest.</b> Vanwege de afhankelijkheid van meetsystemen voor gesloten ladingoverslag is het belangrijk dat dergelijke systemen volledig operationeel zijn en dat er een back-up aanwezig is in de vorm van een onafhankelijk overvulalarmstelsel. Het alarm dient zowel een hoorbare als visuele waarschuwing te geven en zodanig te worden ingesteld dat de werkzaamheden gestaakt kunnen worden voordat de tank overvol raakt. Onder normale werkomstandigheden dient de ladingtank niet verder gevuld te worden dan juist onder het niveau waarop het overvulalarm is ingesteld. Elk afzonderlijk overvulalarm dient voorafgaand aan het laden bij de tank getest te worden om ervoor te zorgen dat het goed functioneert, tenzij het stelsel voorzien is van een elektronisch werkende zelftestvoorziening die de toestand van de alarmelektronica en –sensor en het ingestelde niveau controleert.</p>	<p><b>33 Unabhängige Hochalarmmelder und/oder Notabschalter, wenn montiert, sind funktionstüchtig und wurden getestet.</b> Da sich zunehmend auf Messsysteme für geschlossene Ladevorgänge verlassen wird, ist es wichtig, dass diese Systeme voll funktionstüchtig sind und ein Reservesystem in Form eines Überfüll-Alarmsystems vorgesehen wird. Der Alarm sollte akustisch und visuell erfolgen und auf einen Pegel eingestellt sein, mit dem es möglich ist, den Betrieb einzustellen, bevor der Tank überbefüllt wird. Bei normalem Betrieb sollte der Ladetank nicht höher als bis zu dem Pegel befüllt werden, auf den der Überfüllalarm eingestellt ist. Einzelne Überfüllalarme sollten am Tank getestet werden, um ihre ordnungsgemäße Funktion vor Beginn des Verladens sicherzustellen, sofern nicht das System mit einer elektronischen Autotestfunktion ausgestattet ist, die den Zustand der Alarmschaltkreise und des Sensors überwacht und den Gerätesollwert bestätigt.</p>
<p><b>34 Adequate electrical insulating mean is in place in the tanker/shore cargo and vapour return line connection (if applicable) or between the tankers.</b>  Unless measures are taken to break the continuous electrical path between tankers and/or shore pipework provided by the tanker/shore or tanker/tanker hoses or metallic arms, stray electric currents, mainly from corrosion prevention systems, can cause electric sparks at the flange faces when hoses are being connected and disconnected.  The passage of these currents is usually prevented by an insulating flange inserted at each jetty manifold outlet or incorporated in the construction of metallic arms. Alternatively, the electrical discontinuity may be provided by the inclusion of one length of electrically discontinuous hose in each hose string.  It should be ascertained that the means of electrical discontinuity is in place, that it is</p>	<p><b>34 Er is een adequate elektrische isolatie in de laad-/ losaansluiting en indien aangesloten de dampretourleidingen, tussen tanker en terminal aanwezig.</b>  Tenzij er maatregelen zijn genomen om de permanente elektrische verbinding te verbreken tussen tankers en/of walleidingen die door de slangen of metalen armen van tanker/terminal of tanker/tanker wordt geleverd, kunnen zwerfstromen, onder andere van corrosiepreventiesystemen, elektrische vonken genereren op de flensvlakken wanneer slangen worden aangesloten en losgekoppeld.  Deze zwerfstromen worden meestal voorkomen door het plaatsen van een isolerende flens in elke manifolduitgang op de steiger of inbouw in de constructie van de metalen armen. Alternatief kan de onderbreking van elektriciteit tot stand worden gebracht door het opnemen van een lengte elektrisch niet-geleidende slang in elke slangaaneenschakeling. Er moet worden vastgesteld of de elektriciteitonderbrekende middelen zijn</p>	<p><b>34 Eine ausreichende elektrische Isolierung ist an den Schiff/Land-Ladungs- und (gegebenenfalls) den Gaspendelleitungsanschlüssen oder zwischen den Tankern vorhanden.</b>  Sofern keine Maßnahmen getroffen werden, um den durchgängigen elektrischen Pfad zwischen den Rohrleitungen zwischen Schiffen und/oder der Landseite zu unterbrechen, den die Schläuche oder Metallausleger zwischen Schiffen und/oder Land bilden, können Streuströme, hauptsächlich von Korrosionsschutzsystemen, elektrische Funken an den Arbeitsleisten der Flansche verursachen, wenn Schläuche an- oder abgekoppelt werden. Der Durchfluss dieser Ströme wird gewöhnlich durch das Einsetzen von Isolierflanschen an jedem Auslass der Sammelleitung auf der Pier oder deren Einbau in die Konstruktion der Metallausleger verhindert. Alternativ dazu kann die elektrische Unterbrechung durch die Verwendung eines Stücks elektrisch unterbrochenen Schlauchs in jeder Schlauchlänge erreicht werden. Zu überprüfen ist, dass das Mittel zur elektrischen Unterbrechung an entsprechender</p>

in good condition and is not being by-passed by contact with an electrically conductive material.	aangebracht, in goede staat zijn en niet worden overbrugd door contact met elektrisch geleidend materiaal.	Stelle vorhanden ist, sich in gutem Zustand befindet und nicht durch den Kontakt mit elektrisch leitendem Material überbrückt wird.
<b>36 Smoking requirements are being observed and have been agreed.</b>  No smoking is allowed on board the tankers. No smoking is allowed on the jetty and the adjacent area, except in buildings and places specified by the Terminal Representative in consultation with the Master.  Buildings, places and rooms designated as areas where smoking is permitted should be clearly marked as such.	<b>36 De voorschriften voor roken zijn overeengekomen en worden nageleefd.</b>  Roken aan boord van de tankers is verboden. Roken is niet toegestaan op de steiger en aangrenzende gebieden, behalve in gebouwen en plaatsen die gespecificeerd zijn door de vertegenwoordiger van de terminal in overleg met de schipper. Gebouwen, plaatsen en ruimten die zijn aangewezen als gebieden waar roken is toegestaan moeten duidelijk als zodanig worden gemarkeerd.	<b>36 Regelungen und Vorschriften für das Rauchen werden eingehalten und wurden vereinbart.</b>  An Bord der Tankschiffe ist Rauchen nicht gestattet. Auf der Pier und in den angrenzenden Bereichen ist Rauchen nicht gestattet, sofern es sich nicht um Gebäude und Orte handelt, die vom Vertreter des Terminals in Absprache mit dem Schiffsführer festgelegt wurden. Gebäude, Orte und Räumlichkeiten, die als Raucherzonen ausgewiesen sind, sollten eindeutig als solche Zonen gekennzeichnet sein.
<b>37 Naked light regulations are being observed and have been agreed.</b>  A naked light or open fire comprises the following: flame, spark formation, naked electric light or any surface with a temperature that is equal to or higher than the auto-ignition temperature of the products handled in the operation. The use of naked lights or open fires on board the tanker, and within a distance of 25 metres of the tanker, should be prohibited, unless all applicable regulations have been met and agreement reached by the port authority, Terminal Representative and the Master. This distance may have to be extended for tankers of a specialised nature such as gas tankers.	<b>37 De voorschriften voor open vuur/licht zijn overeengekomen en worden nageleefd.</b>  Onder open licht of open vuur wordt het volgende verstaan: vlam, vonkvorming, open elektrisch licht of elk oppervlak dat een gelijke of hogere temperatuur heeft dan de zelfontbrandingstemperatuur van de te verwerken producten. Het gebruik van open licht of open vuur aan boord van de tanker en binnen een afstand van 25 meter van de tanker dient verboden te worden, tenzij aan alle van toepassing zijnde voorschriften is voldaan en er afspraken met de havenautoriteiten, de vertegenwoordiger van de terminal en de schipper zijn gemaakt. De aard van de stof en de windrichting kunnen mede bepalend zijn. De afstand kan vergroot moeten worden voor tankers van speciale aard zoals gastankers.	<b>37 Die Vorschriften für den Umgang mit offenem Licht werden eingehalten.</b>  Zu offenem Licht oder offenem Feuer gehören: Flamme, Funkenbildung, offenes elektrisches Licht oder jede Oberfläche mit einer Temperatur, die höher oder gleich der Selbstzündungstemperatur der beim Betrieb umgeschlagenen Produkte ist. Die Verwendung von offenem Licht oder offenem Feuer an Bord des Schiffs und in einem Abstand von 25 m vom Schiff sollte verboten sein, sofern nicht alle geltenden Vorschriften erfüllt und von der Hafenbehörde, dem Vertreter des Terminals und dem Schiffsführer eine Übereinkunft erzielt wurde. Dieser Abstand muss unter Umständen für Sonderschiffe, wie z. B. Gastanker, vergrößert werden.
<b>38 Portable electronic (e.g. communication) device requirements are being observed.</b> Tanker/shore telephones should comply with the requirements for explosion-proof construction, except when placed and used in a safe space in the accommodation.  Mobile telephones and pagers should not be used in hazardous areas unless approved for such use by a competent authority.	<b>38 De vereisten voor draagbare elektronische apparatuur (bijv. voor communicatie) worden in acht genomen.</b> Tanker-/terminal telefoons moeten voldoen aan de vereisten voor explosiebestendige constructies, behalve wanneer deze zijn ondergebracht en worden gebruikt in een veilige ruimte binnen de bemanningsverblijven. Mobiele telefoons en semafoons mogen niet in gevarenczones worden gebruikt.	<b>38 Anforderungen an tragbare elektronische Geräte (z. B. Kommunikationsgeräte) werden eingehalten.</b> Telefone zwischen Schiff und Land sollten den Anforderungen an eine explosionsgeschützte Ausführung entsprechen, sofern sie sich nicht in einem sicheren Raum im Wohnbereich befinden und dort genutzt werden. Mobiltelefone und Pager sollten nicht in Gefahrenbereichen verwendet werden, sofern nicht ihr Einsatz dort von einer zuständigen Behörde genehmigt wurde.
<b>39 Hand torches (flashlights) are of an approved type.</b> Battery operated hand torches (flashlights) should be of a safe type, approved by a competent authority. Damaged units, even though they may be capable of operation, should not be used.	<b>39 Zaklampen zijn van een goedgekeurd type.</b> Zaklampen die op batterijen werken dienen van een goedgekeurd Ex type te zijn,  Beschadigde zaklampen mogen niet worden gebruikt.	<b>39 Taschenlampen sind von einem genehmigten Typ.</b> Batteriebetriebene Taschenlampen sollten zu einem sicheren Typ gehören und durch eine zuständige Behörde genehmigt sein. Beschädigte Geräte sollten, auch wenn sie noch funktionieren, nicht verwendet werden.
<b>40 Fixed VHF/UHF transceivers and AIS equipment are on the correct power mode or switched off.</b> Fixed VHF/UHF and AIS equipment should be switched off or on low power (1 watt or less) unless the Master, in consultation with the Terminal Representative, has established the conditions under which the installation may be used safely.	<b>40 Vaste VHF/UHF-communicatieapparatuur en AIS staan in de juiste powermodus of zijn uitgeschakeld.</b> Vaste VHF/UHF- en AIS-apparatuur dienen uitgeschakeld te zijn of op stand-by te staan (1 watt of minder), tenzij de schipper, in overleg met de vertegenwoordiger van de terminal, de voorwaarden heeft vastgesteld waaronder de installatie veilig gebruikt kan worden.	<b>40 Fest eingebaute UKW/UHF-Sende-/Empfangsgeräte und AIS-Geräte befinden sich im korrekten Strommodus oder sind abgeschaltet.</b> Fest eingebaute UKW/UHF- und AIS-Ausrüstungen sollten ausgeschaltet oder auf geringe Leistung (1 Watt oder weniger) geschaltet sein, sofern nicht der Schiffsführer in Absprache mit dem Vertreter des Terminals die Bedingungen festgelegt hat, unter Nutzung der Ausrüstungen sicher ist.
<b>41 Portable VHF/UHF transceivers are of an approved type.</b>  Portable VHF/UHF sets should be of a safe type, approved by a competent authority.	<b>41 Draagbare VHF/UHF-communicatieapparatuur is van een goedgekeurd type.</b>  Draagbare VHF/UHF-sets zijn van een veilig type, goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.	<b>41 Tragbare UKW/UHF-Sende-/Empfangsgeräte sind von einem genehmigten Typ.</b> Tragbare UKW/UHF-Geräte sollten zu einem sicheren Typ gehören, der von einer zuständigen Behörde genehmigt wurde.
<b>42 The tanker's main radio transmitter aerials are earthed and radars are disconnected / switched off.</b> The tanker's main radio station should not be used during the tanker's stay in port, except for receiving purposes. The main transmitting aerials should be disconnected and earthed. Satellite communications equipment may be used normally, unless advised otherwise. The tanker's radar installation should not be used.	<b>42 De antennes van de hoofdzender van de tanker zijn geaard en de radars zijn ontkoppeld/uitgeschakeld.</b> Het hoofdtransmissieantenne van de tanker mag niet worden gebruikt gedurende het verblijf van de tanker in de haven, behalve voor ontvangstdoeleinden. De antennes van de hoofdzender van het schip moeten zijn ontkoppeld en geaard. Apparatuur voor satelliet systemen mag worden gebruikt, tenzij anders geadviseerd.  De radarinstallatie van de tanker mag niet worden gebruikt.	<b>42 Die Haupt-Funksendeannten des Schiffes sind geerdet, und die Radargeräte sind abgeschaltet.</b> Die Hauptfunkanlage des Schiffs sollte während der Liegezeit des Schiffs im Hafen außer für Empfangszwecke nicht genutzt werden. Die Hauptsendeannten sollten abgeschaltet und geerdet sein. Kommunikationstechnik über Satellit darf normalerweise genutzt werden, sofern keine anderweitigen Anweisungen ergangen sind. Die Radaranlage des Schiffs sollte nicht genutzt werden.
<b>43 Electric cables to portable electrical equipment within the hazardous area are disconnected from power.</b> The use of portable electrical equipment on wandering leads should be prohibited in hazardous zones during cargo operations, and the equipment preferably removed from the hazardous zone. Telephone cables in use in the tanker/shore communication system should preferably be routed outside the hazardous zone. Wherever this is not feasible, the cable should be so positioned and protected that no danger arises from its use.	<b>43 Elektrische kabels naar verplaatsbare elektrische apparatuur aan dek moeten losgekoppeld zijn van de voeding.</b> Het gebruik van draagbare elektrische apparatuur, aangesloten op losliggende kabels, is niet toegestaan in de gevarenczone tijdens ladingoverslag en deze apparatuur moet bij voorkeur uit de gevarenczone worden verwijderd. Telefoonkabels die gebruikt worden voor de tanker-/terminalcommunicatie liggen bij voorkeur buiten de gevarenczone. Indien dit niet haalbaar is moet de kabel zodanig gelegd en beschermd zijn dat hierdoor geen gevaar kan ontstaan.	<b>43 Elektrokabel zu tragbaren elektrischen Geräten innerhalb der Gefahrenzone sind vom Netz getrennt.</b> Die Verwendung tragbarer elektrischer Geräte an losen elektrischen Kabeln sollte in Gefahrenzonen während des Ladungsumschlags verboten sein, und die Geräte sollten vorzugsweise aus der Gefahrenzone entfernt werden. Telefonkabel, die im Kommunikationssystem zwischen Schiff/Lande genutzt werden, sollten vorzugsweise außerhalb der Gefahrenzone verlegt werden. Sollte dies nicht durchführbar sein, ist das Kabel so anzuordnen und zu schützen, dass von ihm bei Benutzung keine Gefahr ausgeht.
<b>44 Window type air conditioning units are disconnected.</b> Window type air conditioning units should be disconnected from their power supply.	<b>44 Raam-airconditioners zijn losgekoppeld.</b> Raam-airconditioners moeten losgekoppeld zijn van de voeding.	<b>44 Fenster-Klimaanlagen sind vom Netz getrennt.</b> Fenster-Klimaanlagen sollten von der Stromversorgung getrennt sein.
<b>45 Positive pressure is maintained inside the accommodation and/or wheelhouse.</b> A positive pressure should, when possible, be maintained inside the accommodation/wheelhouse, and procedures or systems should be in place to prevent flammable or toxic vapours from entering accommodation spaces.	<b>45 In de accommodatie en/of stuurhuis wordt een overdruk gehandhaafd.</b>  Indien mogelijk moet een overdruk in de accommodatie en/of stuurhut worden gehandhaafd en er moeten procedures of systemen worden toegepast die voorkomen dat brandbare of giftige dampen de accommodatieruimten binnen kunnen	<b>45 In den Wohnbereichen und/oder im Steuerhaus wird ein Überdruck aufrechterhalten.</b> Nach Möglichkeit sollte ein Überdruck im Inneren des Wohnbereichs/Steuerhauses aufrechterhalten werden, und es sollten Verfahren und Systeme vorhanden sein bzw. bereitstehen, um das Eindringen von entflammaren oder giftigen Dämpfen in



<p>This can be achieved by air conditioning or similar systems, which draw clean air from non-hazardous locations protected by inlet gas and low pressure alarm systems.</p>	<p>dringen. Dit kan worden bereikt met airconditioners of soortgelijke systemen, die schone lucht uit ongevaarlijke omgevingen aantrekken, die beschermd zijn door gasdetectie- en lagedrukalarmssystemen.</p>	<p>Wohnbereiche zu verhindern. Das lässt sich durch Klimaanlage oder ähnliche Systeme erreichen, die saubere Luft an ungefährlichen Stellen ansaugen, die durch Alarmsysteme für eindringendes Gas und Druckabfall geschützt sind.</p>
<p><b>46 Measures have been taken to ensure sufficient mechanical ventilation in the pump room.</b>  Pump rooms should be mechanically ventilated and the ventilation system, which should maintain a safe atmosphere throughout the pump room, should be kept running throughout cargo handling operations.  The gas detection system, if fitted, should be functioning correctly.</p>	<p><b>46 Er zijn maatregelen genomen om te zorgen voor voldoende mechanisch ventilatie in de pompkamer.</b>  Pompkamers moeten mechanisch geventileerd worden en het ventilatiesysteem, dat voor een veilige atmosfeer over de gehele pompkamer moet zorgen, moet gedurende de overslagwerkzaamheden actief blijven.  Het gasdetectiesysteem, indien aanwezig, moet goed functioneren.</p>	<p><b>46 Es wurden Maßnahmen ergriffen, um eine ausreichende mechanische Belüftung im Pumpenraum sicherzustellen.</b>  Pumpenräume sollten mechanisch belüftet werden, und das Belüftungssystem, mit dem eine sichere Atmosphäre im gesamten Pumpenraum aufrecht gehalten werden soll, sollte während der gesamten Ladungsumschlagsarbeiten laufen gelassen werden. Ein eventuell installiertes Gasspürsystem sollte ordnungsgemäß funktionieren.</p>
<p><b>47 There is provision for an emergency escape or for emergency boarding positioned ready for use.</b>  In addition to the means of access referred to in Question 1, a safe and quick emergency escape route should be available both on board and ashore. On board the tanker, it may consist of a lifeboat ready for immediate use, preferably at the after end of the tanker, and clear of the moorings. Ideally, a jetty should provide secondary means of escape from the tanker in case the normal access is unusable in an emergency  .  If the jetty configuration renders such secondary escape by gangway impossible, other means should be considered such as:  • Preparing the ship's (free-fall) lifeboat for immediate lowering, or    • Rigging of the ship's accommodation ladder on the side away from the jetty.  If the lifeboat can not be used, other means should be available as a substitution.    National and / or international legislation may impose different or more stringent requirements.</p>	<p><b>47 Er is een vluchtweg aanwezig.</b>  Naast de toegang zoals vermeld in vraag 1 moet een veilige en vlotte vluchtweg beschikbaar zijn, zowel aan boord als aan de wal. In het ideale geval zou een steiger voorzien moeten zijn van middelen om in een noodsituatie van de tanker te vluchten. Aan boord van de tanker kan een bijboot die gereed is voor onmiddellijk gebruik dienen. Dit is gezien de mogelijkheid van product op het water niet altijd een adequate mogelijkheid. Veel hangt hierbij af van de lokale situatie zoals stilstaand water, stroming of wind.  Indien de steigerconfiguratie een tweede vluchtweg via de loopplank onmogelijk maakt, moeten andere middelen worden overwogen zoals:  • De reddingsboot van het schip prepareren voor onmiddellijk neerlaten (vrije val), of    • Plaatsen van de buitenboordtrap aan de kant uit de buurt van de steiger.  Wanneer de reddingsboot niet gebruikt kan worden moeten er andere middelen ter vervanging beschikbaar zijn.  Internationale en/of nationale wetgeving kan andere of strengere vereisten opleggen.</p>	<p><b>47 Es gibt Vorkehrungen für eine Flucht bzw. sind die Vorrichtungen für die Aufnahme von Personen im Notfall einsatzbereit.</b>  Zusätzlich zu den Zugangsmitteln, auf die in Frage 1 Bezug genommen wird, sollte sowohl an Bord und an Land ein sicherer und schneller Fluchtweg für den Notfall vorhanden sein. An Bord des Schiffs kann er aus einem zum sofortigen Einsatz bereitgestellten Rettungsboot bestehen, vorzugsweise am achteren Ende des Schiffs und klar von den Festmachern. Idealerweise sollten an der Pier zusätzliche Mittel zur Flucht vom Schiff für den Fall bereitgehalten werden, dass der normale Zugang bei einem Notfall nicht genutzt werden kann. Ist ein Landgangssteig an der Pier als zusätzlicher Fluchtweg nicht möglich, sollten andere Mittel in Betracht gezogen werden, wie z. B.:  • Vorbereitung des (Freifall-)Rettungsboots des Schiffs zum sofortigen Zu-Wasser-Lassen oder  • Befestigung der Fallreepstreppe des Schiffs auf der der Pier abgewandten Seite.  Kann das Rettungsboot nicht verwendet werden, sollten andere Mittel als Ersatz zur Verfügung stehen.  Die Auflagen bzw. Forderungen von nationalen und/oder internationalen Gesetzen können abweichend oder strenger sein.</p>
<p><b>48 The weather conditions, maximum wind and swell criteria for operations have been agreed.</b>  There are numerous factors which will help determine whether cargo or ballast operations should be discontinued. Discussion between the terminal and/or the tanker should identify limiting factors, which could include:    • Wind speed and direction and the effect on hard arms.  • Wind speed and direction and the effect on mooring integrity.    • Wind speed and direction and the effect on gangways.    • At exposed terminals, swell effects on moorings or gangway safety.    Such limitations should be clearly understood by both parties. The criteria for stopping cargo, disconnecting hoses or arms and vacating the berth should be written in the 'Remarks' column of the check-list.</p>	<p><b>48 Er is overeenstemming over de weersomstandigheden, maximum windsterkte en golfhoogte waarbij werkzaamheden plaats kunnen vinden.</b>  Er zijn tal van factoren die helpen bij de beslissing of de lading- of ballastwerkzaamheden gestaakt moeten worden. Overleg tussen de terminal en/of de tanker moet de beperkende factoren vaststellen, waaronder:    • Windsnelheid en -richting en de invloed daarvan op de laadarmen en slangen.  • Windsnelheid en -richting en de invloed daarvan op de afmering.    • Windsnelheid en -richting en de invloed daarvan op de loopplank.    • Bij daaraan blootgestelde terminals het effect van de golfhoogte op de afmering of veiligheid van de toegang tussen wal en schip  Dergelijke beperkingen moeten duidelijk door beide partijen begrepen worden. De criteria voor het onderbreken van de overslag, het afkoppelen van laadslangen of laadarmen en het ontruimen van de ligplaats dienen in de kolom 'Opmerkingen' op de checklijst ingevuld te worden.</p>	<p><b>48 Die Wetterbedingungen, maximalen Wind- und Dünungskriterien für den Betrieb sind abgestimmt worden.</b>  Es gibt zahlreiche Faktoren als Kriterien für die Entscheidung, ob Verlade- oder Ballastvorgänge abgebrochen werden sollten. Es sollten zwischen Terminal und/oder Schiff Gespräche geführt werden, um diese Faktoren festzustellen, zu denen Folgendes gehören kann:  • Windgeschwindigkeit und -richtung sowie deren Auswirkung auf starre Ausleger  • Windgeschwindigkeit und -richtung sowie deren Auswirkung auf die Festigkeit des Festmachens  • Windgeschwindigkeit und -richtung sowie deren Auswirkung auf die Landgangsstege  • Auswirkungen der Dünung auf die Sicherheit des Festmachens und Landgangsstege bei ungeschützten Terminals  Beide Parteien müssen sich über diese Kriterien im Klaren sein. Die Kriterien für den Abbruch des Ladevorgangs, das Abkoppeln von Schläuchen oder Auslegern und das Verlassen des Liegeplatzes sind in die Spalte "Bemerkungen" in der Checkliste einzutragen.</p>
<p><b>49 Security protocols have been agreed between the Tanker(s) Security Responsible Person / Officer and/or the Port Facility Security Officer, if appropriate.</b>  In states that are signatories to SOLAS, the ISPS Code requires that the Tanker(s) Security Responsible Person / Officer and/or the Port Facility Security Officer coordinate the implementation of their respective security plans with each other.</p>	<p><b>49 Indien van toepassing zijn er beveiligingsprotocollen overeengekomen tussen de voor de beveiliging van de tanker(s) verantwoordelijke persoon/officier en/of de havenfaciliteit-beveiligingsofficier.</b>  In landen die zijn aangesloten bij de SOLAS vereist de ISPS-code dat de voor de beveiliging van de tanker(s) verantwoordelijke persoon/officier en/of de havenfaciliteit-beveiligingsofficier de uitvoering van hun respectieve beveiligingsplannen onderling coördineren.</p>	<p><b>49 Es wurden zwischen dem Sicherheitsbeauftragten/-offizier des Schiffs (bzw. der Schiffe) und/oder dem Sicherheitsoffizier des Hafens bei entsprechendem Erfordernis Sicherheitsprotokolle vereinbart.</b>  In Unterzeichnerstaaten von SOLAS verlangt der ISPS-Code, dass der Sicherheitsbeauftragte/-offizier des Schiffs (bzw. der Schiffe) und/oder der Sicherheitsoffizier des Hafens die Umsetzung ihrer entsprechenden Sicherheitspläne miteinander koordinieren.</p>
<p><b>(49L Security protocols have been agreed for the crew of one tanker to board the other tanker.</b>  <b>The location of the security protocol for boarding tanker is: .....</b>)</p>	<p><b>(49L Er zijn beveiligingsprotocollen overeengekomen voor de bemanning van de ene tanker voor het aan boord gaan op de andere tanker.</b>  <b>Het beveiligingsprotocol voor het aan boord gaan op een tanker bevindt zich in/op: .....</b>)</p>	<p><b>49L Sicherheitsprotokolle wurden für die Besatzung des einen Schiffs für das Betreten des anderen Schiffs vereinbart.</b>  <b>Das Sicherheitsprotokoll für das zu betretende Schiff befindet sich: .....</b></p>
<p><b>50 Where appropriate, procedures have been agreed for receiving nitrogen supplied from shore, either for inerting or purging tanker's tanks, or for line clearing into the tanker.</b>  Tanker and shore should agree in writing on the inert gas supply, specifying the volume required, and the flow rate in cubic metres per minute. The sequence of opening valves before beginning the operation and after completion should be agreed, so that the tanker remains in control of the flow.  Attention should be given to the adequacy of open vents on a tank in order to avoid the possibility of over-pressurisation.</p>	<p><b>50 Indien van toepassing zijn procedures overeengekomen voor het ontvangen van stikstof vanaf de wal, hetzij voor het inertiseren of O<sub>2</sub>-vrij maken van de ladingtanks of doorblazen van de leidingen naar de tanker.</b>  Tanker en wal moeten schriftelijk de levering van inert gas overeenkomen met vermelding van het benodigde volume en de doorstromingssnelheid in kubieke meter per minuut. De volgorde van het openen van afsluiters vóór het begin van deze werkzaamheden en na de voltooiing ervan moet worden overeengekomen, zodat de tanker de controle houdt over de doorstroming. Speciale aandacht moet worden besteed aan de toereikendheid van open ventilatieopeningen op een tank om mogelijke overdruk te voorkomen. Bijvoorkeur beschikt de terminal over een regelventiel waarbij de druk naar de scheepstanks niet ongewenste waarden kan</p>	<p><b>50 Falls zutreffend, wurden Verfahren für die Entgegennahme von Stickstoff von Land entweder für das Inertisieren oder Spülen von Schiffstanks oder für das Spülen der Leitung zum Schiff vereinbart.</b>  Schiff und Land sollten schriftlich die Inertgasversorgung vereinbaren und dabei das geforderte Volumen und den Durchfluss in Kubikmetern pro Minute angeben. Die Reihenfolge der Ventilöffnung vor Beginn und nach Abschluss des Vorgangs sollte vereinbart werden, sodass das Schiff die Kontrolle über die Durchflussmenge behält. Es ist darauf zu achten, dass die offenen Lüftungsklappen an einem Tank ausreichend dimensioniert sind, um die Möglichkeit des Entstehens von Überdruck auszuschließen.</p>

<p>The tank pressure should be closely monitored throughout the operation.</p> <p>The tanker's agreement should be sought when the terminal wishes to use compressed nitrogen (or air) as a propellant, either for pigging to clear shore lines into the tanker or to press cargo out of shore containment.</p> <p>The tanker should be informed of the pressure to be used and the possibility of receiving gas into a cargo tank.</p>	<p>oplopen. De druk van de tank moet nauwlettend worden gecontroleerd gedurende de gehele operatie.</p> <p>Wanneer de terminal samengeperste stikstof (of lucht) als drijfkracht wil gebruiken, voor het leegmaken van de leidingen (bijv. piggen) aan de wal naar de tanker, moet de instemming van de tanker worden gevraagd.</p> <p>Daarbij moet de tanker worden geïnformeerd over de te gebruiken druk en de mogelijkheid gas in een ladingtank te ontvangen.</p>	<p>Der Tankdruck sollte während der gesamten Tätigkeiten genau überwacht werden.</p> <p>Die Zustimmung des Schiffs ist einzuholen, wenn der Terminal komprimierten Stickstoff (oder Druckluft) als Antriebsmittel entweder für das Molchen zum Reinigen von Landleitungen in das Schiff oder zum Herauspressen von Ladung aus Lagerbehältern an Land verwenden will. Das Schiff sollte über den dabei verwendeten Druck und die Möglichkeit von eindringendem Gas in den Ladetank informiert werden.</p>
<p><b>Inert Gas System</b></p>	<p><b>Inertgasinstallatie</b></p>	<p><b>Inertgassystem</b></p>
<p><b>51 The IGS is fully operational and in good working order.</b></p> <p>The inert gas system should be in safe working condition with particular reference to all interlocking trips and associated alarms, deck seal, non-return valve, pressure regulating control system, main deck IG line pressure indicator, individual tank IG valves (when fitted) and deck P/V breaker.</p> <p>Individual tank IG valves (if fitted) should have easily identified and fully functioning open/close position indicators.</p>	<p><b>51 De IGS is volledig operationeel en functioneert goed.</b></p> <p>De inertgasinstallatie moet veilig werken, speciaal met betrekking tot alle automatische uitschakelmechanismen en bijbehorende alarmen, terugslagventiel, drukregelend controlesysteem, drukindicator IG-leiding hoofddek, afzonderlijke inert gasafsluiters van de tanks (indien aanwezig) en over-/onderdrukvat aan dek (indien aanwezig).</p> <p>Afzonderlijke inert gasafsluiters van de tanks (indien aanwezig) moeten duidelijk zichtbare en volledig functionerende indicatoren voor open/dicht-stand hebben.</p>	<p><b>51 Das IGS ist voll funktionstüchtig und in gutem Betriebszustand.</b></p> <p>Das Inertgassystem sollte sich unter besonderer Berücksichtigung aller ineinandergreifender Auslösevorrichtungen und damit verbundener Alarme, Decksverschlüsse, Rückschlagventile, des Kontrollsystems der Druckregelung, Druckanzeigers der IG-Leitung auf dem Hauptdeck, der IG-Ventile einzelner Tanks (sofern montiert) und des Rückschlagventils gegen Druck/Vakuum an Deck in einem sicheren Betriebszustand befinden.</p> <p>IG-Ventile einzelner Tanks (sofern montiert) sollten leicht zu identifizierende und voll funktionsfähige Anzeigen für die Positionen offen/geschlossen haben.</p>
<p><b>52 Deck seals, or equivalent, are in good working order.</b></p> <p>It is essential that the deck seal arrangements are in a safe condition.</p> <p>In particular, the water supply arrangements to the seal and the proper functioning of associated alarms should be checked.</p>	<p><b>52 Dekafsluitingen of soortgelijke uitrustingen functioneren goed.</b></p> <p>Het is essentieel dat de voorzieningen voor dekafsluiting in veilige en goede staat verkeren. Met name de voorzieningen voor watertoevoer naar de afsluiting en het goed functioneren van de daarmee verbonden alarmsystemen moet worden gecontroleerd.</p>	<p><b>52 Decksverschlüsse oder Ähnliches befinden sich in gutem Betriebszustand.</b></p> <p>Es ist von entscheidender Bedeutung, dass sich die Decksverschlussvorrichtungen in einem sicheren Zustand befinden. Insbesondere sind die Vorkehrungen der Wasserversorgung für den Verschluss und die ordnungsgemäße Funktion der damit verbundenen Alarme zu kontrollieren.</p>
<p><b>53 Liquid levels in pressure/vacuum breakers are correct, if applicable.</b></p> <p>Checks should be made to ensure that the liquid level in the P/V breaker complies with manufacturer's recommendations.</p>	<p><b>53 De vloeistofniveaus in de over- en onderdrukvat zijn correct, indien van toepassing.</b></p> <p>Er dient gecontroleerd te worden of het vloeistofniveau in het over-/onderdrukvat overeen komt met de aanbevelingen van de fabrikant.</p>	<p><b>53 Die Flüssigkeitspegel in Rückschlagventilen gegen Druck/Vakuum sind korrekt, falls zutreffend.</b></p> <p>Es sind Überprüfungen durchzuführen, um zu gewährleisten, dass der Flüssigkeitspegel im Rückschlagventil gegen Druck/Vakuum den Empfehlungen des Herstellers entspricht.</p>
<p><b>54 The fixed and portable oxygen analysers have been calibrated and are working properly.</b></p> <p>All fixed and portable oxygen analysers should be tested and checked as required by the Company and/or manufacturer's instructions and should be operating correctly.</p> <p>The in-line oxygen analyser/recorder and sufficient portable oxygen analysers should be working properly.</p> <p>The calibration certificate should show that its validity is as required by the tanker's SMS.</p>	<p><b>54 De vaste en draagbare zuurstofmeters zijn gekalibreerd en werken naar behoren.</b></p> <p>Alle vaste en draagbare zuurstofmeters dienen conform de instructies van het bedrijf en/of fabrikant getest en gecontroleerd te worden en moeten goed functioneren.</p> <p>De zuurstofmeter/-recorder in de leiding en voldoende draagbare zuurstofmeters functioneren goed.</p> <p>Het kalibratiecertificaat moet aantonen dat zijn geldigheid voldoet aan het scheepsveiligheids management systeem (SMS) van de tanker.</p>	<p><b>54 Die fest eingebauten und mobilen Sauerstoffanalysegeräte sind geeicht worden und funktionieren ordnungsgemäß.</b></p> <p>Alle fest installierten und tragbaren Sauerstoffanalysegeräte sollten gemäß den Anforderungen der Reederei und/oder den Anweisungen des Herstellers getestet und überprüft werden und ordnungsgemäß funktionieren.</p> <p>Ein in die Leitung integriertes Sauerstoffanalyse-/Aufzeichnungsgerät und eine ausreichende Anzahl von tragbaren Sauerstoffanalysegeräten sollten ordnungsgemäß funktionieren.</p> <p>Die Eichbescheinigung sollte eine Gültigkeit ausweisen, die den Anforderungen des Sicherheitsmanagementsystems (SMS) des Schiffs entspricht.</p>
<p><b>55 All the individual tank IG valves (if fitted) are correctly set and locked.</b></p> <p>For both loading and discharge operations, it is normal and safe to keep all individual tank IG supply valves (if fitted) open in order to prevent inadvertent under or over-pressurisation.</p> <p>In this mode of operation, each tank pressure will be the same as the deck main IG pressure and thus the P/V breaker will act as a safety valve in case of excessive over or under-pressure. If individual tank IG supply valves are closed for reasons of potential vapour contamination or de-pressurisation for gauging etc, then the status of the valve should be clearly indicated to all those involved in cargo operations.</p> <p>Each individual tank IG valve should be fitted with a locking device under the control of a Responsible Officer.</p>	<p><b>55 Alle afzonderlijke inert gasafsluiters van de tanks (indien aanwezig) zijn juist ingesteld en vastgezet.</b></p> <p>Zowel bij laad- als loshandelingen is het gebruikelijk en veilig om alle afzonderlijke IG-toevoerafsluiters van de tank (indien aanwezig) open te houden om onbedoelde onder- of overdruk te voorkomen.</p> <p>Op deze wijze is de druk in elke tank gelijk aan de hoofd-IG-druk aan dek en zal het over-/onderdrukvat zodoende fungeren als veiligheidsventiel bij excessieve over- of onderdruk. Indien afzonderlijke IG-toevoerafsluiters van de tank gesloten worden vanwege mogelijke dampverontreiniging of drukloos maken voor het uitvoeren van metingen, moet de stand van de afsluiter voor iedereen, die betrokken is bij de ladingoverslagwerkzaamheden, duidelijk aangegeven zijn.</p> <p>Elke afzonderlijke inert gasafsluiter van de tank moet uitgerust zijn met een vergrendelingsvoorziening onder controle van een verantwoordelijke officier.</p>	<p><b>55 Alle einzelnen Inertgasventile der Tanks (falls montiert) sind ordnungsgemäß eingestellt und verschlossen.</b></p> <p>Sowohl für Lade- als auch für Löschvorgänge ist es normal und sicher, alle einzelnen IG-Versorgungsventile in Tanks (sofern montiert) offen zu halten, um ein unbeabsichtigtes Entstehen von Unter- oder Überdruck zu vermeiden.</p> <p>In dieser Betriebsart entspricht jeder Tankdruck dem Haupt-IG-Druck an Deck, und somit funktioniert das Rückschlagventil gegen Druck/Vakuum als Sicherheitsventil für den Fall eines übermäßigen Über- oder Unterdrucks. Sind einzelne IG-Versorgungsventile von Tanks aufgrund einer möglichen Dampfverunreinigung oder Umstellung auf Normaldruck zu Messungszwecken usw. geschlossen, sollte der Ventilstatus für alle am Ladungsumschlag beteiligten Personen deutlich angezeigt werden.</p> <p>Jedes einzelne IG-Ventil in einem Tank sollte mit einer Verriegelung versehen sein, die durch einen verantwortlichen Offizier kontrolliert wird.</p>
<p><b>56 All personnel in charge of cargo operations are aware that, in the event of failure of the inert gas plant, discharge operations should cease and the terminal and/or the other tanker be advised.</b></p> <p>In the case of failure of the IG plant, the cargo discharge, de-ballasting and tank cleaning operations should cease and the terminal be advised.</p> <p>Under no circumstances should the tanker's personnel allow the atmosphere in any tank to fall below atmospheric pressure.</p>	<p><b>56 Al het personeel dat belast is met ladingoverslag weet dat, ingeval van een storing aan het inertgassysteem, loshandelingen gestaakt moeten worden en de terminal en/of de andere tanker daarover geïnformeerd moet worden.</b></p> <p>In geval van storing van het IG-systeem moeten het lossen van lading, het lozen van ballast en tankreinigingswerkzaamheden gestaakt en de terminal geïnformeerd worden.</p> <p>Het personeel van de tanker mag in geen enkele situatie de druk in de tanks onder de normale atmosferische druk laten komen.</p>	<p><b>56 Alle für den Verladebetrieb zuständigen Mitarbeiter sind sich bewusst, dass bei Ausfall der Inertgasanlage der Löschbetrieb einzustellen ist und das andere Schiff benachrichtigt werden sollte.</b></p> <p>Bei Ausfall einer IG-Anlage sollte der Entladebetrieb, das Entballasten und die Tankreinigung eingestellt und der Terminal benachrichtigt werden.</p> <p>Unter keinen Umständen darf die Schiffsbesatzung zulassen, dass die Atmosphäre in einem Tank unter den atmosphärischen Druck fällt.</p>

<p><b>Tank Cleaning</b></p> <p><b>59 Tank cleaning operations are planned during the tanker's stay alongside the other tanker / shore installation.</b> During the pre-transfer discussion between the Responsible Person / Officer and/or Terminal Representative, it should be established whether any tank cleaning operations are planned while the tanker is alongside and the check-list should be annotated accordingly.</p>	<p><b>Tankreiniging</b></p> <p><b>59 Er zijn tankreinigingswerkzaamheden gepland tijdens het langszij liggen bij andere de tanker/walinstallatie.</b> Tijdens de aan de overslag voorafgaande bespreking tussen de verantwoordelijke persoon/officier en/of de vertegenwoordiger van de terminal moet worden vastgelegd of er tankreinigingswerkzaamheden zijn gepland terwijl de tanker langszij ligt en moet de checklijst dienovereenkomstig worden ingevuld.</p>	<p><b>Tankreinigung</b></p> <p><b>59 Während des Aufenthaltes des Schiffs längsseits des anderen Schiffs / am Liegeplatz sind Tankreinigungsaktivitäten geplant.</b> In einem Gespräch zwischen dem verantwortlichen Offizier und dem Vertreter des Terminals vor der Übergabe sollte festgestellt werden, ob Tankreinigungsaktivitäten geplant sind, und die Checkliste sollte einen entsprechenden Vermerk enthalten.</p>
<p><b>60 If 'yes', the procedures and approvals for tank cleaning have been agreed.</b></p> <p>It should be confirmed that all necessary approvals that may be required to enable tank cleaning to be undertaken alongside have been obtained in line with local legislation and regulations from relevant authorities. The method of tank cleaning to be used should be agreed, together with the scope of the operation.</p>	<p><b>60 Indien 'Ja' zijn de procedures en goedkeuringen voor tankreiniging overeengekomen.</b> Het moet worden bevestigd dat alle benodigde goedkeuringen voor tankreiniging langszij zijn verkregen in overeenstemming met plaatselijke wetgeving en voorschriften van de desbetreffende autoriteiten. Er moet overeenstemming zijn over de te gebruiken tankreinigingsmethode en de omvang van de werkzaamheden.</p>	<p><b>60 Falls ja, sind die Verfahren und Genehmigungen für die Tankreinigung vereinbart worden.</b> Es sollte bestätigt werden, dass alle erforderlichen Genehmigungen, die für eine vorgesehene Längsseitstankreinigung erforderlich sein könnten, gemäß den lokalen Gesetzen und Bestimmungen von den zuständigen Behörden eingeholt wurden. Die beabsichtigte Methode zur Tankreinigung sowie der Umfang der Tätigkeiten sollten abgestimmt werden.</p>
<p><b>61 Permission has been granted for gas freeing operations by the competent authority.</b> It should be confirmed that all necessary approvals that may be required to enable gas freeing to be undertaken alongside, have been obtained in line with local legislation and regulations from the relevant authorities.</p>	<p><b>61 Er is toestemming verleend voor ontgassing van ladingtanks door de bevoegde autoriteit.</b> Het moet worden bevestigd dat alle benodigde goedkeuringen voor ontgassing langszij zijn verkregen in overeenstemming met plaatselijke wetgeving en voorschriften van de desbetreffende autoriteiten.</p>	<p><b>61 Es wurde die Genehmigung für eine Entgasung von der zuständigen Behörde erteilt.</b> Es sollte bestätigt werden, dass alle erforderlichen Genehmigungen, die für eine vorgesehene Längsseitsentgasung erforderlich sein könnten, gemäß den lokalen Gesetzen und Bestimmungen von den zuständigen Behörden eingeholt wurden.</p>
<p><b>Part 'C' – Bulk Liquid Chemicals – Verbal verification</b></p>	<p><b>Deel 'C' – Vloeistoffen in bulk – Chemicaliën – Mondelinge controle</b></p>	<p><b>Teil 'C' Flüssige Chemikalien als Massengut - Verbale Überprüfung</b></p>
<p><b>1 Material Safety Data Sheets, or equivalent, are available giving the necessary data for the safe handling of the cargo.</b> Information on the product to be handled should be available on board the tanker and ashore and should include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A full description of the physical and chemical properties, including reactivity, necessary for the safe containment and transfer of the cargo.</li> <li>• Action to be taken in the event of spills or leaks.</li> <li>• Countermeasures against accidental personal contact.</li> <li>• Fire-fighting procedures and fire-fighting media.</li> </ul>	<p><b>1 Gevarenkaarten, MSDS of gelijkwaardig, zijn beschikbaar met daarin de benodigde informatie voor een veilige ladingoverslag.</b> Informatie over het te behandelen product dient beschikbaar te zijn aan boord van de tanker en aan de wal en moet het volgende bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een volledige beschrijving van de fysische en chemische eigenschappen, inclusief reactiviteit, nodig voor de veilige opslag en overslag van de lading.</li> <li>• Te nemen maatregelen in geval van morsen of lekkage.</li> <li>• Tegenmaatregelen in geval van onbedoeld persoonlijk contact.</li> <li>• Brandbestrijdingsprocedures en -middelen.</li> </ul>	<p><b>1 Es sind Materialsicherheitsdatenblätter vorhanden, die die notwendigen Angaben für den sicheren Umschlag der Ladung liefern.</b> An Bord des Schiffs und an Land sollten Informationen zum umzuschlagenden Produkt vorhanden sein und Folgendes ausweisen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• eine vollständige Beschreibung der physikalischen und chemischen Eigenschaften, einschließlich Reaktivitäten, die für die sichere Lagerung in Behältern und Übergabe der Ladung notwendig ist .</li> <li>• Maßnahmen, die im Fall von Verschüttungen oder Leckagen zu ergreifen sind .</li> <li>• Gegenmaßnahmen bei versehentlichem Kontakt einer Person mit dem Produkt</li> <li>• Brandbekämpfungsverfahren und –medien.</li> </ul>
<p><b>2 A manufacturer's inhibition certificate, where applicable, has been provided.</b> Where cargoes are required to be stabilised or inhibited in order to be handled, tankers should be provided with a certificate from the manufacturer stating:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Name and amount of inhibitor added.</li> <li>• Date inhibitor was added and the normal duration of its effectiveness.</li> <li>• Any temperature limitations affecting the inhibitor.</li> <li>• The action to be taken should the length of the voyage exceed the effective lifetime of the inhibitor.</li> </ul> <p>Document should be on board before departure.</p>	<p><b>2 Er is, indien van toepassing, een inhibitorverklaring van de fabrikant verstrekt.</b> Indien gestabiliseerde of geïnhibeerde ladingen moeten worden overgeslagen, dienen de tankers voorzien te zijn van een certificaat van de fabrikant, met daarin vermeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Naam en hoeveelheid van de toegevoegde inhibitor.</li> <li>• De datum waarop de inhibitor werd toegevoegd en de gebruikelijke werkingsduur.</li> <li>• De temperatuurbependingen die van invloed zijn op de inhibitor.</li> <li>• De te nemen maatregelen indien de duur van de reis de effectieve werkingsduur van de inhibitor dreigt te overschrijden.</li> </ul> <p>Dit document moet aan boord zijn vóór vertrek.</p>	<p><b>2 Es wurde eine Inhibitionsbescheinigung des Herstellers, falls zutreffend, übergeben.</b> Wird gefordert für den Umschlag von Ladungen eine Stabilisierung oder ein Inhibitor gefordert, müssen Schiffe über eine entsprechende Bescheinigung vom Hersteller verfügen, die folgende Angaben enthält:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Name und Menge des zugesetzten Inhibitors</li> <li>• Datum der Zugabe des Inhibitors und seine normale Wirkdauer</li> <li>• Temperaturgrenzwerte, die den Inhibitor beeinflussen</li> <li>• zu ergreifende Maßnahmen, falls die Dauer der Fahrt die Wirkdauer des Inhibitors überschreiten sollte.</li> </ul> <p>Das Dokument sollte vor dem Auslaufen an Bord sein.</p>
<p><b>3 Sufficient protective clothing and equipment (including self-contained breathing apparatus) is ready for immediate use and is suitable for the product being handled.</b> Suitable protective equipment (including self-contained breathing apparatus and protective clothing) appropriate to the specific dangers of the product handled, should be readily available in sufficient quantity for operational personnel both on board and ashore.</p>	<p><b>3 Er is voldoende beschermende kleding en uitrusting (inclusief onafhankelijk werkende ademhalingsapparatuur) beschikbaar voor direct gebruik en geschikt voor het product dat wordt overgeslagen.</b> Er dient voldoende geschikte beschermende uitrusting (waaronder onafhankelijk werkende ademhalingsapparatuur en beschermende kleding) voor al het operationele personeel zowel aan boord als aan de wal voor direct gebruik aanwezig te zijn, geschikt voor de specifieke gevaren van het product dat wordt overgeslagen.</p>	<p><b>3 Es stehen ausreichende Schutzkleidungen und Schutzausrüstungen (einschließlich umluftunabhängige Atemschutzgeräte) zur sofortigen Benutzung bereit, die für das umgeschlagene Produkt geeignet sind.</b> Es sollten geeignete Schutzausrüstungen (einschließlich umluftunabhängige Atemschutzgeräte und Schutzkleidung) für die speziellen Gefahren in Verbindung mit dem umgeschlagenen Produkt für den sofortigen Einsatz und in ausreichender Zahl für das Betriebspersonal sowohl an Bord als auch an Land zur Verfügung stehen.</p>
<p><b>4 Countermeasures in the event of accidental personal contact with the cargo have been agreed.</b> Sufficient and suitable means should be available to neutralise the effects and remove small quantities of spilled products. Should unforeseen personal contact occur, in order to limit the consequences it is important that sufficient and suitable countermeasures are undertaken.</p> <p>The MSDS should contain information on how to handle such contact with reference to the special properties of the cargo, and personnel should be aware of the procedures to follow. A suitable safety shower and eye rinsing equipment should be fitted and ready for instant use in the immediate vicinity of places on board or ashore where operations regularly take place.</p>	<p><b>4 Er is overeenstemming over tegenmaatregelen bij onbedoeld contact van personen met de lading.</b> Er moeten voldoende en geschikte middelen voor het neutraliseren van de gevolgen aanwezig zijn en om kleine hoeveelheden gemorst product te verwijderen. Bij onvoorziën persoonlijk contact is het belangrijk dat voldoende en passende tegenmaatregelen worden genomen om de gevolgen te beperken.</p> <p>De MSDS of andere informatiebladen dienen informatie te bevatten over hoe te handelen bij dergelijk contact met betrekking tot de specifieke eigenschappen van de lading en het personeel dient op de hoogte te zijn van de te volgen procedures. Een geschikte veiligheidsdouche en een voorziening om de ogen te spoelen moet voor direct gebruik worden aangebracht in de onmiddellijke omgeving van de plaatsen aan boord en aan de wal waar regelmatig overslagwerkzaamheden plaatsvinden.</p>	<p><b>4 Es wurden Gegenmaßnahmen gegen versehentlichen persönlichen Kontakt mit der Ladung vereinbart.</b> Es sollten ausreichende und geeignete Mittel zur Neutralisierung der Wirkungen und zum Entfernen geringer Mengen von verschütteten Produkten zur Verfügung stehen. Sollte es zu einem unvorhergesehenen Kontakt einer Person mit einem Produkt kommen, ist es wichtig, dass ausreichende und geeignete Gegenmaßnahmen ergriffen werden, um die Auswirkungen zu begrenzen. Die MSDS sollten Informationen enthalten, wie im Fall eines solchen Produktkontakts hinsichtlich der besonderen Eigenschaften der Ladung zu verfahren ist, und das Personal sollte die einzuhaltenden Verfahren kennen. Eine geeignete Sicherheitsdouche und Augenspülausrüstung sind in unmittelbarer Nähe der Stellen an Bord bzw. an Land einzurichten und zum sofortigen Einsatz bereit sein, wo regelmäßige Umschlagsarbeiten erfolgen.</p>

<p><b>5 The cargo handling rate is compatible with the automatic shutdown system, if in use.</b> Automatic shutdown valves may be fitted on the tanker(s) and/or ashore. The action of these is automatically initiated by, for example, a certain level being reached in the tanker(s) or shore tank being filled. Where such systems are used, the cargo handling rate should be established to prevent pressure surges from the automatic closure of valves causing damage to tanker or shore line systems.</p> <p>Alternative means, such as a re-circulation system and buffer tanks, may be fitted to relieve the pressure surge created.</p> <p>A written agreement should be made between the Responsible Person / Officer and Terminal Representative indicating whether the cargo handling rate will be adjusted or alternative systems will be used.</p>	<p><b>5 De ladingoverslagsnelheid is afgestemd op de automatische noodstopvoorziening, indien in gebruik.</b> Er kunnen automatische afsluiters worden aangebracht op de tanker(s) en/of aan de wal. Deze afsluiters treden automatisch in werking wanneer, bijvoorbeeld, een bepaald niveau is bereikt in de tanks van de tanker(s) of de terminal. Bij gebruik van automatisch of op afstand bedienbare afsluiters moet de overslagsnelheid zodanig worden vastgelegd dat drukgolven door het te snel sluiten van afsluiters, die schade aan leidingsystemen kunnen veroorzaken, worden voorkomen.</p> <p>Alternatieve voorzieningen, zoals een recirculatiesysteem en buffertanks, kunnen worden aangebracht om de ontstane drukgolf te laten ontsnappen.</p> <p>Er moet een schriftelijke overeenkomst tussen de verantwoordelijke persoon/officier en de vertegenwoordiger van de terminal worden opgesteld die aangeeft of de overslagsnelheid zal worden aangepast of dat er alternatieve systemen zullen worden gebruikt.</p>	<p><b>5 Die Umschlagsquote ist kompatibel mit dem automatischen Abschaltssystem, falls eines benutzt wird.</b> Automatische Absperrventile können auf dem Schiff (bzw. den Schiffen) und/oder an Land vorgesehen werden. Sie werden automatisch betätigt, z. B. durch einen bestimmten Pegel, der in einem zu füllenden Tank eines Schiffs (bzw. von Schiffen) oder an Land erreicht wird. Werden solche Systeme eingesetzt, sollte die Umschlagsquote so festgelegt werden, dass ein sprunghaftes Ansteigen des Drucks durch das automatische Schließen von Ventilen keinen Schaden an den Schiffs- oder Landleitungssystemen verursacht. Alternative Mittel, wie z. B. Rückführungssysteme und Puffertanks können eingebaut werden, um den entstehenden Druckanstieg zu entlasten.</p> <p>Zwischen dem verantwortlichen Offizier und dem Vertreter des Terminals sollte eine schriftliche Vereinbarung darüber getroffen werden, ob die Ladungsumschlagsquote angepasst oder alternative Systeme eingesetzt werden sollten.</p>
<p><b>6 Cargo system gauges and alarms are correctly set and in good order.</b></p> <p>Tankers and shore cargo system gauges and alarms should be checked regularly to ensure they are in good working order.</p> <p>In cases where it is possible to set alarms to different levels, the alarm should be set to the required level.</p>	<p><b>6 Niveaumeetsystemen en alarmen zijn correct ingesteld en in goede staat.</b></p> <p>De niveaumeetsystemen en -alarmen van de tanker en de terminal dienen regelmatig gecontroleerd te worden om er zeker van te zijn dat ze goed functioneren.</p> <p>Indien alarmen op verschillende niveaus kunnen worden ingesteld, moeten de alarmen op het vereiste niveau worden ingesteld.</p>	<p><b>6 Die Messinstrumente und Alarmvorrichtungen des Ladungssystems sind korrekt eingestellt und in Ordnung.</b> Die Schiffs- und Landmessgeräte und Alarminrichtungen des Ladungssystems sollten regelmäßig überprüft werden, um sicherzustellen, dass sie sich in einem funktionstüchtigen Zustand befinden. Dort wo es möglich ist, Alarminrichtungen auf unterschiedliche Werte einzustellen, sollte der Alarm auf den erforderlichen Wert eingestellt werden.</p>
<p><b>7 Portable vapour detection instruments are readily available for the products being handled.</b> The equipment provided should be capable of measuring, where appropriate, flammable and/or toxic levels. Suitable equipment should be available for operational testing of those instruments capable of measuring flammability. Operational testing should be carried out before using the equipment. Calibration should be carried out in accordance with the Safety Management System.</p>	<p><b>7 Draagbare gasdetectie-instrumenten zijn gebruiksgereed voor de te behandelen lading.</b> De ter beschikking staande apparatuur moet, waar nodig, in staat zijn ontvlambare en/of giftige niveaus te meten. Er moet geschikte apparatuur beschikbaar zijn om het functioneren van de instrumenten, die de ontvlambaarheid meten, te testen. De functioneringstesten moeten vóór gebruik van de apparatuur worden uitgevoerd. Kalibratie moet conform het veiligheidsbeleidssysteem worden uitgevoerd.</p>	<p><b>7 Tragbare Gasspürgeräte stehen ohne weiteres für die umgeschlagenen Produkte bereit.</b> Die bereitgestellten Geräte sollten bei Erfordernis in der Lage sein, entflammare und/oder toxische Werte zu messen. Geeignete Ausrüstungen sollten für die Betriebsprüfungen der Geräte zur Verfügung stehen, mit denen eine Entflammbarkeit gemessen werden kann. Betriebsprüfungen sollten vor Verwendung der Ausrüstungen durchgeführt werden. Eine Eichung sollte gemäß dem Sicherheitsmanagementsystem erfolgen.</p>
<p><b>8 Information on fire-fighting equipment and procedures has been exchanged.</b></p> <p>Information should be exchanged on the availability of fire-fighting equipment and the procedures to be followed in the event of a fire on board or ashore.</p> <p>Special attention should be given to any products that are being handled which may be water reactive or which require specialised firefighting procedures.</p>	<p><b>8 Informatie over brandblusapparatuur en -procedures is uitgewisseld.</b></p> <p>Er dient informatie uitgewisseld te worden over de beschikbaarheid van brandblusapparatuur en de te volgen procedures in geval van brand aan boord of aan de wal. Hierbij moet speciale aandacht worden besteed aan te verwerken producten die met water kunnen reageren of die specifieke brandbestrijdingsprocedures vereisen.</p>	<p><b>8 Es wurden Informationen zu Brandbekämpfungsausrüstungen und -verfahren ausgetauscht.</b> Es sollten Informationen über die Verfügbarkeit von Brandbekämpfungsausrüstungen und die im Fall eines Feuers an Bord oder an Land zu befolgenden Verfahren ausgetauscht werden. Besondere Aufmerksamkeit ist allen umgeschlagenen Produkten zu widmen, die mit Wasser reagieren können oder spezielle Brandbekämpfungsverfahren erfordern.</p>
<p><b>9 Transfer hoses and gaskets are of suitable material, resistant to the action of the products being handled.</b> Each transfer hose should be indelibly marked so as to allow the identification of the products for which it is suitable, its specified maximum working pressure, the test pressure and last date of testing at this pressure, and, if used at temperatures other than ambient, its maximum and minimum service temperatures.</p>	<p><b>9 Overdrachtslangen en pakkingen zijn vervaardigd van geschikt materiaal en bestand tegen de werking van de producten die worden behandeld.</b> Elke laad-/ losslang moet onuitwisbaar worden gemarkeerd om aan te geven voor welke producten de slang geschikt is en wat de maximale werkdruk, testdruk en datum is, waarop voor het laatst deze druk getest werd alsmede de minimum en maximum werktemperaturen.</p>	<p><b>9 Die Übergabeschläuche sind aus einem geeigneten Material und resistent gegenüber der Einwirkung der umgeschlagenen Produkte.</b> Jeder Übergabeschlauch sollte dauerhaft gekennzeichnet sein, um die Feststellung der Produkte, für die er geeignet ist, des Prüfdrucks und des letzten Datums der Prüfung bei diesem Druck sowie, sollte er bei anderen als den Umgebungstemperaturen eingesetzt werden, seiner maximalen und minimalen Einsatztemperaturen zu ermöglichen.</p>
<p><b>10 Cargo handling is performed with the permanent installed pipeline system.</b></p> <p>All cargo transfer should be through permanently installed pipeline systems on board and ashore. Should it be necessary, for specific operational reasons, to use portable cargo lines on board or ashore, care should be taken to ensure that these lines are correctly positioned and assembled in order to minimise any additional risks associated with their use. Where necessary, the electrical continuity of these lines should be checked and their length should be kept as short as possible.</p> <p>The use of non-permanent transfer equipment inside tanks is not generally permitted unless specific approvals have been obtained.</p> <p>Whenever cargo hoses are used to make connections within the tanker(s) and/or shore permanent pipeline system, these connections should be properly secured, kept as short as possible and be electrically continuous to the tanker(s) and/or shore pipeline respectively. Any hoses used must be suitable for the service and be properly tested, marked and certified.</p>	<p><b>10 Overslagwerkzaamheden worden uitgevoerd met behulp van het permanent geïnstalleerde leidingsysteem.</b> Alle ladingoverdracht moet plaatsvinden met behulp van de permanent geïnstalleerde leidingsystemen aan boord en aan de wal. Indien het vanwege bijzondere operationele redenen nodig is om aan boord of aan de wal losse overslagleidingen te gebruiken, (en dit wettelijk niet verboden is) dient er zorgvuldig op gelet te worden dat deze leidingen juist gepositioneerd en gemonteerd zijn om eventuele extra risico's, die aan het gebruik ervan zijn verbonden, te minimaliseren. Waar nodig moet de elektrische continuïteit van deze leidingen worden gecontroleerd en hun lengte moet zo kort mogelijk worden gehouden. Het gebruik van niet-permanent aangebrachte leidingen in tanks is over het algemeen niet toegestaan, tenzij daarvoor specifieke toestemming werd verleend, zoals bij onveilige producten. Wanneer ladingslangen worden gebruikt voor verbindingen met het permanent aangebrachte leidingsysteem van de tanker(s) en/of terminal, moeten deze verbindingen deugdelijk worden geborgd, zo kort mogelijk worden gehouden en elektrische continuïteit hebben naar de leiding van de tanker(s) en/of terminal. Alle gebruikte slangen moeten geschikt zijn voor het beoogde doel en deugdelijk getest, gemarkeerd en gecertificeerd zijn.</p>	<p><b>10 Der Ladungsumschlag erfolgt mit dem fest eingebauten Rohrleitungssystem.</b> Alle Ladungsübergaben sollten über dauerhaft installierte Rohrleitungssysteme an Bord und an Land erfolgen. Sollte es aus speziellen betrieblichen Gründen notwendig sein, tragbare Ladeleitungen an Bord oder an Land zu verwenden, ist darauf zu achten, dass diese Leitungen richtig angeordnet und montiert werden, um etwaige zusätzliche Risiken zu minimieren, die mit ihrem Einsatz verbunden sind. Bei entsprechendem Erfordernis sollte die elektrische Durchgängigkeit dieser Leitungen geprüft und ihre Länge so kurz wie möglich gehalten werden. Die Verwendung von nicht dauerhaften Übergabeausrüstungen im Tankinneren ist im Allgemeinen nicht gestattet, sofern nicht spezielle Genehmigungen eingeholt wurden.</p> <p>Wann immer Ladungsschläuche zur Herstellung von Anschlüssen innerhalb des ständigen Rohrleitungssystems des Schiffs oder an Land verwendet werden, sind diese Anschlüsse ordentlich zu sichern, so kurz wie möglich und elektrisch durchgängig zum Schiff (bzw. zu den Schiffen) und/oder zur Landrohrleitung zu halten. Alle verwendeten Schläuche müssen für den Einsatzzweck geeignet, ordnungsgemäß geprüft, gekennzeichnet und zertifiziert sein.</p>
<p><b>12 If required, the cargo deck water spray system is ready for immediate use.</b></p> <p>A good working water spray can be used to avoid increasing of the cargo deck temperature by radiation.</p>	<p><b>12 Is het watersproeisysteem in de ladingzone gereed voor onmiddellijk gebruik.</b> Een goed werkende watersproei-inrichting kan worden gebruikt om opwarming van het vrachtdcek door straling tegen te gaan.</p>	<p><b>12 Falls gefordert, steht ein Wassersprühsystem (Berieselungsanlage) im Bereich des Ladedecks zur sofortigen Benutzung bereit.</b> Es kann ein gut funktionierendes Wassersprühsystem zum Einsatz kommen, um einen Anstieg der Tankdecktemperatur durch Einstrahlung zu vermeiden.</p>

Part 'D' – Bulk Liquefied Gases – Verbal Verification	Deel 'D' – Vloeibaar gas in bulk - Mondelinge controle	Teil 'D' Flüssiggas als Massengut – Verbale Überprüfung
<p><b>1 Material Safety Data Sheets, or equivalent, are available giving the necessary data for the safe handling of the cargo.</b> Information on each product to be handled should be available on board the tanker(s) and/or ashore before and during the operation. Cargo information, in a written format, should include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A full description of the physical and chemical properties necessary for the safe containment of the cargo.</li> <li>• Action to be taken in the event of spills or leaks.</li> <li>• Countermeasures against accidental personal contact.</li> <li>• Fire-fighting procedures and fire-fighting media.</li> <li>• Any special equipment needed for the safe handling of the particular cargo(es).</li> </ul> <p>• Minimum allowable inner hull steel temperatures. • Emergency procedures.</p>	<p><b>1 De veiligheidsinformatiebladen, MSDS of gelijkwaardig, zijn beschikbaar met daarin de benodigde informatie voor een veilige ladingoverslag.</b> Informatie over elk te behandelen product moet voor en tijdens de laad- en loswerkzaamheden beschikbaar zijn aan boord van de tanker(s) en/of aan de wal. De ladinginformatie, in schriftelijke vorm, moet bestaan uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een volledige beschrijving van de fysische en chemische eigenschappen, nodig voor veilige opslag van de lading.</li> <li>• Maatregelen die genomen dienen te worden in geval van morsen of lekkages.</li> <li>• Tegenmaatregelen in geval van onbedoeld persoonlijk contact.</li> <li>• Brandbestrijdingsprocedures en -middelen.</li> <li>• Alle speciale uitrusting, benodigd voor het veilig behandelen van de specifieke lading(en).</li> <li>• Minimum toegestane temperaturen van de ladingtanks.</li> <li>• Noodprocedures.</li> </ul>	<p><b>1 Es sind Material Sicherheitsdatenblätter vorhanden, die die notwendigen Angaben für den sicheren Umschlag der Ladung liefern.</b> Vor und während des Umschlags müssen Informationen zu jedem umgeschlagenen Produkt an Bord des Schiffs (bzw. der Schiffe) und/oder an Land vorhanden sein. Informationen zur Ladung in schriftlicher Form enthalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• eine vollständige Beschreibung der physikalischen und chemischen Eigenschaften, die für den sicheren Umschlag der Ladung von Bedeutung sind.</li> <li>• Maßnahmen, die im Fall von Verschüttungen oder Leckagen zu ergreifen sind</li> <li>• Gegenmaßnahmen bei versehentlichem Kontakt einer Person mit dem Produkt</li> <li>• Brandbekämpfungsverfahren und -medien</li> <li>• Sonderausrüstungen, die für den sicheren Umgang mit der speziellen Ladung (bzw. den speziellen Ladungen) erforderlich sind</li> <li>• zulässige Mindesttemperaturen des Stahls im Inneren des Schiffskörpers</li> <li>• Notfallverfahren</li> </ul>
<p><b>2 A manufacturer's inhibition certificate, where applicable, has been provided.</b>  Where cargoes are required to be stabilised or inhibited in order to be handled, tankers should be provided with a certificate from the manufacturer stating:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Name and amount of inhibitor added.</li> <li>• Date inhibitor was added and the normal duration of its effectiveness.</li> <li>• Any temperature limitations affecting the inhibitor.</li> <li>• The action to be taken should the length of the voyage exceed the effective lifetime of the inhibitor.</li> </ul> <p>Document should be on board before departure.</p>	<p><b>2 Er is, indien van toepassing, een inhibitorverklaring van de fabrikant verstrekt.</b> Indien gestabiliseerde of geïnhibeerde ladingen moeten worden overgeslagen, dienen de tankers voorzien te zijn van een certificaat van de fabrikant, met daarin vermeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Naam en hoeveelheid van de toegevoegde inhibitor.</li> <li>• De datum waarop de inhibitor werd toegevoegd en de gebruikelijke werkingsduur.</li> <li>• Alle eventuele temperatuurbependingen die van invloed zijn op de inhibitor.</li> <li>• De te nemen maatregelen indien de duur van de reis de werkingsduur van de inhibitor dreigt te overschrijden.</li> </ul> <p>Dit document moet aan boord zijn voor vertrek.</p>	<p><b>2 Es wurde eine Inhibitionsbescheinigung des Herstellers, falls zutreffend, übergeben.</b> Wird gefordert für den Umschlag von Ladungen eine Stabilisierung oder ein Inhibitor gefordert, müssen Schiffe über eine entsprechende Bescheinigung vom Hersteller verfügen, die folgende Angaben enthält:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Name und Menge des zugesetzten Inhibitors</li> <li>• Datum der Zugabe des Inhibitors und seine normale Wirkdauer</li> <li>• Temperaturgrenzwerte, die den Inhibitor beeinflussen</li> <li>• zu ergreifende Maßnahmen, falls die Dauer der Fahrt die Wirkdauer des Inhibitors überschreiten sollte</li> </ul> <p>Das Dokument sollte vor dem Auslaufen an Bord sein.</p>
<p><b>3 The cargo deck water spray system is ready for immediate use.</b>  In cases where flammable or toxic products are handled, water spray systems should be tested regularly. Details of the last tests should be exchanged. During operations, the systems should be kept ready for immediate use.</p>	<p><b>3 Is het watersproeisysteem in de ladingzone gereed voor onmiddellijk gebruik.</b>  In gevallen waarbij ontvlambare of giftige producten worden behandeld, dienen de watersproeisystemen regelmatig getest te worden. Details over de laatste tests dienen uitgewisseld te worden. Tijdens laad- en loshandelingen dienen deze systemen voor direct gebruik gereed te worden gehouden.</p>	<p><b>3 Das Wassersprühsystem (Berieselungsanlage) im Bereich des Ladedecks steht zur sofortigen Benutzung bereit.</b>  In den Fällen, wo entflammbare oder toxische Produkte umgeschlagen werden, sollten Wassersprühsysteme regelmäßig geprüft werden. Angaben zu den letzten Prüfungen sollten ausgetauscht werden. Während der Umschlagsarbeiten sollten die Systeme für den sofortigen Einsatz bereitstehen.</p>
<p><b>4 Sufficient suitable protective clothing and equipment (including self-contained breathing apparatus) is ready for immediate use and is suitable for the products being handled.</b> Suitable protective equipment, including self-contained breathing apparatus, eye protection and protective clothing appropriate to the specific dangers of the product handled should be available in sufficient quantity for operational personnel, both on board and ashore.  Storage places for this equipment should be protected from the weather and be clearly marked. All personnel directly involved in the operation should utilise this equipment and clothing whenever the situation requires. Personnel required to use breathing apparatus during operations should be trained in its safe use. Untrained personnel and personnel with facial hair should not be selected for operations involving the use of breathing apparatus.</p>	<p><b>4 Er is voldoende geschikte beschermende kleding en uitrusting (inclusief onafhankelijk werkende ademhalingsapparatuur) beschikbaar voor direct gebruik en geschikt voor de producten die worden overgeslagen.</b> Geschikte beschermende uitrusting, inclusief onafhankelijk werkende ademhalingsapparatuur, oogbescherming en beschermende kleding die geschikt is voor de specifieke gevaren van het te behandelen product moet in voldoende hoeveelheid beschikbaar zijn voor het operationeel personeel, zowel aan boord als aan de wal. De opslagplaatsen voor deze uitrusting dienen tegen weersinvloeden beschermd en duidelijk aangegeven te zijn. Al het direct bij het werk betrokken personeel dient deze uitrusting en kleding te gebruiken wanneer de situatie dat vereist. Personeel dat tijdens het werk gebruik moet maken van ademhalingsapparatuur dient in het veilige gebruik ervan te worden getraind. Ongetraind personeel en personeel met een behaard aangezicht kunnen geen werkzaamheden uitvoeren waarbij ademhalingsapparatuur benodigd is.</p>	<p><b>4 Es stehen ausreichend Schutzkleidung und Schutzausrüstung (einschließlich umluftunabhängige Atemschutzgeräte) zur sofortigen Benutzung bereit, die für das umgeschlagene Produkt geeignet sind.</b> Es sollten geeignete Schutzrausrüstungen, einschließlich umluftunabhängige Atemschutzgeräte, Augenschutzeinrichtungen und Schutzkleidung, für die speziellen Gefahren in Verbindung mit dem umgeschlagenen Produkt für den sofortigen Einsatz und in ausreichender Zahl für das Betriebspersonal sowohl an Bord als auch an Land zur Verfügung stehen. Die Aufbewahrungsorte für diese Ausrüstungen sollten wettergeschützt und eindeutig gekennzeichnet sein. Das gesamte, direkt am Umschlag beteiligte Personal sollte diese Ausrüstungen und Bekleidung verwenden, wann immer es die Situation verlangt. Personal, das bei Umschlagsarbeiten Atemschutzgeräte tragen muss, sollte in deren sicherer Benutzung geschult sein. Ungeschultes Personal und Personal mit Gesichtsbehaarung sollte nicht für Umschlagsarbeiten vorgesehen werden, bei denen Atemschutzgeräte getragen werden müssen.</p>
<p><b>5 Hold and inter-barrier spaces are properly inerted or filled with dry air, as required.</b> The spaces that are required to be inerted by the IMO Gas Carrier Codes should be checked by tanker's personnel prior to arrival.</p>	<p><b>5 Ladingtankruimten en tussenbarrière ruimten zijn correct inert gemaakt of met droge lucht gevuld, zoals vereist.</b> De ruimten, die volgens de IMO Gas Carrier Codes, inert moeten worden gemaakt, moeten vóór aankomst door het personeel van de tanker worden gecontroleerd. Nationale of lokale regels kunnen anders voorschrijven.</p>	<p><b>5 Laderäume und Räume zwischen Barrieren sind, wie erforderlich, inertisiert oder mit trockener Luft gefüllt.</b> Die Räume, für die die Gas Carrier Codes der IMO gelten, sollten vor dem Einlaufen vom Personal kontrolliert werden.</p>
<p><b>6 All remote control valves are in working order.</b> All tanker(s) and/or shore cargo system remote control valves and their position-indicating systems should be tested regularly. Details of the last tests should be exchanged.</p>	<p><b>6 Alle op afstand bedienbare afsluiters werken naar behoren.</b> Alle op afstand bedienende ladingsstelselafsluiters van de tanker(s) en/of de terminal en hun standindicatiesystemen moeten regelmatig worden getest. Details over de laatste tests dienen uitgewisseld te worden.</p>	<p><b>6 Alle ferngesteuerten Ventile sind funktionstüchtig.</b> Alle ferngesteuerten Ventile des Ladesystems von Schiff(en) und/oder Land und deren System zur Stellungsanzeige sollten regelmäßig überprüft werden. Angaben zu den letzten Prüfungen sollten ausgetauscht werden.</p>
<p><b>7 The required cargo pumps and compressors are in good order, and the maximum working pressures have been agreed between (the two) tanker(s) and/or shore.</b> Agreement in writing should be reached on the maximum allowable working pressure in the cargo line system during operations.</p>	<p><b>7 De benodigde scheepspompen en compressoren werken naar behoren en er zijn afspraken gemaakt over de maximum werkdrukken tussen (de tanker(s) en/of de terminal.</b> Er moeten schriftelijke afspraken zijn gemaakt over de maximum toegestane werkdruk tijdens de overslag in het leidingsysteem.</p>	<p><b>7 Die erforderlichen Ladungspumpen und Kompressoren sind in gutem Zustand, und die maximalen Betriebsdrücke wurden zwischen Schiff und Land vereinbart.</b> Es sollte eine schriftliche Übereinkunft zum maximal zulässigen Betriebsdruck im Ladeleitungssystem während der Arbeiten erzielt werden.</p>
<p><b>8 Re-liquefaction or boil-off control equipment is in good order.</b>  It should be verified that re-liquefaction and boil-off control systems, if required, are functioning correctly prior to commencement of operations.</p>	<p><b>8 Her-condensatie of boil-off controlesysteem werkt naar behoren.</b>  Voorafgaande aan de werkzaamheden moet worden gecontroleerd of de her-condensatie en boil-off controlesystemen, indien nodig, goed functioneren.</p>	<p><b>8 Die Wiederverflüssigungs- oder Verdampfungskontrolltechnik ist in gutem Zustand.</b> Vor Beginn der Umschlagsarbeiten sollte überprüft werden, dass die Kontrollsysteme für Wiederverflüssigung und Abdampfen ordnungsgemäß funktionieren.</p>

<p><b>9 The gas detection equipment has been properly set for the cargo, is calibrated, has been tested and inspected and is in good order.</b>  Suitable gas should be available to enable operational testing of gas detection equipment. Fixed gas detection equipment should be tested for the product to be handled prior to commencement of operations.  The alarm function should have been tested and the details of the last test should be exchanged.  Portable gas detection instruments, suitable for the products handled, capable of measuring flammable and/or toxic levels, should be available.  Portable instruments capable of measuring in the flammable range should be operationally tested for the product to be handled before operations commence.</p> <p>Calibration of instruments should be carried out in accordance with the Safety Management System.</p>	<p><b>9 De gasdetectieapparatuur is juist ingesteld voor de lading, is gekalibreerd, getest en gekeurd en is in goede staat.</b>  Voor functioneringstesten van de gasdetectieapparatuur dient geschikt gas aanwezig te zijn. Voorafgaande aan de werkzaamheden dient de vaste gasdetectieapparatuur getest te worden voor het te behandelen product.  De alarmfunctie moet getest zijn en de gegevens van de laatst uitgevoerde test moeten worden uitgewisseld.  Draagbare gasdetectieapparatuur, geschikt voor de te behandelen producten, die brandbare gassen en/of giftigheidsniveaus kan meten, moet beschikbaar zijn.  Draagbare instrumenten, geschikt voor het meten in het brandbare gebied, moeten op functioneren voor het te behandelen product zijn getest voordat met de werkzaamheden wordt begonnen.  Kalibratie van de instrumenten moet worden uitgevoerd in overeenstemming met het veiligheidsbeleidssysteem.</p>	<p><b>9 Die Gasspürausrüstung ist ordnungsgemäß für die Ladung eingestellt, kalibriert, geprüft und inspiziert worden und ist in gutem Zustand.</b>  Zur Funktionsprüfung der Gasspürausrüstung sollte ein geeignetes Gas zur Verfügung stehen. Fest installierte Gasspürausrüstungen sollten vor Beginn der Umschlagsarbeiten für das umzuschlagende Produkt geprüft werden.  Die Alarmfunktion sollte getestet und die Angaben zur letzten Überprüfung sollten ausgetauscht sein.  Tragbare Gasspürgeräte, die sich für die umgeschlagenen Produkte eignen und in der Lage sind, entflammbare bzw. toxische Werte zu messen, sollten zur Verfügung stehen. Tragbare Geräte, die in der Lage sind, im entflammbaren Bereich zu messen, sollten vor Beginn der Umschlagarbeiten einer Funktionsprüfung für die umzuschlagenden Produkte unterzogen werden.  Eine Eichung der Geräte sollte gemäß dem Sicherheitsmanagementsystem erfolgen.</p>
<p><b>10 Cargo system gauges and alarms are correctly set and in good order.</b></p> <p>Tanker(s) and/or shore cargo system gauges should be checked regularly to ensure that they are in good working order.</p> <p>In cases where it is possible to set alarms to different levels, the alarm should be set to the required level.</p>	<p><b>10 Niveaumeetsystemen en alarmen zijn correct ingesteld en in goede staat.</b></p> <p>De niveaumeetsystemen van de tanker(s) en/of de wal moeten regelmatig worden gecontroleerd om ervoor te zorgen dat ze goed functioneren.</p> <p>Indien alarmen op verschillende niveaus kunnen worden ingesteld, moeten de alarmen op het vereiste niveau worden ingesteld.</p>	<p><b>10 Die Messinstrumente und Alarmvorrichtungen des Ladungssystems sind korrekt eingestellt und in Ordnung.</b>  Die Schiffs- und/oder Landmessgeräte und Alarmeinrichtungen des Ladungssystems sollten regelmäßig überprüft werden, um sicherzustellen, dass sie sich in einem funktionstüchtigen Zustand befinden.  Dort wo es möglich ist, Alarmeinrichtungen auf unterschiedliche Werte einzustellen, sollte der Alarm auf den erforderlichen Wert eingestellt werden.</p>
<p><b>11 Emergency shutdown systems have been tested and are working properly.</b>  Where possible, tanker(s) and/or shore emergency shutdown systems should be tested before commencement of cargo transfer.</p>	<p><b>11 Noodstopssystemen zijn getest en werken naar behoren.</b>  Waar mogelijk moeten noodstopssystemen van de tanker(s) en/of de wal worden getest vóór aanvang van de ladingoverdracht.</p>	<p><b>11 Die Notstoppsysteme wurden getestet und funktionieren ordnungsgemäß.</b>  Nach Möglichkeit sollten die Notabschaltsysteme von Schiff(en) und/oder Land vor Beginn der Ladungsübergabe getestet werden.</p>
<p><b>12 (Both) Tanker(s) and/or shore have informed each other of the closing rate of ESD valves, automatic valves or similar devices.</b></p> <p>Automatic shutdown valves may be fitted in the tanker(s) and/or the shore systems. Among other parameters, the action of these valves can be automatically initiated by a certain level being reached in the tank being loaded, either on board or ashore.</p> <p>The closing rate of any automatic valves should be known and this information should be exchanged.  Where automatic valves are fitted and used, the cargo handling rate should be so adjusted that a pressure surge evolving from the automatic closure of any such valve does not exceed the safe working pressure of either the tanker(s) and/or shore pipeline systems.</p> <p>Alternatively, means may be fitted to relieve the pressure surge created, such as recirculation systems and buffer tanks.  A written agreement should be made between the Responsible Person(s) / Officer(s) and/or Terminal Representative indicating whether the cargo handling rate will be adjusted or alternative systems will be used. The safe cargo handling rate should be noted in the agreement.</p>	<p><b>12 (Beide) tanker(s) en/of de wal hebben elkaar geïnformeerd over de sluitsnelheid van noodstopafsluiters, de automatisch werkende afsluiters of soortgelijke apparatuur zoals op afstand bedienbare afsluiters.</b>  Er kunnen automatische afsluiters in de systemen van de tanker(s) en/of de wal zijn aangebracht. Naast andere parameters kan de werking van deze afsluiters automatisch worden geactiveerd wanneer een bepaald niveau wordt bereikt in de tank die wordt beladen, hetzij aan boord of aan de wal.  De sluitsnelheid van alle automatische afsluiters en op afstand bedienbare afsluiters dient bekend en onderling uitgewisseld te zijn.  Indien automatische afsluiters geïnstalleerd zijn en worden gebruikt, dient de ladingoverslagsnelheid zodanig te worden aangepast dat een drukgolf als gevolg van de automatische sluiting van dergelijke afsluiters de veilige werkingsdruk van het leidingsysteem van de tanker(s) en/of de wal niet overschrijdt.</p> <p>Alternatief kunnen voorzieningen zijn aangebracht om de ontstane drukgolf te laten ontsnappen zoals recirculatiesystemen en buffertanks.  Er moet een schriftelijke overeenkomst tussen de verantwoordelijke persoon/officier en de vertegenwoordiger van de terminal worden opgesteld die aangeeft of de overslagsnelheid zal worden aangepast of dat</p>	<p><b>12 (Sowohl) Schiff(e) und/oder Land haben sich gegenseitig über die Schließgeschwindigkeit der Ventile, Automatikventile bzw. ähnlicher Vorrichtungen der Notstoppsysteme informiert.</b>  Automatische Absperrventile können in den Systemen auf dem Schiff (den Schiffen) und/oder an Land vorgesehen werden. Neben anderen Parametern kann die Funktion dieser Ventile automatisch durch einen bestimmten Pegel ausgelöst werden, der in dem gerade befüllten Tank entweder an Bord oder an Land erreicht wird. Die Schließgeschwindigkeit aller automatischen Ventile sollte bekannt sein und diesbezügliche Informationen sind auszutauschen.  Werden automatische Ventile installiert und eingesetzt, sollte die Umschlagsgeschwindigkeit so angepasst werden, dass ein sprunghaftes Ansteigen des Drucks durch das automatische Schließen eines solchen Ventils den sicheren Betriebsdruck des Rohrleitungssystems weder auf dem Schiff (den Schiffen) noch an Land überschreitet.  Alternative dazu können Mittel, wie z. B. Rückführungssysteme und Puffertanks, eingebaut werden, um den entstehenden Druckanstieg zu entlasten.  Zwischen dem (den) verantwortlichen Offizieren und/oder dem Vertreter des Terminals sollte eine schriftliche Vereinbarung darüber getroffen werden, ob die Ladungsumschlagsquote angepasst oder alternative Systeme eingesetzt werden sollten. Die sichere Ladungsumschlagsgeschwindigkeit sollte in der Vereinbarung vermerkt werden.</p>
<p><b>13 Information has been exchanged between tanker(s) and/or shore on the maximum/ minimum temperatures/pressures of the cargo to be handled.</b></p> <p>Before operations commence, information should be exchanged between the Responsible Person(s) / Officer and Terminal Representatives on cargo temperature/pressure requirements.  This information should be in writing.</p>	<p><b>13 De tanker(s) en/of wal hebben informatie uitgewisseld over de maximum/minimum temperatuur en druk van de te behandelen lading.</b></p> <p>Vóór aanvang van de werkzaamheden dienen de verantwoordelijke (persoon) personen/officier(en) en de vertegenwoordiger van de terminal informatie uit te wisselen over de vereiste temperatuur en druk van de lading.  Deze informatie moet schriftelijk worden vastgelegd.</p>	<p><b>13 Zwischen Schiff(en) und/oder Land wurden Informationen über die maximalen/minimalen Temperaturen/Drücke der umzuschlagenden Ladung ausgetauscht.</b>  Vor Beginn der Umschlagsarbeiten sollten zwischen dem (den) Verantwortlichen / Offizier und den Vertretern des Terminals Informationen zu den Temperatur-/Druckanforderungen für die Ladung ausgetauscht werden.  Diese Information sollte schriftlich erfolgen.</p>
<p><b>14 Cargo tanks are protected against inadvertent overfilling at all times while any cargo operations are in progress.</b>  Automatic shutdown systems are normally designed to close the liquid valves, and if discharging, to trip the cargo pumps, should the liquid level in any tank rise above the maximum permitted level.</p> <p>This level must be accurately set and the operation of the device should be tested at regular intervals.  If tanker(s) and/or shore shutdown systems are to be inter-connected, then their operation must be checked before cargo transfer begins.</p>	<p><b>14 De ladingtanks zijn tijdens de overslagwerkzaamheden te allen tijde beschermd tegen onbedoelde overvulling.</b>  Automatische noodstopvoorzieningen zijn normaliter ontworpen voor het sluiten van de vloeistofventielen en bij lossen voor het uitschakelen van de scheepsbeladingspompen indien het vloeistofniveau in een tank boven het maximaal toegestane niveau dreigt uit te komen.  Dit niveau moet nauwkeurig worden ingesteld en de werking van de apparatuur dient regelmatig getest te worden.  Indien de afsluitsystemen van de tanker(s) en/of de wal met elkaar verbonden moeten worden, moet vóór de ladingoverdracht hun werking worden gecontroleerd.</p>	<p><b>14 Die Ladetanks sind während des Ladungsumschlags jederzeit vor versehentlichem Überfüllen geschützt.</b>  Automatische Abschaltssysteme sind normalerweise so ausgelegt, dass die Flüssigkeitsventile geschlossen und im Fall des Löschens die Ladepumpen abgeschaltet werden, wenn der Flüssigkeitspegel in einem Tank den maximal zulässigen Pegel überschreitet.  Dieser Pegel muss genau eingestellt sein, und die Funktionsfähigkeit des Systems ist in regelmäßigen Abständen zu kontrollieren.  Werden Abschaltssysteme von Schiff(en) und/oder Land miteinander verbunden, muss ihre Funktionstüchtigkeit vor Beginn der Ladungsübergabe überprüft werden.</p>
<p><b>15 The compressor room is properly ventilated, the electrical motor room is properly pressurised and the alarm system is working.</b>  Fans should be run for at least 10 minutes before cargo operations commence and then continuously during cargo operations.</p>	<p><b>15 De compressorruimte is goed geventileerd, de ruimte van de elektrische motor heeft de juiste druk en het alarmsysteem is ingeschakeld.</b>  De ventilatoren dienen minstens 10 minuten te draaien voordat de overslagwerkzaamheden beginnen en moeten vervolgens continu draaien gedurende de overslagwerkzaamheden.</p>	<p><b>15 Der Kompressorraum ist ordnungsgemäß belüftet, der Elektromotorenraum steht ordnungsgemäß unter Druck und das Alarmsystem funktioniert.</b>  Vor Beginn des Ladungsumschlags sollten Lüfter mindestens 10 Minuten lang und danach durchgehend für die Dauer des Umschlags laufen.</p>

Audible and visual alarms, provided at airlocks associated with compressor/motor rooms, should be tested regularly.	Akoestische alamen en visuele alarmen, aangebracht bij luchtsluizen die in verbinding staan met compressor- en motorruimten, moeten regelmatig worden getest.	Akustische und visuelle Alarme, die sich an Luftscheusen zu Kompressor-/Motorräumen befinden, sollten regelmäßig überprüft werden.
<p><b>16 Cargo tank relief valves are set correctly and actual relief valve settings are clearly and visibly displayed.</b></p> <p>In cases where cargo tanks are permitted to have more than one relief valve setting, it should be verified that the relief valve is set as required by the cargo to be handled and that the actual setting of the relief valve is clearly and visibly displayed on board the tanker(s). Relief valve settings should be recorded in the check-list.</p>	<p><b>16 De veiligheidsventielen van de ladingtanks zijn correct ingesteld en de actuele instelwaarden zijn duidelijk zichtbaar.</b></p> <p>In gevallen waarin de ladingtanks meer dan één instelwaarde voor de overdrukventiel mogen hebben, moet worden gecontroleerd of de overdrukventiel overeenkomstig de eisen van de te behandelen lading is ingesteld en of de actuele instelling van de overdrukventiel duidelijk en zichtbaar is weergegeven aan boord van de tanker(s). De instelwaarden van de veiligheidsventielen dienen in de checklijst te worden vastgelegd.</p>	<p><b>16 Die Überdruckventile sind korrekt eingestellt, und die tatsächlichen Einstellwerte der Überdruckventile werden deutlich und sichtbar angezeigt.</b></p> <p>In Fällen, wo Ladetanks mehr als eine Entlastungsventileinstellung haben, sollte überprüft werden, dass das Entlastungsventil so eingestellt ist, wie es für die umzuschlagende Ladung erforderlich ist, und dass die aktuelle Einstellung des Entlastungsventils klar und deutlich. Einstellungen von Entlastungsventilen sollten in die Checkliste eingetragen werden.</p>
<p><b>17 The operating parameter (opening pressure) of the pressure valve (MARV) of the tanker have been considered and agreed.</b></p> <p>This is the abbreviation for the Maximum Allowable Relief Valve setting on a tanker's cargo tank - as stated on the tanker's Certificate of Fitness / Approval.</p>	<p><b>17 De werkparameter (openingsdruk) van het overdrukventiel (MARV) van de tanker is besproken en overeengekomen.</b></p> <p>Dit is de afkorting voor de Maximum Allowable Relief Valve Setting (maximaal toegestane instelling van de overdrukklep) van de ladingtank van een tanker - zoals vermeld op het certificaat van geschiktheid/goedkeuring.</p>	<p><b>17 Der Betriebsparameter (Öffnungsdruck) des Druckventils (MARV) des Schiffs wurde berücksichtigt und vereinbart.</b></p> <p>Bei der englischen Abkürzung MARV handelt es sich um den maximal zulässigen Einstelldruck der Sicherheitsventile (Maximum Allowable Relief Valve setting) am Ladetank eines Schiffs gemäß Angabe im Zulassungszeugnis (Certificate of Fitness / Approval) des Schiffs.</p>
<p><b>18 The (port) authorities have been notified prior to cargo handling, if required.</b></p>	<p><b>18 De (haven)autoriteiten zijn, indien vereist, voorafgaand aan de overslagwerkzaamheden geïnformeerd.</b></p>	<p><b>18 Die (Hafen-)Behörden wurden, falls erforderlich, vor dem Ladungsumschlag informiert.</b></p>
<p><b>19 If required by the (port) authorities, an external co-ordinator has been appointed and is on board as co-ordinator responsible for the planned cargo handling between the two tankers.</b></p>	<p><b>19 Indien door de (haven)autoriteiten vereist, is een externe coördinator aangesteld die aan boord als coördinator verantwoordelijk is voor de geplande overslagwerkzaamheden tussen de twee tankers.</b></p>	<p><b>19 Sofern von den (Hafen-)Behörden gefordert, wurde ein externer Koordinator benannt und befindet sich als verantwortlicher Koordinator für den geplanten Ladungsumschlag zwischen den Schiffen an Bord.</b></p>

## DECLARATION

We, the undersigned, have checked the above items in Parts A and B and, where appropriate, Part C or D, in accordance with the instructions and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct.

We have also made arrangements to carry out repetitive checks as necessary and agreed that those items code 'R' in the Checklist should be re-checked at intervals not exceeding ..... hours.

If, to our knowledge, the status of any items changes, we will immediately inform the other party.

**For the Seagoing / Inland Tanker 1 / Inland Tanker 2:** Name/Rank – Signature – Date – Time.

**Record of repetitive checks:** Date – Time - Initials for the Seagoing Tanker/ Inland Tanker 1 / Inland Tanker 2.

OPERATIONAL ARRANGEMENTS The following cargo or ballasting operations will be carried out at the above-mentioned location:

Product – Quantity (m<sup>3</sup>) – Actual temperature (° C) – Starting time – Completion time – Stop by Tanker .... / **Tanker** .... : Tank – Tank capacity – Manifold connection – Max load/unload rate – Max pressure / Loading/unloading.

**Responsible Officer** Seagoing tanker / Inland Tanker 1 / Inland Tanker 2.

Delete where not applicable

## VERKLARING

Wij, de ondergetekenden, hebben de bovenstaande items in de delen a en B en, waar van toepassing, in de delen C of D gecontroleerd in overeenstemming met de instructies en ons ervan overtuigd dat de ingevulde gegevens correct zijn. Wij hebben ook afspraken gemaakt voor de nodige herhalingscontroles en zijn overeengekomen dat de items in de checklijst met code 'R' opnieuw moeten worden gecontroleerd met tussenpozen niet langer dan ..... uren.

Indien, voor zover ons bekend, de status van een item verandert, zullen wij onmiddellijk de andere partij hierover informeren.

**Voor de zeevaart- / binnenvaart tanker 1 / binnenvaarttanker 2:** Naam – Functie – Handtekening – Datum – Tijd.

**Registratie van herhalingscontroles:** Datum – Tijd - Initialen voor de zeevaarttanker / binnenvaart tanker 1 / binnenvaarttanker 2.

OPERATIONELE OVEREENKOMST De volgende lading- of ballastwerkzaamheden zullen worden uitgevoerd op de ligplaats:

Product – Hoeveelheid (m<sup>3</sup>) – Actuele temperatuur (°C) - Starttijd – Eindtijd – Stop door Tanker ..... / **Tanker** ..... : Ladingtanks – Tankvolume m<sup>3</sup>/100% - Manifoldaansluiting / Max. laad-/lossnelheid / Max. druk kPa / Laden/lossen

**Verantwoordelijke officier** zeevaarttanker / binnenvaart tanker 1 / binnenvaart tanker 2.

Doorhalen wat niet van toepassing is.

## ERKLÄRUNG

Wir, die Unterzeichneten, haben die obigen Punkte in Teil A und B sowie, wo zutreffend, in Teil C oder D gemäß den Anweisungen überprüft und uns vergewissert, dass die von uns vorgenommenen Einträge richtig sind.

Wir haben auch Vorkehrungen getroffen, um nach Erfordernis wiederholt Überprüfungen durchzuführen, und haben vereinbart, dass die in der Checkliste mit dem Codebuchstaben 'R' gekennzeichneten Punkte in Abständen von maximal ..... Stunden erneut zu überprüfen sind.

Sollte sich nach unserer Kenntnis der Status einer Position ändern, werden wir die andere Partei unverzüglich informieren.

**Seeschiff / Binnentankschiff 1 / Binnentankschiff 2:** Name – Rang – Unterschrift – Datum – Uhrzeit.

**Nachweis der wiederholten Überprüfungen:** Datum – Uhrzeit - Kürzel für Seeschiff/Binnentankschiff 1/Binnentankschiff 2.

BETRIEBLICHE ABSPRACHEN Die folgenden Ladungs- bzw. Ballastoperationen werden am vorstehend genannten Ort ausgeführt:

Produkt – Menge (m<sup>3</sup>) – Aktuelle Temperatur (°C) – Uhrzeit Beginn – Uhrzeit Abschluss – Stopp durch Schiff ..... / **Schiff** ..... : Tank – Tankkapazität – Anschluss Sammelleitung – Max. Be/Entladungsgeschwindigkeit – Max. Druck – Beladen/Entladen.

**Verantwortlicher Offizier** des Seeschiffs / Binnentankschiffs 1 / Binnentankschiffs 2.

Nichtzutreffendes streichen.

## DECLARATION

Nous, les soussignés, avons vérifiés tous les points des parties A et B, et le cas échéant de la partie C ou D, conformément aux instructions, et avons répondu correctement au mieux de nos connaissances.

Nous nous sommes également entendus pour renouveler quand cela s'avérera nécessaire les vérifications concernant les points identifiés par la lettre 'R' de la liste de contrôle, à des intervalles ne pouvant excéder ..... heures.

Si nous prenons connaissance d'un changement dans un point quel qu'il soit, nous en informerons immédiatement l'autre parties.

**Pour le bâtiment de haute mer / le bâtiment fluvial 1 / le bâtiment fluvial 2 :** Nom – Fonction – Signature – Date – Heure.

**Contrôle des vérifications périodiques :** Date – Heure - Visa bâtiment de haut mer / Visa bâtiment fluvial 1 / Visa bâtiment fluvial 2.

DISPOSITIONS OPERATIONELLES Les opérations suivantes de manutention de la cargaison ou de ballastage/déballastage seront réalisées à l'emplacement susmentionné :

Produit – Quantité (m<sup>3</sup>) – Température effective (°C) – Heure de début – Heure de fin – Arrêt par : Bâtiment ..... / **Bâtiment** ... : Citerne – Capacité citerne – Raccord collecteur – Vitesse de chargement/déchargement max. –

Pression max. – Chargement/Déchargement.

**Officier responsable** bâtiment de haute mer / bâtiment fluvial 1 / bâtiment fluvial 2.

Rayer la mention inutile.