




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.

Part 'A' – Bulk Liquid General – Physical Checks	Deel 'A' – Vloeistoffen in bulk algemeen - Fysieke controles	Partie A – Liquides en vrac – Généralités – Contrôles physiques
<p>1 There is safe access between the tanker(s) and/or shore. 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.</p> <p>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>1 Er is een veilige toegang mogelijk tussen de tanker(s) en/of terminal. 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>1 Un accès sûr est prévu entre le(s) bâtiment(s) et/ou la terre. L'accès doit se trouver aussi loin des collecteurs que possible dans la pratique.</p> <p>Le moyen d'accès au bâtiment doit être sans danger et peut être constitué par une passerelle ou échelle d'embarquement appropriée, pourvue si possible d'un filet de sécurité correctement fixé. Il convient d'apporter une attention particulière à la sécurité de l'accès lorsqu'il existe, entre le point d'accès sur le bâtiment et l'appontement ou le quai, une différence de niveau importante ou susceptible de le devenir. Lorsque le terminal ne met pas de moyens d'accès à la disposition du bâtiment et que l'on utilise la passerelle de ce dernier, il doit être prévu un espace de débarquement adapté sur le quai pour qu'il y ait assez d'espace pour la passerelle et pour maintenir un accès sûr et aisé au bâtiment à toutes les hauteurs de la marée et à tous les changements de franc-bord du bâtiment. Un matériel approprié de sauvetage doit être mis à disposition par le terminal près de l'accès à terre. Une bouée de sauvetage doit se trouver à bord du bâtiment, de préférence près de la passerelle ou de l'échelle d'embarquement.</p> <p>L'accès doit disposer d'un éclairage suffisant et sûr pendant les heures d'obscurité. Les personnes dont la présence à bord n'est pas justifiée ou qui n'ont pas l'autorisation du conducteur ne devront pas être admises à bord du bâtiment.</p> <p>Il incombe au terminal de contrôler l'accès à l'appontement ou au quai, en accord avec le bâtiment.</p>
<p>2 The tanker is securely moored, considering the conditions locally. 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>2 De tanker is goed gemeerd, hierbij is gelet op de lokale omstandigheden. 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>2 Le bâtiment est bien amarré, en considérant les conditions locales. Les bâtiments doivent rester convenablement amarrés sur leur mouillage. Le long des bâtiments, des môles ou des quais, les mouvements du bâtiment doivent être limités en maintenant toutes les aussières d'amarrage bien tendues. Il convient de prêter attention aux mouvements du bâtiment causés par le vent, les courants, les marées, le passage d'autres bâtiments et les opérations en cours. Il est recommandé de ne pas utiliser ensemble des câbles métalliques et des câbles textiles dans la même direction (embossures, traversiers, amarres de l'avant et de l'arrière) en raison des différences entre leurs propriétés élastiques. Une fois amarrés, les bâtiments équipés de treuils à tension automatique ne doivent plus utiliser ces treuils en mode automatique. Des moyens doivent être prévus pour que les amarres puissent être larguées rapidement et en toute sécurité en cas d'urgence. Dans les ports où les ancrs doivent être utilisées, il convient de prêter tout particulièrement attention à cet aspect. Indépendamment de la méthode d'amarrage retenue, l'opération d'appareillage d'urgence doit faire l'objet d'un accord, en tenant compte des éventuels risques associés. Les ancrs inutilisées doivent être correctement assujetties.</p>
<p>3 The agreed inter-ship or tanker/shore communication system is operative.</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>3 Het tussen de schepen of tanker/wal afgesproken communicatiesysteem is getest en werkt naar behoren. 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>3 Le système de communication convenu entre les deux bâtiments ou entre le bâtiment et la terre fonctionne. Les communications doivent être maintenues de la façon la plus efficace entre le(s) officier(s) responsable(s) de quart à bord du(des) bâtiment(s) et/ou le responsable désigné à terre. Si l'on utilise des téléphones, une personne en mesure de contacter immédiatement son responsable respectif doit en permanence se trouver à proximité des appareils à bord et/ou à terre. De plus, ce responsable doit avoir la possibilité de prendre la priorité sur tous les appels. Lorsque l'on utilise des systèmes de radiocommunication, les appareils doivent de préférence être portatifs et tenus à portée de main par le responsable ou une personne qui peut contacter immédiatement ce responsable. Si l'on utilise des appareils fixes, les directives concernant les téléphones doivent s'appliquer. Le système de communication principal et le système de secours choisis doivent être inscrits sur la liste de contrôle et les renseignements nécessaires sur les numéros téléphoniques et/ou les canaux à utiliser doivent être échangés et consignés. Les téléphones et les systèmes de radiocommunication portatifs doivent satisfaire aux prescriptions de sécurité applicables en la matière.</p>

<p>4 Emergency towing-off pennants are correctly rigged and positioned.</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>4 Noodsleeprossen zijn op de juiste wijze aangebracht, indien vereist door de terminal</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>4 Les câbles de remorquage d'urgence sont correctement disposés et se trouvent à l'emplacement approprié.</p> <p>Sauf indication contraire, les câbles de remorquage d'urgence peuvent être placés à la fois sur la proue du côté du large et sur la hanche du bâtiment.</p> <p>Différentes méthodes de mise en place des câbles de remorquage d'urgence sont actuellement utilisées. Certains terminaux peuvent exiger une méthode particulière, et le bâtiment doit alors en être informé en conséquence.</p>
<p>5 The tanker's fire hoses and fire-fighting equipment are positioned and ready for immediate use.</p>	<p>5 De brandslangen of blusmonitoren brandblusapparatuur van de tanker bevinden zich op de juiste plaats en zijn direct inzetbaar.</p>	<p>5 Les manches à incendie et le matériel de lutte contre l'incendie du bâtiment sont en place et prêts pour une utilisation immédiate.</p>
<p>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.</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.</p> <p>If to be used at temperatures other than ambient, maximum and minimum service temperatures should be marked.</p>	<p>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.</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.</p> <p>Bij gebruik onder andere temperaturen dan de omgevingstemperatuur moeten de maximum en minimum werktemperaturen worden gemarkeerd.</p>	<p>7 Les flexibles de cargaison du bâtiment et/ou les bras ou flexibles de cargaison, les conduites de transport et les collecteurs du terminal sont en bon état, correctement installés et adaptés à l'usage prévu.</p> <p>7.1 Toutes les réductions sont homologuées et compatibles avec les conduites de cargaison et le type de cargaison.</p> <p>7.2 Tous les raccords à bride sont équipés avec les joints appropriés.</p> <p>7.3 Tous les boulons des brides sont correctement serrés.</p> <p>7.4 Les bras de chargement sont libres de se déplacer dans toutes les directions et/ou les flexibles disposent de suffisamment d'espace pour se déplacer facilement.</p> <p>7.5 Toutes les vannes sont vérifiées et dans la bonne position.</p> <p>7.6 Un éclairage adapté est assuré dans la zone de transfert de la cargaison et sur le chemin d'évacuation.</p> <p>Les flexibles doivent être en bon état et correctement installés et disposés, de manière à éviter les contraintes et efforts dépassant les limites admissibles.</p> <p>Tous les raccords à bride et toutes les réductions doivent être boulonnés à fond et équipés des bons joints. Tous les autres types de raccords doivent être correctement assurés.</p> <p>Les matériaux utilisés pour les flexibles, les conduites de transport et les bras métalliques doivent être adaptés au produit à manutentionner, compte tenu de sa température et de la pression maximale de service.</p> <p>Les flexibles à cargaison doivent disposer d'un marquage indélébile permettant l'identification des produits pour lesquels ils sont adaptés, et indiquant la pression maximale de service, la pression d'épreuve et la date du dernier essai à cette pression. S'ils doivent être employés dans des conditions différentes de l'ambiante, les températures de service maximale et minimale doivent être indiquées.</p>
<p>9 The cargo transfer system is sufficiently isolated and drained to allow safe removal of blank flanges prior to connection.</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>9 Het leidingsysteem is goed afgesloten en afgetapt, zodat voor het aankoppelen de blindflenzen op een veilige manier verwijderd kunnen worden.</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>9 Le circuit de transfert de la cargaison est suffisamment isolé et purgé pour pouvoir retirer en toute sécurité les brides d'obturation avant le raccordement.</p> <p>Un moyen positif de confirmer que les circuits de transfert de la cargaison des bâtiments et/ou du terminal sont isolés et purgés doit être prévu et utilisé pour confirmer que l'on peut retirer en toute sécurité les brides d'obturation avec le raccordement. Ce moyen doit assurer une protection contre les risques de pollution dus à une fuite imprévue et incontrôlée de produit du circuit de cargaison et contre les risques de blessure dus à une libération brutale et incontrôlée de la pression dans le circuit.</p>
<p>10 Scuppers and save-alls on board are effectively plugged and drip trays are in position and empty.</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>10 Spuigaten aan boord zijn goed afgesloten en lege metalen lekbakken zijn geplaatst</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>10 Les dalots à bord sont efficacement obturés et les gattes sont en place et vides.</p> <p>S'il y a lieu, tous les dalots à bord doivent être convenablement obturés pendant les opérations. L'eau qui s'accumule doit être évacuée de façon périodique.</p> <p>Les collecteurs du bâtiment seront idéalement pourvus de gattes fixes respectant le cas échéant les recommandations de l'OCIMF. A défaut, on utilisera des gattes mobiles.</p> <p>Toutes les gattes doivent être vidées de façon appropriée chaque fois qu'il le faut, et dans tous les cas à la fin de l'opération en cours.</p> <p>Uniquement en cas de manutention de liquides corrosifs ou de gaz réfrigérés, les dalots peuvent rester ouverts, à condition qu'une source abondante d'eau, ou si l'eau est interdite tout autre moyen approprié conforme à la fiche MSDS concernée, soit disponible à tout moment au voisinage des collecteurs.</p>

<p>11 Scupper plugs temporarily removed will be monitored constantly.</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>11 Spuigatafdichtingen die tijdelijk geopend worden, dienen voortdurend te worden bewaakt.</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>11 Les bouchons de dalot retirés temporairement resteront en permanence sous surveillance.</p> <p>Les dalots temporairement ouverts pour évacuer l'eau de pluie claire du pont de cargaison par exemple doivent rester sous une surveillance étroite et constante. Ils doivent être immédiatement rebouchés en cas de déversement d'hydrocarbures sur le pont ou de tout autre incident pouvant potentiellement provoquer une pollution.</p>
<p>13 The tanker's unused cargo, bunker and vapour return connections are properly secured. All connected flanges are fitted with the appropriate gaskets.</p> <p><i>Unused cargo and bunker/vapour return connections should be closed and blanked.</i></p> <p><i>Blank flanges should be fully bolted and other types of fittings, if used, properly secured.</i></p>	<p>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.</p> <p><i>Niet-gebruikte aansluitingen van de laad- en losleidingen, de bunkerleidingen en dampretourleidingen moeten gesloten worden.</i></p> <p><i>Blindflenzen moeten volledig geborgd worden en eventueel andere gebruikte typen afsluitingen moeten op juiste wijze worden geborgd.</i></p>	<p>13 Les connexions pour cargaison, combustible et retour des vapeurs inutilisées du bâtiment sont correctement obturées et assujetties. Tous les raccords à bride utilisés sont équipés avec les joints appropriés.</p> <p>Les raccordements vers les citernes à cargaison et les soutes à combustible et pour le retour des vapeurs inutilisées doivent être fermés et obturés. Les brides d'obturation doivent être entièrement boulonnées et les autres types d'accessoires éventuellement utilisés doivent être convenablement assujettis.</p>
<p>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.</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>15 Alle kijkpoorten, monsternamenopeningen en openingen van de ballast- of bunkertanks zijn gesloten of beschermd door in goede staat verkerende detonatiebeveiliging.</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 monstermethode met open poorten gebruiken onder overeengekomen controle.</p> <p>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.</p> <p>Waar vereist op grond van internationale, nationale of plaatselijke voorschriften en overeenkomsten dient gebruik van gesloten ullaging- en monstersystemen te worden gemaakt.</p>	<p>15 Si nécessaire, tous les orifices de visée, de jaugeage par le creux et d'échantillonnage des citernes à cargaison, des ballasts ou des soutes à combustible ont été fermés ou protégés par des pare-flammes en bon état.</p> <p>A l'exception des ouvertures utilisées pour la ventilation des citernes (voir le point 29), toutes les ouvertures des citernes à cargaison, des ballasts et des soutes à combustible doivent être fermées et étanches aux gaz. Les bâtiments non équipés pour le chargement citernes fermées peuvent utiliser la méthode de ventilation, de jaugeage et d'échantillonnage avec les couvercles des citernes ouverts, sous réserve d'un contrôle ayant fait l'objet d'un accord.</p> <p>A l'exception des méthaniers, les opercules de jaugeage et d'échantillonnage peuvent être ouverts pendant les brèves périodes nécessaires au jaugeage et à l'échantillonnage, lesquelles activités doivent être conduites en tenant compte des vérifications nécessaires pour éviter les décharges d'électricité statique.</p> <p>Des dispositifs fermés de jaugeage et d'échantillonnage doivent être utilisés lorsque cela est prescrit par les règles et accords internationaux, nationaux ou locaux.</p>
<p>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.</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>16 Afsluiters 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.</p> <p>Ervaring heeft het belang aangetoond van dit punt bij het vermijden van verontreiniging op tankers waarbij laad- en losleidingen en ballastssystemen met elkaar in verbinding staan. De afstandsbedieningen voor dergelijke afsluiters moeten gemarkeerd zijn om onbedoelde opening te voorkomen. Zo nodig moet de beveiliging van de betreffende afsluiters visueel worden gecontroleerd.</p>	<p>16 Les vannes de rejet à la mer et par-dessus bord sont fermées et visiblement assujetties quand elles sont inutilisées. Les parties amovibles entre les conduites de rejet à la mer et par-dessus bord et les conduites de cargaison sont retirées.</p> <p>L'expérience a montré l'importance de ce point pour la prévention de la pollution dans le cas des bâtiments dont les conduites de cargaison et les circuits de ballast sont interconnectés. Les commandes à distance de ces vannes doivent être identifiées pour éviter toute ouverture par inadvertance. Le cas échéant, la sécurité des vannes en question doit être vérifiée visuellement.</p>
<p>17.1 All external doors, ports and windows in the accommodation, stores and machinery spaces are closed. Engine room vents may be open.</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.</p> <p>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>17.2 The LPG domestic installation is isolated at the main stop valve.</p>	<p>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.</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.</p> <p>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>17.2 De hoofdafsluiter van LPG-installatie voor huiselijke doeleinden is gesloten.</p>	<p>17.1 L'ensemble des portes, sabords et fenêtres donnant sur l'extérieur des emménagements, des magasins et de la tranche des machines est fermé. Les prises d'air de la salle des machines peuvent être ouvertes.</p> <p>Les portes, fenêtres et sabords extérieurs des emménagements doivent être fermés pendant les opérations de manutention de la cargaison. Ces portes doivent porter une indication claire demandant leur fermeture pendant ces opérations, mais ne doivent à aucun moment être fermées à clé.</p> <p>Cette exigence ne doit pas empêcher un accès raisonnable aux espaces pendant les opérations, mais les portes ne doivent pas être laissées ouvertes sans surveillance. Les prises d'air de la salle des machines peuvent rester ouvertes. Cependant, il convient de les fermer quand une telle action n'altère pas le fonctionnement sûr et efficace des espaces desservis de la salle des machines.</p> <p>17.2 L'installation domestique de GPL est isolée au niveau du robinet d'arrêt principal.</p>
<p>18 The tanker's emergency fire control plans are available.</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.</p> <p>A crew list should also be included in this enclosure.</p>	<p>18 De incident- en brandbestrijdingsplannen van de tanker zijn beschikbaar.</p> <p>Een set incident- en brandbestrijdingsplannen dient ter assistentie van de brandweer aan de wal op een duidelijk aangegeven plaats beschikbaar te zijn.</p> <p>Hierbij dient ook een bemanningslijst te zijn ingesloten.</p>	<p>18 Les schémas d'emplacement des matériels de lutte contre l'incendie du bâtiment sont disponibles.</p> <p>Un ensemble de plans de lutte contre l'incendie doivent être disponibles à des emplacements bien en évidence à l'intention du personnel non navigant de lutte contre l'incendie.</p> <p>Une liste de l'équipage doit également être présente à ces emplacements.</p>
<p>If the tanker is fitted, or is required to be fitted, with an inert gas system (IGS), the following points should be physically checked:</p>	<p>Indien de tanker is uitgerust, of verplicht uitgerust moet zijn, met een inertgas installatie (IGS), dienen de volgende punten fysiek gecontroleerd te worden:</p>	<p>Si le bâtiment-citerne est ou doit être équipé d'une installation à gaz inerte (IGI), les points suivants doivent être vérifiés physiquement :</p>
<p>19 IGS pressure and oxygen contents measuring equipment are in good working order.</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>19 De meetapparatuur voor IGS-druk en zuurstofgehalte functioneert goed.</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>19 Les appareils de mesure de la pression et de la teneur en oxygène de l'IGI sont en bon état de marche.</p> <p>Si nécessaire, les enregistreurs et appareils de mesure de la pression et de la teneur en oxygène fixes et portatifs de l'IGI doivent avoir été contrôlés conformément aux instructions du fabricant, doivent être sous tension, et doivent fonctionner</p>

<p>20 All cargo tank atmospheres are at positive pressure with oxygen content of 8% or less by volume. Prior to commencement of cargo operations, each cargo tank atmosphere should be checked to verify an oxygen content of 8% or less by volume.</p> <p>Inerted cargo tanks should be kept at a positive pressure at all times.</p>	<p>20 Alle ladingtanks staan onder atmosferische overdruk met een zuurstofgehalte van 8 volumeprocent of minder. Vóór aanvang van de ladingoverslag moet de atmosferische druk in elke ladingtank gecontroleerd worden op een zuurstofgehalte van 8 volumeprocent of minder.</p> <p>Inert gemaakte ladingtanks dienen te allen tijde onder overdruk gehouden te worden.</p>	<p>correctement.</p> <p>20 Toutes les citernes à cargaison se trouvent à une pression, avec une teneur en oxygène de leur atmosphère de 8 % en volume maximum. Avant que ne commencent les opérations de manutention de la cargaison, il faut vérifier que la teneur en oxygène de l'atmosphère dans chaque citerne à cargaison ne dépasse pas 8 % volume. Les citernes à cargaison sous gaz inerte doivent être maintenues en permanence en surpression.</p>
<p>20L All inerted tanks are marked or labelled with a warning sign. For example:</p> 	<p>20L Alle inert gemaakte tanks zijn gemarkeerd of gelabeld met een waarschuwingsteken. Bijvoorbeeld:</p> 	<p>20L Toutes les citernes inertées sont marquées ou repérées par un anneau d'avertissement. Par exemple:</p> 
<p>Part 'B' – Bulk Liquid General – Verbal Verification</p>	<p>Deel 'B' – Vloeistoffen in bulk – Mondelinge controle</p>	<p>Partie B – Liquides en vrac – Généralités – Vérifications verbales</p>
<p>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.</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>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.</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>21 Le bâtiment est prêt à se déplacer par ses propres moyens. Une barge sans moyens de propulsion doit pouvoir se déplacer à l'aide d'un remorqueur désigné dans les plus brefs délais.</p> <p>Le bâtiment doit pouvoir se déplacer par ses propres moyens avec le minimum de délai, sauf si l'autorité portuaire et le responsable désigné du terminal ont donné l'autorisation d'immobiliser le bâtiment. Une telle autorisation peut devoir être assortie de certaines conditions.</p>
<p>22 There is an effective deck watch in attendance on board and adequate supervision of operations on the tankers and/or ashore. 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.</p> <p>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>22 Er is aan boord een adequate dekwacht aanwezig en aan de wal is een adequaat toezicht voor de ladingoperaties verzekerd. 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.</p> <p>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>22 Un quart de pont est en vigueur sur le(s) bâtiment(s) et une supervision adéquate des opérations est assurée à bord et à terre. Les opérations doivent être sous surveillance constante à bord des bâtiments et/ou à terre. La surveillance doit avoir pour but d'éviter l'apparition de situations dangereuses. Toutefois, si une telle situation se produisait, les personnes chargées du contrôle doivent disposer des informations et des moyens nécessaires pour prendre les mesures correctives. Les personnes chargées de la surveillance à bord des bâtiments et/ou à terre doivent maintenir des communications efficaces avec le responsable respectif dont elles dépendent. Tout le personnel participant aux opérations doit bien connaître les dangers des matières manutentionnées et porter une tenue et un équipement de protection appropriés.</p>
<p>22L On the tanker(s) and/or the shore, a competent person is appointed who is responsible for the planned cargo handling.</p>	<p>22L Aan boord en aan de wal is een competent persoon verantwoordelijk voor de geplande werkzaamheden aanwezig.</p>	<p>22L Sur le(s) bâtiment(s) et/ou à terre, une personne compétente est nommée responsable de la manutention planifiée de la cargaison.</p>
<p>23 There are sufficient personnel on board and ashore to deal with an emergency. 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>23 Er is voldoende personeel aan boord en aan de wal om een noodsituatie te kunnen bestrijden. Op elk moment gedurende het verblijf van de tanker aan de terminal of langs de andere tanker moet er voldoende personeel aan boord en op de walinstallatie aanwezig zijn om een noodsituatie te bestrijden.</p>	<p>23 Il y a suffisamment de personnel à bord et à terre pour faire face à une situation d'urgence. Pendant tout le temps passé par le bâtiment au terminal ou le long de l'autre bâtiment, il faut qu'un nombre suffisant de personnes soient présentes à bord des bâtiments et/ou dans les installations à terre pour pouvoir faire face à une situation d'urgence.</p>
<p>24.1 The procedures for cargo, bunker and ballast handling have been agreed.</p>	<p>24.1 Er is overeenstemming over de procedures voor lading-, bunker- en ballastbehandelingen.</p>	<p>24.1 Les procédures de manutention de la cargaison, du combustible et du ballast ont fait l'objet d'un accord.</p>
<p>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. The procedures for the intended operation should be pre-planned.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>24.2 La pression de refoulement de la pompe de cargaison du premier bâtiment est régulée pour tenir compte de la pression de service admissible de l'équipement du terminal ou du deuxième bâtiment. Les procédures à utiliser pour les opérations prévues doivent être préétablies.</p> <p>Elles doivent être examinées et convenues par les responsables désignés des bâtiments et/ou du terminal avant le démarrage des opérations.</p> <p>Les dispositions ayant fait l'objet d'un accord doivent être inscrites et signées de façon formelle par les responsables désignés des bâtiments et/ou du terminal. Toute modification d'une procédure convenue susceptible d'affecter les opérations doit être examinée par les deux parties et acceptée d'un commun accord. Une fois que les deux parties ont abouti à un accord, les modifications importantes doivent être consignées par écrit dès que possible, suffisamment longtemps avant leur mise en oeuvre. Dans tous les cas, les modifications doivent être consignées par écrit au cours de la période de travail des responsables à bord et à terre pendant laquelle l'accord sur les modifications en question a abouti.</p>

<p>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 should be taken into account when ascertaining the possibility of handling a number of substances concurrently.</p> <p>The manifold areas, both on board and ashore, should be safely and properly illuminated during darkness.</p> <p>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"> • The nature of the cargo to be handled. • The arrangement and capacity of the tanker's cargo lines and gas venting systems. <ul style="list-style-type: none"> • The maximum allowable pressure and flow rate in the tanker/shore hoses and loading arms. • Precautions to avoid accumulation of static electricity. <ul style="list-style-type: none"> • Any other flow control limitations. <p>A record to this effect should be formally made as above.</p>	<p>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.</p> <p>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 factoren waarmee rekening gehouden moet worden bij het nagaan van de mogelijkheid om meerdere stoffen gelijktijdig geladen/gelost kunnen worden.</p> <p>De plaatsen van de manifolds aan boord en op de terminal moeten in het donker veilig en goed verlicht zijn.</p> <p>De aanvangs- en maximumoverslagsnelheden, aftopsnelheden en gebruikelijke werkonderbrekingen dienen overeengekomen te worden, rekening houdend met:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De aard van de te behandelen lading. • De opstelling en capaciteit van de overslagleidingen en gasontluchtingssystemen van de tanker. • De maximum toegestane druk en doorstromingssnelheid in de tanker-/terminalslangen en laadarmen. • 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. • Alle andere doorstromingsbeperkingen. <p>Van al deze zaken dient een officieel verslag, zoals eerder gemeld, gemaakt te worden.</p>	<p>Lorsqu'un orage électrique s'annonce, il faut suspendre les opérations et fermer toutes les ouvertures sur le pont et toutes les prises d'air.</p> <p>Les propriétés des produits manutentionnés, l'équipement du bâtiment et les installations à terre, et l'aptitude de l'équipage du bâtiment et du personnel à terre à exécuter les opérations nécessaires et à en conserver une maîtrise suffisante sont autant d'éléments à prendre en considération lorsque l'on évalue l'éventualité d'une manutention simultanée de plusieurs produits.</p> <p>Un éclairage convenable et suffisant pour la sécurité doit être assuré dans les zones des collecteurs à bord et à terre, pendant les heures d'obscurité.</p> <p>Les cadences de chargement initiales et maximales, les cadences de fin de remplissage et les temps normaux d'arrêt doivent faire objet d'un accord, compte tenu des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la nature de la cargaison à manutentionner ; • la disposition et la capacité des conduites de cargaison et des circuits de dégagement des gaz du bâtiment ; • les valeurs maximales admissibles de pression et de débit dans les flexibles et les bras de chargement reliant le bâtiment à la terre ; • les précautions à prendre pour éviter l'accumulation d'électricité statique ; <ul style="list-style-type: none"> • toute autre limitation susceptible de contrôler les débits. <p>Une note à cet effet doit être consignée comme ci-dessus.</p>
<p>25 The emergency signal and shutdown procedure to be used by the tanker and shore have been explained and understood.</p> <p>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.</p> <p>An emergency shutdown procedure should be agreed between tankers and/or shore, formally recorded and signed by both the Responsible Officer and Terminal Representative.</p> <p>The agreement should state the circumstances in which operations have to be stopped immediately.</p> <p>Due regard should be given to the possible introduction of dangers associated with the emergency shutdown procedure.</p>	<p>25 Het alarmsignaal en de noodstopprocedure van de tanker en de terminal zijn bekend en voor iedereen duidelijk.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Er dient goed nagedacht te worden over het mogelijkerwijs creëren van gevaarlijke situaties als gevolg van de noodstopprocedure.</p>	<p>25 Le signal d'alarme et la procédure d'arrêt d'urgence à utiliser à bord et à terre ont été expliqués et compris.</p> <p>Le signal convenu à utiliser dans une situation d'urgence survenant à terre ou à bord doit être clairement compris par le personnel non navigant et navigant.</p> <p>Une procédure d'arrêt d'urgence doit être définie conjointement par les bâtiments et/ou le terminal, et consignée et signée par les officiers responsables des bâtiments et le responsable désigné du terminal.</p> <p>La procédure convenue doit déterminer les circonstances dans lesquelles les opérations doivent être interrompues immédiatement.</p> <p>Il faudra prêter une attention particulière à l'apparition éventuelle de dangers supplémentaires liés à la procédure d'arrêt d'urgence.</p>
<p>26 Material Safety Data Sheets (MSDS), or equivalent, for the cargo transfer have been exchanged where requested.</p> <p>An MSDS should be available on request to the receiver from the terminal or tankers supplying the product.</p> <p>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>26 De veiligheidsinformatiebladen (MSDS - Material Safety Data Sheets), of gelijkwaardig, van de lading zijn waar nodig uitgewisseld.</p> <p>Op verzoek van de ontvanger moet een MSDS beschikbaar worden gesteld door de terminal of de tankers die het product afleveren.</p> <p>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>26 Les fiches de données de sécurité des matériaux (MSDS) ou des documents équivalents ont été échangés sur demande pour le transfert de la cargaison.</p> <p>Les fiches MSDS doivent être fournies sur demande par le terminal ou le bâtiment livrant le produit.</p> <p>Au minimum, ces fiches de données doivent indiquer les constituants du produit par leur nom chimique, leur nom d'usage courant, leur numéro UN (le cas échéant), et la concentration maximale de tous les composants toxiques, exprimée en pourcentage volumique ou en parties par million (ppm).</p>
<p>26L The tanker is approved to transport the product to be loaded.</p> <p>A certified list of approved products to be carried, issued by a competent authority, must be checked, before loading.</p>	<p>26L De tanker is toegelaten tot het vervoer van het te laden product.</p> <p>Een lijst van stoffen die geladen mogen worden, uitgegeven door een competente autoriteit, moet gecontroleerd worden voor aanvang van de belading.</p>	<p>26L Le bâtiment est homologué pour le transport du produit à charger.</p> <p>La liste certifiée des produits homologués à transporter, délivrée par une autorité compétente, doit être vérifiée avant le chargement.</p>
<p>27 The hazards associated with toxic substances in the cargo being handled have been identified and understood.</p> <p>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.</p> <p>In addition, some port states require such information to be readily available during cargo transfer and in the event of an accidental spill.</p> <p>This is particularly relevant to cargoes that could contain H₂S, benzene, lead or other additives.</p>	<p>27 De gevaren van giftige stoffen in de lading zijn bekend en worden begrepen.</p> <p>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.</p> <p>Daarnaast eisen sommige havens dat dergelijke informatie direct beschikbaar is tijdens ladingoverdracht en in geval van onvoorziene mors van het product.</p> <p>Dit is met name van belang bij ladingen die H₂S, benzeen, lood of andere additieven kunnen bevatten.</p>	<p>27 Les risques associés aux substances toxiques dans la cargaison manutentionnée ont été identifiés et compris.</p> <p>De nombreuses cargaisons renferment des composants dont la nocivité pour la santé humaine est connue. Afin de minimiser les risques pour le personnel, des informations sur les constituants de la cargaison doivent être mises à disposition pendant le transfert de celle-ci pour permettre l'adoption de précautions adaptées.</p> <p>De plus, certains états de port exigent que ces informations soient rendues facilement disponibles lors du transfert de la cargaison et en cas de déversement accidentel.</p> <p>Ces exigences concernent tout particulièrement les cargaisons qui pourraient renfermer du sulfure d'hydrogène (H₂S), du benzène, du plomb ou d'autres additifs.</p>
<p>28 An International Shore Fire Connection has been provided.</p> <p>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>28 De internationale brandblusaansluiting is aanwezig. (Indien door wetgeving vereist).</p> <p>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>28 Un raccord international pour tuyaux d'incendie a été prévu.</p> <p>Si nécessaire, le raccord doit respecter les exigences normatives, et s'il n'est pas effectivement mis en place avant le début des opérations, il doit être facilement disponible en cas d'urgence.</p>

<p>29 The agreed tank venting system will be used. 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). 4. Open to atmosphere (for products without a dangerous goods classification or separately listed in national or international legislation).</p>	<p>29 Het tankventilatiesysteem wordt op de overeengekomen wijze gebruikt. 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 dampverzamelingsstelsel (zie vraag 32 hieronder). 4. Open naar de buitenlucht (voor producten zonder de classificatie "gevaarlijk stof" of die afzonderlijk vermeld zijn in nationale of internationale wetgeving).</p>	<p>29 Le système convenu de ventilation des citernes sera utilisé. Un accord doit être établi et consigné quant au système de ventilation à utiliser pour l'opération, compte tenu de la nature de la cargaison et des règlements et accords internationaux, nationaux ou locaux. Il existe essentiellement quatre systèmes de ventilation des citernes : 1. dégagement à l'air libre au moyen de trous de jaugeage protégés par des écrans pare-flammes appropriés ; 2. systèmes de ventilation fixes, y compris les installations à gaz inerte ; 3. dégagement à terre par un circuit de collecte des vapeurs (voir le point 32 ci-dessous) ; 4. dégagement à l'air libre (pour les produits non classés comme marchandises dangereuses ou faisant partie d'une liste distincte dans la législation nationale ou internationale).</p>
<p>30.1 The requirements for closed operations have been agreed. 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>30.1 De eisen voor gesloten ladingoverslag zijn overeengekomen. Bij veel stoffen is het wettelijk voorgeschreven dat het niveau in ladingtanks met meetinstrumenten vastgesteld moet worden. Dit kan per land verschillen. Een draagbaar meetstelsel met gasdichte afsluiting kan op sommige plaatsen toegestaan worden. Verder dient bij gesloten belading altijd een deugdelijk overvulbeveiligingssysteem actief te zijn.</p>	<p>30.1 Les prescriptions relatives aux opérations citernes fermées ont fait l'objet d'un accord. De nombreux terminaux exigent, lors du ballastage dans les citernes à cargaison, du chargement ou du déchargement, que le bâtiment n'utilise pas les orifices de jaugeage et de visée. Dans ce cas, les bâtiments doivent être équipés de dispositifs fermés de sondage des citernes, prenant la forme d'un appareil de jaugeage fixe ou d'un équipement portatif passé à travers un bouchon de vapeur, complété de préférence par un système indépendant d'alarme de remplissage excessif.</p>
<p>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.</p>	<p>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.</p>	<p>30.2 Le raccord de retour des vapeurs du premier bâtiment est si nécessaire relié, au moyen d'une conduite de retour des vapeurs, au raccord de retour des vapeurs du deuxième bâtiment.</p>
<p>30.3 If protection against explosions is required the vapour return line is equipped with a flame arrestor and/or detonation protection.</p>	<p>30.3 Indien er een explosiebeveiliging vereist is, is de dampretourleiding uitgerust met een detonatiebeveiliging.</p>	<p>30.3 Si une protection contre les explosions est exigée, la conduite de retour des vapeurs est équipée d'un pare-flammes et/ou d'une protection contre les détonations.</p>
<p>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. 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>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 De werking van de over- en onderdrukventielen en/of de hogesnelheidsafblaasventielen 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>31 Le fonctionnement du système de sécurité pression/dépression a été vérifié. Le bâtiment déchargeant ou le terminal garantissent que la vitesse de pompage ne dépasse pas la pression de service maximale convenue. Le fonctionnement des vannes de pression/vide et/ou des prises d'air à haut débit doit être vérifié en utilisant l'équipement de test fourni par le fabricant. En outre, il est impératif qu'une vérification appropriée soit réalisée, visuellement ou d'une autre manière, pour s'assurer que le mécanisme de levée verticale commande effectivement la vanne. Il peut arriver qu'une bouche grippée ou raide provoque le cisaillement de l'ergot d'entraînement du levier vertical et que l'équipage du bâtiment suppose, avec des conséquences désastreuses, que la prise d'air fonctionne correctement.</p>
<p>32 Where a vapour return line is connected, operating parameters have been agreed. 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>32 Indien een dampretourleiding is aangesloten bestaat overeenstemming over de werkparameters. Waar nodig wordt een dampretourleiding gebruikt om ladingdampen terug te voeren van de scheepstanks naar de terminal of van de landtank naar de scheepstanks. 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>32 Si une conduite de retour des vapeurs est raccordée, les paramètres de fonctionnement ont fait l'objet d'un accord. Si nécessaire, une conduite de retour des vapeurs doit être utilisée pour faire retourner les gaz dangereux des citernes à cargaison jusqu'à terre ou d'une citerne à cargaison à une autre. Dans le cas de vapeurs inflammables, la conduite de retour des vapeurs doit intégrer un pare-flammes capable de résister à une détonation/déflagration. Les valeurs maximale et minimale de pression de service et toutes les autres contraintes associées au fonctionnement de la conduite de retour des vapeurs doivent être examinées et faire l'objet d'un accord entre les personnels des bâtiments et/ou du terminal.</p>
<p>33 Independent high level alarms and/or emergency stops, if fitted, are operational and have been tested. 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>33 Onafhankelijke 'hoog-niveau'-alarmen en/of noodstoppen, indien aanwezig, zijn bedrijfsgeared en getest. 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>33 Des alarmes de niveau haut et/ou des arrêts d'urgence indépendants, le cas échéant, sont en service et ont été testés. Face à la confiance croissante placée dans les systèmes de jaugeage pour les opérations citernes fermées, il est important que ces systèmes fonctionnent parfaitement et qu'un dispositif de secours soit prévu sous la forme d'une alarme de remplissage excessif indépendante. L'alarme doit fournir une indication sonore et visuelle, et être réglée à un niveau permettant d'interrompre les opérations avant que la citerne ne soit trop remplie. Dans des conditions normales, une citerne à cargaison ne doit pas être remplie au-delà du niveau auquel est réglée cette alarme. Les alarmes individuelles de remplissage excessif doivent être testées en position dans les citernes pour s'assurer de leur bon fonctionnement avant le début du chargement, sauf si le système est équipé d'un dispositif électronique d'autotest qui surveille l'état du circuit des alarmes et des capteurs et confirme la consigne des instruments.</p>

<p>34 Adequate electrical insulating mean is in place in the tanker/shore cargo and vapour return line connection (if applicable) or between the tankers.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>It should be ascertained that the means of electrical discontinuity is in place, that it is in good condition and is not being by-passed by contact with an electrically conductive material.</p>	<p>34 Er is een adequate elektrische isolatie in de laad-/ losaansluiting en indien aangesloten de dampretourleidingen, tussen tanker en terminal aanwezig.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Er moet worden vastgesteld of de elektriciteitonderbrekende middelen zijn aangebracht, in goede staat zijn en niet worden overbrugd door contact met elektrisch geleidend materiaal.</p>	<p>34 Des moyens d'isolation électrique appropriés sont en place au niveau des connexions pour cargaison entre bâtiment et terre ou entre les deux bâtiments, et le cas échéant des connexions pour retour des vapeurs.</p> <p>A moins que des mesures soient prises pour interrompre la continuité électrique entre la tuyauterie des bâtiments et/ou du terminal assurée par les flexibles ou les bras métalliques bâtiment/terre ou bâtiment/bâtiment, des courants vagabonds, provenant essentiellement des protections contre la corrosion, peuvent être la cause d'étincelles électriques sur les faces de brides lors du branchement et du débranchement des flexibles.</p> <p>Le passage de ces courants peut généralement être empêché par une bride isolante insérée à chaque sortie du collecteur à terre ou incorporée dans la construction des bras métalliques. On peut également interrompre la continuité électrique en insérant un tuyau électriquement isolant dans chaque train de flexibles.</p> <p>Il faut vérifier que le moyen d'interrompre la continuité électrique est en place et en bon état, et qu'il n'est pas contourné par un contact avec un matériau électriquement conducteur.</p>
<p>36 Smoking requirements are being observed and have been agreed.</p> <p>No smoking is allowed on board the tankers.</p> <p>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.</p> <p>Buildings, places and rooms designated as areas where smoking is permitted should be clearly marked as such.</p>	<p>36 De voorschriften voor roken zijn overeengekomen en worden nageleefd.</p> <p>Roken aan boord van de tankers is verboden.</p> <p>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.</p> <p>Gebouwen, plaatsen en ruimten die zijn aangewezen als gebieden waar roken is toegestaan moeten duidelijk als zodanig worden gemarkeerd.</p>	<p>36 Les prescriptions relatives à l'usage de la cigarette ont fait l'objet d'un accord et sont respectées.</p> <p>Il est interdit de fumer à bord des bâtiments-citernes.</p> <p>Il est interdit de fumer sur l'appontement et dans la zone adjacente, sauf dans les bâtiments et lieux indiqués par le responsable désigné du terminal, en consultation avec le conducteur.</p> <p>Les bâtiments, salles et lieux désignés comme endroits où il est permis de fumer doivent être clairement signalisés comme tels.</p>
<p>37 Naked light regulations are being observed and have been agreed.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>This distance may have to be extended for tankers of a specialised nature such as gas tankers.</p>	<p>37 De voorschriften voor open vuur/licht zijn overeengekomen en worden nageleefd.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>De afstand kan vergroot moeten worden voor tankers van speciale aard zoals gastankers.</p>	<p>37 Les prescriptions relatives aux feux nus ont fait l'objet d'un accord et sont respectées.</p> <p>Les feux nus ou feux non protégés sont les flammes, les étincelles, les ampoules électriques nues et toutes les surfaces dont la température est égale ou supérieure à la température d'inflammation spontanée des produits manutentionnés au cours des opérations.</p> <p>Il est interdit d'utiliser des feux nus ou des feux non protégés à bord du bâtiment et dans un rayon de 25 mètres autour de celui-ci, sauf si toutes les règles applicables sont respectées et sous réserve de l'accord de l'autorité portuaire, du responsable désigné du terminal et du conducteur.</p> <p>Cette distance peut être augmentée pour des bâtiments-citernes particuliers comme les méthaniers.</p>
<p>38 Portable electronic (e.g. communication) device requirements are being observed.</p> <p>Tanker/shore telephones should comply with the requirements for explosion-proof construction, except when placed and used in a safe space in the accommodation.</p> <p>Mobile telephones and pagers should not be used in hazardous areas unless approved for such use by a competent authority.</p>	<p>38 De vereisten voor draagbare elektronische apparatuur (bijv. voor communicatie) worden in acht genomen.</p> <p>Tanker-/terminaltelefoons moeten voldoen aan de vereisten voor explosiebestendige constructies, behalve wanneer deze zijn ondergebracht en worden gebruikt in een veilige ruimte binnen de bemanningsverblijven.</p> <p>Mobiele telefoons en semafoons mogen niet in gevarenczones worden gebruikt.</p>	<p>38 Les prescriptions relatives aux appareils électroniques portatifs (par ex. de communication) sont respectées.</p> <p>Les téléphones bâtiment/terre doivent satisfaire aux exigences de construction antidéflagrante, sauf s'ils sont situés et utilisés dans un lieu sûr dans les emménagements.</p> <p>Il est interdit d'utiliser des téléphones mobiles ou des récepteurs de radiomessagerie (pagers) dans les zones dangereuses, sauf s'ils sont homologués pour une telle utilisation par une autorité compétente.</p>
<p>39 Hand torches (flashlights) are of an approved type.</p> <p>Battery operated hand torches (flashlights) should be of a safe type, approved by a competent authority.</p> <p>Damaged units, even though they may be capable of operation, should not be used.</p>	<p>39 Zaklampen zijn van een goedgekeurd type.</p> <p>Zaklampen die op batterijen werken dienen van een goedgekeurd Ex type te zijn.</p> <p>Beschadigde zaklampen mogen niet worden gebruikt.</p>	<p>39 Les lampes électriques à main (lampes de poche) sont d'un type agréé.</p> <p>Les lampes de poche à piles (lampes torches) doivent être d'un type de sécurité approuvé par une autorité compétente.</p> <p>Il est interdit d'utiliser des lampes endommagées, même si elles peuvent fonctionner.</p>
<p>40 Fixed VHF/UHF transceivers and AIS equipment are on the correct power mode or switched off.</p> <p>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.</p>	<p>40 Vaste VHF/UHF-communicatieapparatuur en AIS staan in de juiste powermodus of zijn uitgeschakeld.</p> <p>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.</p>	<p>40 Les émetteurs-récepteurs VHF/UHF fixes et le système d'identification automatique (AIS) sont réglés sur une puissance correcte ou mis hors circuit.</p> <p>Les émetteurs-récepteurs VHF/UHF fixes et le système AIS doivent être coupés ou réglés sur une faible puissance (1 W ou moins), sauf si le conducteur, en consultation avec le responsable désigné du terminal, s'est assuré des conditions dans lesquelles cette installation peut être utilisée en toute sécurité.</p>
<p>41 Portable VHF/UHF transceivers are of an approved type.</p> <p>Portable VHF/UHF sets should be of a safe type, approved by a competent authority.</p>	<p>41 Draagbare VHF/UHF-communicatieapparatuur is van een goedgekeurd type.</p> <p>Draagbare VHF/UHF-sets zijn van een veilig type, goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.</p>	<p>41 Les émetteurs-récepteurs VHF/UHF portatifs sont d'un type agréé.</p> <p>Les émetteurs-récepteurs VHF/UHF portatifs doivent être d'un type de sécurité approuvé par une autorité compétente.</p>
<p>42 The tanker's main radio transmitter aerials are earthed and radars are disconnected / switched off.</p> <p>The tanker's main radio station should not be used during the tanker's stay in port, except for receiving purposes.</p> <p>The main transmitting aerials should be disconnected and earthed.</p> <p>Satellite communications equipment may be used normally, unless advised otherwise.</p> <p>The tanker's radar installation should not be used.</p>	<p>42 De antennes van de hoofdzender van de tanker zijn geaard en de radars zijn ontkoppeld/uitgeschakeld.</p> <p>Het hoofd radiostation van de tanker mag niet worden gebruikt gedurende het verblijf van de tanker in de haven, behalve voor ontvangstdoeleinden.</p> <p>De antennes van de hoofdzender van het schip moeten zijn ontkoppeld en geaard.</p> <p>Apparatuur voor satelliet systemen mag worden gebruikt, tenzij anders geadviseerd.</p> <p>De radarinstallatie van de tanker mag niet worden gebruikt.</p>	<p>42 Les antennes des principaux émetteurs radio du bâtiment sont mis à la masse et les radars sont débranchés/mis hors circuit.</p> <p>La station radio principale du bâtiment ne doit pas être utilisée pendant que le bâtiment est au port, sauf pour la réception.</p> <p>Les antennes d'émission doivent être débranchées et mises à la masse.</p> <p>Le matériel de communications par satellite peut être utilisé normalement, sauf avis contraire.</p> <p>L'installation radar du bâtiment ne doit pas être utilisée.</p>

<p>43 Electric cables to portable electrical equipment within the hazardous area are disconnected from power. 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.</p>	<p>43 Elektricitetskabels naar verplaatsbare elektrische apparatuur aan dek moeten losgekoppeld zijn van de voeding. Het gebruik van draagbare elektrische apparatuur, aangesloten op losliggende kabels, is niet toegestaan in de gevarenzone tijdens ladingoverslag en deze apparatuur moet bij voorkeur uit de gevarenzone worden verwijderd. Telefoonkabels die gebruikt worden voor de tanker-/terminalcommunicatie liggen bij voorkeur buiten de gevarenzone. Indien dit niet haalbaar is moet de kabel zodanig gelegd en beschermd zijn dat hierdoor geen gevaar kan ontstaan.</p>	<p>43 Les câbles d'alimentation des appareils électriques portatifs en zone dangereuse sont débranchés. L'utilisation de matériel électrique portatif alimenté par câbles volants est interdite dans les zones dangereuses lors des opérations de manutention de la cargaison, et ce type de matériel doit de préférence être retiré de la zone dangereuse. Les câbles téléphoniques utilisés pour les communications bâtiment/terre doivent de préférence passer à l'extérieur de la zone dangereuse. Lorsque cela n'est pas possible, le câble doit être positionné et protégé de façon à ce que son utilisation ne donne lieu à aucun danger.</p>
<p>44 Window type air conditioning units are disconnected. Window type air conditioning units should be disconnected from their power supply.</p>	<p>44 Raam-airconditioners zijn losgekoppeld. Raam-airconditioners moeten losgekoppeld zijn van de voeding.</p>	<p>44 Les unités de climatisation extérieures sont déconnectées. Les unités de climatisation de type fenêtre doivent être débranchées.</p>
<p>45 Positive pressure is maintained inside the accommodation and/or wheelhouse. 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. 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>45 In de accommodatie en/of stuurhuis wordt een overdruk gehandhaafd. 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 dringen. Dit kan worden bereikt met airconditioners of soortgelijke systemen, die schone lucht uit ongevaarlijke omgevingen aantrekken, die beschermd zijn door gasdetectie- en lagedrukalarmsystemen.</p>	<p>45 Une surpression est maintenue à l'intérieur des emménagements et/ou de la timonerie. Lorsque cela est possible, une surpression doit être maintenue à l'intérieur des emménagements et de la timonerie, et des procédures ou des dispositifs doivent être en place pour empêcher les vapeurs inflammables ou toxiques d'y pénétrer. On peut utiliser à cet effet des systèmes de climatisation ou des dispositifs similaires, qui aspirent de l'air frais dans des zones non dangereuses protégées par des alarmes d'entrée de gaz et de pression faible.</p>
<p>46 Measures have been taken to ensure sufficient mechanical ventilation in the pump room. 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>46 Er zijn maatregelen genomen om te zorgen voor voldoende mechanisch ventilatie in de pompkamer. 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>46 Des mesures ont été prises pour assurer une ventilation mécanique suffisante de la chambre des pompes. La chambre des pompes doit être ventilée mécaniquement, et cette ventilation, censée assurer une atmosphère sûre dans toute la chambre, doit continuer de fonctionner pendant toutes les opérations de manutention de la cargaison. Le système de détection de gaz, s'il est présent, doit fonctionner correctement.</p>
<p>47 There is provision for an emergency escape or for emergency boarding positioned ready for use. 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 cannot be used, other means should be available as a substitution. National and / or international legislation may impose different or more stringent requirements.</p>	<p>47 Er is een vluchtweg aanwezig. Naast de toegang zoals vermeld in vraag 1 moet een veilige en vlotte vluchtweg beschikbaar zijn, zowel aan boord als aan de wal. 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. In het ideale geval zou een steiger voorzien moeten zijn van middelen om in een noodsituatie van de tanker te vluchten. 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>47 Une issue de secours ou une voie d'embarquement d'urgence en place et prête à être utilisée sont prévues. Outre l'accès visé au point 1, il faut disposer d'un chemin d'évacuation d'urgence sûr et rapide, à bord et à terre. A bord du bâtiment, cette échappée peut être un canot de sauvetage paré pour une utilisation immédiate, de préférence à l'extrémité arrière du bâtiment, et dégagé des amarres. Dans l'idéal, un appontement doit assurer une issue secondaire depuis le bâtiment si l'accès normal est rendu inutilisable par la situation d'urgence. Si la configuration de l'appontement rend cette issue secondaire par passerelle impossible, d'autres moyens doivent être considérés, notamment les suivants : • préparer le canot de sauvetage du bâtiment (chute libre) pour une descente immédiate ; ou • disposer l'échelle d'embarquement du bâtiment du côté opposé à l'appontement. Si le canot de sauvetage est inutilisable, d'autres moyens de substitution doivent être disponibles. La législation nationale et/ou internationale peut imposer des exigences différentes ou plus contraignantes.</p>
<p>48 The weather conditions, maximum wind and swell criteria for operations have been agreed. 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>48 Er is overeenstemming over de weersomstandigheden, maximum windsterkte en golfhoogte waarbij werkzaamheden plaats kunnen vinden. 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>48 Les conditions météorologiques, les limites maximales de vitesse du vent et de houle pour les opérations ont fait l'objet d'un accord. De nombreux facteurs participent à déterminer si les opérations de manutention de la cargaison ou de ballastage doivent être interrompues. Une discussion entre le terminal et le bâtiment doit permettre d'identifier les facteurs limitants, qui peuvent être, entre autres : • la vitesse et la direction du vent et leur effet sur les bras rigides ; • la vitesse et la direction du vent et leur effet sur l'intégrité des amarres ; • la vitesse et la direction du vent et leur effet sur les passerelles ; • dans les terminaux exposés, les effets de la houle sur les amarres ou la sécurité des passerelles. Ces limitations doivent être clairement comprises par les deux parties. Les critères d'interruption de la manutention de la cargaison, de débranchement des flexibles ou des bras et d'évacuation du quai doivent être inscrits dans la colonne 'Remarques' de la liste de contrôle.</p>
<p>49 Security protocols have been agreed between the Tanker(s) Security Responsible Person / Officer and/or the Port Facility Security Officer, if appropriate. 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>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. 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>49 Des protocoles de sécurité ont fait l'objet d'un accord entre le(s) Officier(s) de sûreté du(des) bâtiment(s) et/ou l'Officier de sûreté de l'installation portuaire, le cas échéant. Dans les états signataires de la convention SOLAS, le code ISPS stipule que le(s) Officier(s) de sûreté du(des) bâtiment(s) et/ou l'Officier de sûreté de l'installation portuaire doivent coordonner ensemble la mise en oeuvre de leurs plans de sûreté respectifs.</p>
<p>49L Security protocols have been agreed for the crew of one tanker to board</p>	<p>49L Er zijn beveiligingsprotocollen overeengekomen voor de bemanning van</p>	<p>49L Des protocoles de sécurité ont été convenus pour que l'équipage d'un</p>

<p>the other tanker. The location of the security protocol for boarding tanker is:</p>	<p>de ene tanker voor het aan boord gaan op de andere tanker. Het beveiligingsprotocol voor het aan boord gaan op een tanker bevindt zich in/op:</p>	<p>bâtiment embarque sur l'autre bâtiment. Emplacement du protocole de sécurité pour le bâtiment d'embarquement :</p>
<p>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. 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.</p> <p>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>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. The tanker should be informed of the pressure to be used and the possibility of receiving gas into a cargo tank.</p>	<p>50 Indien van toepassing zijn procedures overeengekomen voor het ontvangen van stikstof vanaf de wal, hetzij voor het inertiseren of O₂-vrij maken van de ladingtanks of doorblazen van de leidingen naar de tanker. 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 oplopen. De druk van de tank moet nauwlettend worden gecontroleerd gedurende de gehele operatie. 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. Daarbij moet de tanker worden geïnformeerd over de te gebruiken druk en de mogelijkheid gas in een ladingtank te ontvangen.</p>	<p>50 Si nécessaire, des procédures ont été convenues pour la réception d'azote fourni depuis la terre en vue de l'inertage ou de la purge des citernes à cargaison, ou du soufflage des conduites vers le bâtiment. Le bâtiment et le terminal doivent se mettre d'accord par écrit sur la fourniture de gaz inerte, en précisant le volume nécessaire et le débit en mètres cubes par minute (m³/min). La séquence d'ouverture des vannes avant le début des opérations et à leur achèvement doit faire l'objet d'un accord, pour que le bâtiment garde le contrôle de la circulation de gaz inerte. Il convient de considérer la pertinence des prises d'air ouvertes sur une citerne afin d'éviter tout risque de surpression.</p> <p>La pression dans la citerne doit être étroitement surveillée pendant toute l'opération.</p> <p>Le terminal doit obtenir l'accord du bâtiment s'il souhaite utiliser de l'azote (ou de l'air) comprimé comme propulseur, pour « racler » les conduites de la terre jusqu'au bâtiment ou pour pousser la cargaison hors des moyens de rétention à terre. Le bâtiment doit être informé de la pression à utiliser, et de la possibilité de recevoir du gaz dans une citerne à cargaison.</p>
<p>Inert Gas System 51 The IGS is fully operational and in good working order. 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>Inertgasinstallatie 51 De IGS is volledig operationeel en functioneert goed. 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). Afzonderlijke inert gasafsluiters van de tanks (indien aanwezig) moeten duidelijk zichtbare en volledig functionerende indicatoren voor open/dicht-stand hebben.</p>	<p>Installation à gaz inerte 51 L'IGI est pleinement opérationnelle et en bon état de marche. L'installation à gaz inerte doit être en état de fonctionner en toute sécurité, notamment en ce qui concerne les dispositifs de verrouillage et les alarmes associées, les siphons de pont, le clapet de non-retour, le dispositif de régulation de la pression, le manomètre du collecteur de gaz inerte sur pont, les soupapes à gaz inerte individuelles (le cas échéant) et le casse-pression/cassevide sur pont. Les soupapes à gaz inerte individuelles (le cas échéant) doivent disposer d'indicateurs de position ouverte/fermée facilement identifiables et en parfait état de fonctionnement.</p>
<p>52 Deck seals, or equivalent, are in good working order. It is essential that the deck seal arrangements are in a safe condition. In particular, the water supply arrangements to the seal and the proper functioning of associated alarms should be checked.</p>	<p>52 Dekafsluitingen of soortgelijke uitrustingen functioneren goed. 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>52 Les siphons de pont ou les dispositifs équivalents sont en bon état de marche. Il est essentiel que les siphons de pont soient en état de fonctionner en toute sécurité. En particulier, les dispositifs d'alimentation en eau des siphons et le bon fonctionnement des alarmes associées doivent être vérifiés.</p>
<p>53 Liquid levels in pressure/vacuum breakers are correct, if applicable. Checks should be made to ensure that the liquid level in the P/V breaker complies with manufacturer's recommendations.</p>	<p>53 De vloeistofniveaus in de over- en onderdrukvaten zijn correct, indien van toepassing. Er dient gecontroleerd te worden of het vloeistofniveau in het over-/onderdrukvat overeen komt met de aanbevelingen van de fabrikant.</p>	<p>53 Les niveaux dans les casse-pression/casse-vide sont corrects, le cas échéant. Il convient de vérifier périodiquement que le niveau de liquide dans les casse-pression/casse-vide respecte les recommandations des fabricants.</p>
<p>54 The fixed and portable oxygen analysers have been calibrated and are working properly. 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>54 De vaste en draagbare zuurstofmeters zijn gekalibreerd en werken naar behoren. 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>54 Les analyseurs d'oxygène fixes et portatifs ont été étalonnés et fonctionnent correctement. Tous les analyseurs d'oxygène fixes et portatifs doivent être testés et vérifiés conformément aux instructions de la compagnie et/ou du fabricant, et doivent fonctionner correctement. L'analyseur-enregistreur d'oxygène en ligne et les analyseurs d'oxygène portatifs (en nombre suffisant) doivent fonctionner correctement.</p> <p>Le certificat d'étalonnage doit montrer que sa validité est telle qu'exigée par le système de gestion de la sécurité du bâtiment.</p>
<p>55 All the individual tank IG valves (if fitted) are correctly set and locked. 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.</p> <p>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>55 Alle afzonderlijke inert gasafsluiters van de tanks (indien aanwezig) zijn juist ingesteld en vastgezet. 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 overdruk.</p> <p>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. Elke afzonderlijke inert gasafsluiter van de tank moet uitgerust zijn met een vergrendelingsvoorziening onder controle van een verantwoordelijke officier.</p>	<p>55 Toutes les vannes d'alimentation en gaz inerte des citernes (si le bâtiment en est équipé) sont en position correcte et verrouillées. Pour les opérations de chargement et de déchargement, la pratique normale et sûre consiste à maintenir ouvertes toutes les vannes d'alimentation en gaz inerte individuelles (si elles sont installées), pour éviter toute dépression ou surpression accidentelle. Dans ces conditions, la pression de chaque citerne sera la même que la pression dans le collecteur de gaz inerte sur le pont, et par conséquent le casse-pression/casse-vide servira de soupape de sûreté en cas de dépression ou surpression excessive. Si les vannes d'alimentation en gaz inerte des citernes sont fermées, pour éviter le risque de contamination par les vapeurs, pour réduire la pression avant un jaugeage, etc., la position de chaque vanne doit être indiquée clairement à toutes les personnes participant aux opérations de manutention de la cargaison. Chaque vanne d'alimentation en gaz inerte doit être pourvue d'un dispositif de verrouillage placé sous le contrôle d'un officier responsable.</p>

<p>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. 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>56 Al het personeel dat belast is met ladingoverslag weet dat, ingeval van een storing aan het inert-gassysteem, loshandelingen gestaakt moeten worden en de terminal en/of de andere tanker daarover geïnformeerd moet worden. 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. Het personeel van de tanker mag in geen enkele situatie de druk in de tanks onder de normale atmosferische druk laten komen.</p>	<p>56 Toutes les personnes en charge des opérations sur la cargaison savent qu'en cas d'avarie de l'installation à gaz inerte, les opérations de déchargement doivent être interrompues et le terminal et/ou l'autre bâtiment prévenus. En cas de défaillance de l'installation à gaz inerte, il est obligatoire d'interrompre les opérations de déchargement de la cargaison, de déballastage et de nettoyage des citernes, et d'en aviser le terminal. Le personnel du bâtiment ne doit en aucun cas permettre l'apparition d'un vide partiel dans une citerne quelconque.</p>
<p>Tank Cleaning 59 Tank cleaning operations are planned during the tanker's stay alongside the other tanker / shore installation. 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>Tankreiniging 59 Er zijn tankreinigingswerkzaamheden gepland tijdens het langszij liggen bij andere de tanker/walinstallatie. 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>Nettoyage des citernes 59 Un lavage de citernes est prévu pendant l'escale du bâtiment accosté le long de l'autre bâtiment / à quai. Lors de la discussion précédant le transfert de la cargaison entre le(s) Officier(s) responsable(s) du(des) bâtiment(s) et/ou le responsable désigné du terminal, il doit être précisé si des opérations de nettoyage des citernes sont planifiées pendant l'escale du bâtiment, et la liste de contrôle doit être annotée en conséquence.</p>
<p>60 If 'yes', the procedures and approvals for tank cleaning have been agreed. 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>60 Indien 'Ja' zijn de procedures en goedkeuringen voor tankreiniging overeengekomen. 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>60 Si 'oui', les procédures de nettoyage ont fait l'objet d'un accord et les autorisations ont été obtenues. Il convient de confirmer que toutes les autorisations nécessaires qui peuvent être exigées pour permettre le nettoyage des citernes lors de l'escale ont été obtenues, conformément à la législation locale et aux règlements émanant des autorités compétentes. La méthode de nettoyage des citernes retenue doit faire l'objet d'un accord, de même que la portée de l'opération.</p>
<p>61 Permission has been granted for gas freeing operations by the competent authority. 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>61 Er is toestemming verleend voor ontgassing van ladingtanks door de bevoegde autoriteit. 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>61 Les opérations de dégazage des citernes ont obtenu l'accord de l'autorité compétente. Il convient de confirmer que toutes les autorisations nécessaires qui peuvent être exigées pour permettre le dégazage des citernes lors de l'escale ont été obtenues, conformément à la législation locale et aux règlements émanant des autorités compétentes.</p>
<p>Part 'C' – Bulk Liquid Chemicals – Verbal verification</p>	<p>Deel 'C' – Vloeistoffen in bulk – Chemicaliën – Mondelinge controle</p>	<p>Partie C – Liquides chimiques en vrac – Généralités – Vérifications verbales</p>
<p>1 Material Safety Data Sheets, or equivalent, are available giving the necessary data for the safe handling of the cargo. Information on the product to be handled should be available on board the tanker and ashore and should include: <ul style="list-style-type: none"> • A full description of the physical and chemical properties, including reactivity, necessary for the safe containment and transfer of the cargo. • Action to be taken in the event of spills or leaks. • Countermeasures against accidental personal contact. • Fire-fighting procedures and fire-fighting media. </p>	<p>1 Gevarenkaarten, MSDS of gelijkwaardig, zijn beschikbaar met daarin de benodigde informatie voor een veilige ladingoverslag. Informatie over het te behandelen product dient beschikbaar te zijn aan boord van de tanker en aan de wal en moet het volgende bevatten: <ul style="list-style-type: none"> • Een volledige beschrijving van de fysische en chemische eigenschappen, inclusief reactiviteit, nodig voor de veilige opslag en overslag van de lading. • Te nemen maatregelen in geval van morsen of lekkage. • Tegenmaatregelen in geval van onbedoeld persoonlijk contact. • Brandbestrijdingsprocedures en -middelen. </p>	<p>1 Les fiches de données de sécurité (MSDS) ou des documents équivalents sont disponibles et fournissent les données nécessaires pour manipuler la cargaison en toute sécurité. Les renseignements sur le produit à manutentionner doivent être disponibles à bord du bâtiment et à terre, et doivent comprendre : <ul style="list-style-type: none"> • une description complète des propriétés physiques et chimiques, y compris en ce qui concerne la réactivité, nécessaire pour confiner et transférer en toute sécurité la cargaison ; • les actions à entreprendre dans l'éventualité de déversements ou de fuites ; • les mesures à prendre en cas de contact accidentel d'une personne avec la cargaison ; • les procédures et les moyens de lutte contre l'incendie. </p>
<p>2 A manufacturer's inhibition certificate, where applicable, has been provided. 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: <ul style="list-style-type: none"> • Name and amount of inhibitor added. • Date inhibitor was added and the normal duration of its effectiveness. • Any temperature limitations affecting the inhibitor. • The action to be taken should the length of the voyage exceed the effective lifetime of the inhibitor. Document should be on board before departure.</p>	<p>2 Er is, indien van toepassing, een inhibitorverklaring van de fabrikant verstrekt. Indien gestabiliseerde of geïnhibeerde ladingen moeten worden overgeslagen, dienen de tankers voorzien te zijn van een certificaat van de fabrikant, met daarin vermeld: <ul style="list-style-type: none"> • Naam en hoeveelheid van de toegevoegde inhibitor. • De datum waarop de inhibitor werd toegevoegd en de gebruikelijke werkingsduur. • De temperatuurbependingen die van invloed zijn op de inhibitor. • De te nemen maatregelen indien de duur van de reis de effectieve werkingsduur van de inhibitor dreigt te overschrijden. Dit document moet aan boord zijn vóór vertrek.</p>	<p>2 Un certificat d'inhibition a été fourni par le fabricant, le cas échéant. Quand la cargaison doit être stabilisée ou inhibée avant d'être manutentionnée, le bâtiment doit être en possession d'un certificat du fabricant établissant : <ul style="list-style-type: none"> • le nom et la quantité de l'inhibiteur ajouté ; • la date à laquelle l'inhibiteur a été ajouté, et sa durée normale d'efficacité ; • toutes les limites de température ayant une influence sur l'inhibiteur ; • les actions à entreprendre si la durée du voyage dépasse la durée de vie efficace de l'inhibiteur. Le document doit se trouver à bord avant le départ du bâtiment.</p>
<p>3 Sufficient protective clothing and equipment (including self-contained breathing apparatus) is ready for immediate use and is suitable for the product being handled. 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>3 Er is voldoende beschermende kleding en uitrusting (inclusief onafhankelijk werkende ademhalingsapparatuur) beschikbaar voor direct gebruik en geschikt voor het product dat wordt overgeslagen. 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>3 Les tenues et les équipements de protection (y compris les appareils respiratoires autonomes) sont en nombre suffisant, prêts pour une utilisation immédiate, et adaptés au produit manutentionné. Des équipements de protection appropriés (y compris des appareils de respiration autonome et des vêtements protecteurs) adaptés aux dangers spécifiques du produit à manutentionner doivent être immédiatement disponibles et en nombre suffisant pour le personnel, aussi bien à bord qu'à terre.</p>
<p>4 Countermeasures in the event of accidental personal contact with the cargo have been agreed. 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>4 Er is overeenstemming over tegenmaatregelen bij onbedoeld contact van personen met de lading. Er moeten voldoende en geschikte middelen voor het neutraliseren van de gevolgen aanwezig zijn en om kleine hoeveelheden gemorst product te verwijderen. Bij onvoorzien persoonlijk contact is het belangrijk dat voldoende en passende tegenmaatregelen worden genomen om de gevolgen te beperken.</p>	<p>4 Les mesures à prendre en cas de contact accidentel avec la cargaison ont fait l'objet d'un accord. Des moyens suffisants et appropriés doivent être disponibles pour neutraliser les effets et enlever les petites quantités de produit répandu. En cas de contact accidentel d'une personne avec la cargaison, il est important que des mesures convenables et suffisantes soient prises pour en limiter les</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.</p> <p>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>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.</p> <p>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>conséquences.</p> <p>Les fiches MSDS doivent contenir les informations sur la manière de traiter un tel contact en fonction des propriétés particulières de la cargaison, et le personnel doit connaître les procédures à suivre.</p> <p>Une douche de sécurité appropriée et un équipement de rinçage de l'oeil doivent être installés et prêts à servir sur le champ à proximité immédiate des endroits, à bord et à terre, où les opérations ont lieu régulièrement.</p>
<p>5 The cargo handling rate is compatible with the automatic shutdown system, if in use.</p> <p>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.</p> <p>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>5 De ladingoverslagsnelheid is afgestemd op de automatische noodstopvoorziening, indien in gebruik.</p> <p>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.</p> <p>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>5 La cadence de manutention de la cargaison est compatible avec le système automatique d'arrêt d'urgence, si ce dernier est en service.</p> <p>Des vannes d'arrêt automatique peuvent être installées sur le(s) bâtiment(s) et/ou à terre. Le fonctionnement de celles-ci est automatiquement commandé, par exemple, lorsqu'un certain niveau est atteint dans les citernes du(des) bâtiment(s) ou du terminal en cours de remplissage.</p> <p>Quand de tels systèmes sont employés, la cadence de manutention de la cargaison doit être ajustée pour empêcher qu'une surpression se développant à la suite de la fermeture automatique de vannes endommage les systèmes de conduites du bâtiment et du terminal.</p> <p>D'autres moyens peuvent être installés pour faire baisser la surpression créée, comme un circuit de recirculation et des citernes tampons.</p> <p>Un accord écrit doit être passé entre l'Officier responsable du bâtiment et le responsable désigné du terminal, indiquant si la cadence de manutention de la cargaison sera modifiée ou si d'autres systèmes seront utilisés.</p>
<p>6 Cargo system gauges and alarms are correctly set and in good order.</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>6 Niveaumeetsystemen en alarmen zijn correct ingesteld en in goede staat.</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>6 Les systèmes de mesure et d'alarme de la cargaison sont bien réglés et fonctionnent correctement.</p> <p>Les systèmes de jauges et d'alarmes à bord et à terre doivent être vérifiés régulièrement pour s'assurer qu'ils sont en bon état de marche.</p> <p>Dans les cas où il est possible de régler les alarmes à différents niveaux, l'alarme doit être réglée au niveau requis.</p>
<p>7 Portable vapour detection instruments are readily available for the products being handled.</p> <p>The equipment provided should be capable of measuring, where appropriate, flammable and/or toxic levels.</p> <p>Suitable equipment should be available for operational testing of those instruments capable of measuring flammability.</p> <p>Operational testing should be carried out before using the equipment.</p> <p>Calibration should be carried out in accordance with the Safety Management System.</p>	<p>7 Draagbare gasdetectie-instrumenten zijn gebruiksgereed voor de te behandelen lading.</p> <p>De ter beschikking staande apparatuur moet, waar nodig, in staat zijn ontvlambare en/of giftige niveaus te meten.</p> <p>Er moet geschikte apparatuur beschikbaar zijn om het functioneren van de instrumenten, die de ontvlambaarheid meten, te testen.</p> <p>De functioneringstesten moeten vóór gebruik van de apparatuur worden uitgevoerd.</p> <p>Kalibratie moet conform het veiligheidsbeleidssysteem worden uitgevoerd.</p>	<p>7 Des appareils portatifs de détection des vapeurs adaptés aux produits manutentionnés sont immédiatement disponibles.</p> <p>Le matériel présent doit être capable de mesurer, si nécessaire, les niveaux des vapeurs inflammables et/ou toxiques.</p> <p>Un équipement adapté doit être disponible pour effectuer des tests opérationnels sur ces instruments de mesure de l'inflammabilité.</p> <p>Ces tests doivent être réalisés avant d'utiliser l'équipement. Un étalonnage doit être effectué en respectant les consignes du système de gestion de la sécurité.</p>
<p>8 Information on fire-fighting equipment and procedures has been exchanged.</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>8 Informatie over brandblusapparatuur en -procedures is uitgewisseld.</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.</p> <p>Hierbij moet speciale aandacht worden besteed aan te verwerken producten die met water kunnen reageren of die specifieke brandbestrijdingsprocedures vereisen.</p>	<p>8 Les informations concernant le matériel et les procédures de lutte contre l'incendie ont été échangées.</p> <p>Des renseignements doivent être échangés sur la disponibilité de l'équipement de lutte contre l'incendie et sur les procédures à suivre en cas d'incendie à bord ou à terre.</p> <p>Une attention particulière doit être portée à tous les produits manutentionnés qui peuvent réagir avec l'eau ou qui nécessitent des procédures spéciales de lutte contre l'incendie.</p>
<p>9 Transfer hoses and gaskets are of suitable material, resistant to the action of the products being handled.</p> <p>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>9 Overdrachtslangen en pakkingen zijn vervaardigd van geschikt materiaal en bestand tegen de werking van de producten die worden behandeld.</p> <p>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>9 Les flexibles de transfert et les joints sont fabriqués dans un matériau approprié, résistant à l'action des produits manutentionnés.</p> <p>Chaque flexible de transfert doit être marqué de façon indélébile pour pouvoir identifier les produits pour lesquels il est adapté et connaître sa pression maximale de service, la pression d'épreuve et la date du dernier essai à cette pression, et lorsqu'il est utilisé dans des conditions autres que l'ambiante, sa température de service maximale et minimale.</p>
<p>10 Cargo handling is performed with the permanent installed pipeline system.</p> <p>All cargo transfer should be through permanently installed pipeline systems on board and ashore.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>10 Overslagwerkzaamheden worden uitgevoerd met behulp van het permanent geïnstalleerde leidingsysteem.</p> <p>Alle ladingoverdracht moet plaatsvinden met behulp van de permanent geïnstalleerde leidingsystemen aan boord en aan de wal.</p> <p>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 geïnstalleerd en gemonteerd zijn om eventuele extra risico's, die aan het gebruik ervan zijn verbonden, te minimaliseren.</p> <p>Waar nodig moet de elektrische continuïteit van deze leidingen worden gecontroleerd en hun lengte moet zo kort mogelijk worden gehouden.</p> <p>Het gebruik van niet-permanent aangebrachte leidingen in tanks is over het</p>	<p>10 La cargaison est manutentionnée au moyen des conduites fixes en place.</p> <p>Tous les transferts de cargaison doivent se faire avec les systèmes de conduites installés de façon permanente à bord et à terre.</p> <p>S'il s'avère nécessaire, pour des raisons opérationnelles spécifiques, d'utiliser des conduits de cargaison mobiles à bord ou à terre, il faut s'assurer que ces conduites sont correctement installées et assemblées afin de minimiser tout risque supplémentaire lié à leur utilisation.</p> <p>Si nécessaire, la continuité électrique de ces conduites doit être vérifiée, et leur longueur réduite au minimum.</p> <p>L'usage d'équipement de transfert non permanent à l'intérieur des citernes n'est</p>

<p>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.</p> <p>Any hoses used must be suitable for the service and be properly tested, marked and certified.</p>	<p>algemeen niet toegestaan, tenzij daarvoor specifieke toestemming werd verleend, zoals bij ongevaarlijke producten.</p> <p>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.</p> <p>Alle gebruikte slangen moeten geschikt zijn voor het beoogde doel en deugdelijk getest, gemarkeerd en gecertificeerd zijn.</p>	<p>généralement pas permis, sauf si des autorisations spécifiques ont été obtenues.</p> <p>Chaque fois que des flexibles de cargaison sont utilisés pour assurer des liaisons à l'intérieur du système de conduites fixes à bord du(des) bâtiment(s) et/ou à terre, ces liaisons doivent être établies de façon sûre et conservées le moins longtemps possible, et les conditions de continuité électrique avec les conduites de transport du(des) bâtiment(s) et/ou à terre doivent être respectées.</p> <p>Tous les flexibles utilisés doivent être adaptés à l'usage prévu et correctement testés, marqués et certifiés.</p>
<p>12 If required, the cargo deck water spray system is ready for immediate use.</p> <p>A good working water spray can be used to avoid increasing of the cargo deck temperature by radiation.</p>	<p>12 Is het watersproeisysteem in de ladingzone gereed voor onmiddellijk gebruik.</p> <p>Een goed werkende watersproei-inrichting kan worden gebruikt om opwarming van het vrachtdek door straling tegen te gaan.</p>	<p>12 Si nécessaire, le système d'arrosage en pluie du pont du bâtiment est prêt pour une utilisation immédiate.</p> <p>Un système d'arrosage en pluie fonctionnant correctement peut être utilisé pour empêcher l'élévation de température du pont du bâtiment provoquée par les rayonnements.</p>
<p>Part 'D' – Bulk Liquefied Gases – Verbal Verification</p>	<p>Deel 'D' – Vloeibaar gas in bulk - Mondelinge controle</p>	<p>Partie D – Gaz liquéfiés en vrac – Vérifications verbales</p>
<p>1 Material Safety Data Sheets, or equivalent, are available giving the necessary data for the safe handling of the cargo.</p> <p>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"> • A full description of the physical and chemical properties necessary for the safe containment of the cargo. • Action to be taken in the event of spills or leaks. • Countermeasures against accidental personal contact. • Fire-fighting procedures and fire-fighting media. • Any special equipment needed for the safe handling of the particular cargo(es). • Minimum allowable inner hull steel temperatures. • Emergency procedures. 	<p>1 De veiligheidsinformatiebladen, MSDS of gelijkwaardig, zijn beschikbaar met daarin de benodigde informatie voor een veilige ladingoverslag.</p> <p>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"> • Een volledige beschrijving van de fysische en chemische eigenschappen, nodig voor veilige opslag van de lading. • Maatregelen die genomen dienen te worden in geval van morsen of lekkages. • Tegenmaatregelen in geval van onbedoeld persoonlijk contact. • Brandbestrijdingsprocedures en -middelen. • Alle speciale uitrustingen, benodigd voor het veilig behandelen van de specifieke lading(en). • Minimum toegestane temperaturen van de ladingtanks. • Noodprocedures. 	<p>1 Les fiches de données de sécurité (MSDS) ou des documents équivalents sont disponibles et fournissent les données nécessaires pour manipuler la cargaison en toute sécurité.</p> <p>Les renseignements sur chaque produit à manutentionner doivent être disponibles à bord du(des) bâtiment(s) et/ou à terre, avant et pendant l'opération. Les informations sur la cargaison, disponibles sous forme écrite, doivent comprendre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • une description complète des propriétés physiques et chimiques nécessaires pour confiner en toute sécurité la cargaison ; • les actions à entreprendre dans l'éventualité de déversements ou de fuites ; • les mesures à prendre en cas de contact accidentel d'une personne avec la cargaison ; • les procédures et les moyens de lutte contre l'incendie ; • tout équipement particulier nécessaire pour manutentionner en toute sécurité la/les cargaison(s) en question ; • la température minimale admissible de l'acier de la coque intérieure ; • les procédures d'urgence.
<p>2 A manufacturer's inhibition certificate, where applicable, has been provided.</p> <p>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"> • Name and amount of inhibitor added. • Date inhibitor was added and the normal duration of its effectiveness. • Any temperature limitations affecting the inhibitor. • The action to be taken should the length of the voyage exceed the effective lifetime of the inhibitor. <p>Document should be on board before departure.</p>	<p>2 Er is, indien van toepassing, een inhibitorverklaring van de fabrikant verstrekt.</p> <p>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"> • Naam en hoeveelheid van de toegevoegde inhibitor. • De datum waarop de inhibitor werd toegevoegd en de gebruikelijke werkingsduur. • Alle eventuele temperatuurbependingen die van invloed zijn op de inhibitor. • De te nemen maatregelen indien de duur van de reis de werkingsduur van de inhibitor dreigt te overschrijden. <p>Dit document moet aan boord zijn voor vertrek.</p>	<p>2 Un certificat d'inhibition a été fourni par le fabricant, le cas échéant.</p> <p>Quand la cargaison doit être stabilisée ou inhibée avant d'être manutentionnée, le bâtiment doit être en possession d'un certificat du fabricant établissant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le nom et la quantité de l'inhibiteur ajouté ; • la date à laquelle l'inhibiteur a été ajouté, et sa durée normale d'efficacité ; • toutes les limites de température ayant une influence sur l'inhibiteur ; • les actions à entreprendre si la durée du voyage dépasse la durée de vie efficace de l'inhibiteur. <p>Le document doit se trouver à bord avant le départ du bâtiment.</p>
<p>3 The cargo deck water spray system is ready for immediate use.</p> <p>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>3 Is het watersproeisysteem in de ladingzone gereed voor onmiddellijk gebruik</p> <p>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>3 Le système d'arrosage en pluie du pont du bâtiment est prêt pour une utilisation immédiate.</p> <p>Quand des produits inflammables ou toxiques sont manipulés, les systèmes d'arrosage doivent être testés régulièrement. Les détails des derniers tests doivent être échangés. Pendant les opérations, les installations doivent être prêtes à fonctionner immédiatement.</p>
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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>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.</p> <p>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>4 Les tenues et les équipements de protection (y compris les appareils respiratoires autonomes) sont en nombre suffisant, prêts pour une utilisation immédiate, et adaptés au produit manutentionné.</p> <p>Des équipements de protection appropriés, y compris des appareils de respiration autonome, des dispositifs de protection oculaire et des vêtements protecteurs, adaptés aux dangers spécifiques du produit manutentionné, doivent être immédiatement disponibles en nombre suffisant pour le personnel, aussi bien à bord qu'à terre. Les endroits où sont rangés ces équipements doivent être protégés des intempéries et clairement signalés. Toutes les personnes directement impliquées dans l'opération doivent utiliser ces équipements et ces vêtements chaque fois que la situation l'exige. Le personnel désigné pour utiliser les appareils respiratoires pendant les opérations doit être entraîné à leur bon usage. Le personnel non entraîné ou avec une forte pilosité faciale ne doit pas être désigné pour des opérations nécessitant l'usage d'appareils respiratoires.</p>

<p>5 Hold and inter-barrier spaces are properly inerted or filled with dry air, as required. 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>5 Ladingtankruimten en tussenbarrièreruimten zijn correct inert gemaakt of met droge lucht gevuld, zoals vereist. 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>5 Les espaces de cales et entre barrières sont correctement inertés ou remplis avec de l'air sec, selon les besoins. Les espaces qui, selon les règles de l'OMI pour le transport de gaz, doivent être mis sous atmosphère inerte, doivent être contrôlés par l'équipage du bâtiment avant l'arrivée.</p>
<p>6 All remote control valves are in working order. 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>6 Alle op afstand bedienbare afsluiters werken naar behoren. Alle op afstand bedienende ladingsysteemafsluiters van de tanker(s) en/of de terminal en hun stand-indicatiesystemen moeten regelmatig worden getest. Details over de laatste tests dienen uitgewisseld te worden.</p>	<p>6 Toutes les vannes télécommandées sont en bon état de marche. Toutes les vannes télécommandées du système de transfert de cargaison du(des) bâtiment(s) et/ou du terminal et leurs systèmes d'indication de position doivent être vérifiés régulièrement. Les détails des derniers tests doivent être échangés.</p>
<p>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. Agreement in writing should be reached on the maximum allowable working pressure in the cargo line system during operations.</p>	<p>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. Er moeten schriftelijke afspraken zijn gemaakt over de maximum toegestane werkdruk tijdens de overslag in het leidingsysteem.</p>	<p>7 Les pompes et compresseurs nécessaires pour la cargaison sont en bon état de marche, et les pressions maximales de service ont fait l'objet d'un accord entre les deux bâtiments ou entre le bâtiment et la terre. Un accord écrit doit être passé quant à la pression maximale de service admissible dans les conduites de cargaison lors des opérations.</p>
<p>8 Re-liquefaction or boil-off control equipment is in good order. It should be verified that re-liquefaction and boil-off control systems, if required, are functioning correctly prior to commencement of operations.</p>	<p>8 Her-condensatie of boil-off controlesysteem werkt naar behoren. Voorafgaande aan de werkzaamheden moet worden gecontroleerd of de her-condensatie en boil-off controlesystemen, indien nodig, goed functioneren.</p>	<p>8 Les équipements de reliqufaction ou de contrôle de l'évaporation de la cargaison sont en bon état de marche. Il faut vérifier avant le début des opérations que les dispositifs de reliqufaction et de contrôle de l'évaporation, si nécessaire, fonctionnent correctement.</p>
<p>9 The gas detection equipment has been properly set for the cargo, is calibrated, has been tested and inspected and is in good order. 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. Calibration of instruments should be carried out in accordance with the Safety Management System.</p>	<p>9 De gasdetectieapparatuur is juist ingesteld voor de lading, is gekalibreerd, getest en gekeurd en is in goede staat. 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>9 Le dispositif de détection de gaz a été correctement réglé pour la cargaison, étalonné, testé et inspecté, et est en bon état de marche. Une quantité de gaz appropriée doit être disponible pour pouvoir effectuer un test opérationnel sur le dispositif de détection de gaz. L'installation fixe de détection de gaz doit être testée pour le produit à manutentionner, avant le début des opérations. Le fonctionnement des alarmes doit avoir été testé et les informations concernant le dernier essai échangées. Des appareils portatifs de détection de gaz adaptés aux produits manipulés et capables de mesurer le niveau des gaz inflammables et/ou toxiques doivent être disponibles. Des appareils portatifs capables de mesurer les seuils d'inflammabilité doivent être soumis à un test opérationnel avec le produit à manipuler, avant le début des opérations. Un étalonnage des instruments doit être effectué en respectant les consignes du système de gestion de la sécurité.</p>
<p>10 Cargo system gauges and alarms are correctly set and in good order. Tanker(s) and/or shore cargo system gauges should be checked regularly to ensure that they are in good working order. In cases where it is possible to set alarms to different levels, the alarm should be set to the required level.</p>	<p>10 Niveaumeetsystemen en alarmen zijn correct ingesteld en in goede staat. De niveaumeetsystemen van de tanker(s) en/of de wal moeten regelmatig worden gecontroleerd om ervoor te zorgen dat ze goed functioneren. Indien alarmen op verschillende niveaus kunnen worden ingesteld, moeten de alarmen op het vereiste niveau worden ingesteld.</p>	<p>10 Les systèmes de mesure et d'alarme de la cargaison sont bien réglés et fonctionnent correctement. Les systèmes de jauges et d'alarmes du(des) bâtiment(s) et/ou du terminal doivent être vérifiés régulièrement pour s'assurer qu'ils sont en bon état de marche. Dans les cas où il est possible de régler les alarmes à différents niveaux, l'alarme doit être réglée au niveau requis.</p>
<p>11 Emergency shutdown systems have been tested and are working properly. Where possible, tanker(s) and/or shore emergency shutdown systems should be tested before commencement of cargo transfer.</p>	<p>11 Noodstopssystemen zijn getest en werken naar behoren. Waar mogelijk moeten noodstopssystemen van de tanker(s) en/of de wal worden getest vóór aanvang van de ladingoverdracht.</p>	<p>11 Les arrêts d'urgence ont été testés et fonctionnent correctement. Si possible, les dispositifs d'arrêt d'urgence du(des) bâtiment(s) et/ou du terminal doivent être testés avant le début des opérations de transfert de la cargaison.</p>
<p>12 (Both) Tanker(s) and/or shore have informed each other of the closing rate of ESD valves, automatic valves or similar devices. 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. 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. 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>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. 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. 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>12 Les deux bâtiments ou le bâtiment et la terre ont échangé les temps de fermeture de leurs vannes d'arrêt d'urgence, leurs vannes automatiques ou leurs dispositifs similaires respectifs. Des vannes d'arrêt automatique peuvent être installées sur les conduites de(s) bâtiment(s) et/ou du terminal. Entre autres paramètres, le fonctionnement de ces vannes peut être automatiquement commandé lorsqu'un certain niveau est atteint dans la citerne en chargement, à bord ou à terre. Le temps de fermeture de toutes les vannes automatiques doit être connu, et cette information doit être échangée. Quand des vannes automatiques sont installées et utilisées, la cadence de manutention de la cargaison doit être ajustée de telle sorte qu'une surpression se développant à la suite de la fermeture automatique d'une telle vanne n'exécède pas la pression nominale d'utilisation du système de conduites du(des) bâtiment(s) et/ou du terminal. D'autres moyens peuvent être installés pour faire baisser la surpression créée, comme un circuit de recirculation et des citernes tampons. Un accord écrit doit être passé entre le(s) Officier(s) responsable(s) du(des) bâtiment(s) et/ou le responsable désigné du terminal, indiquant si la cadence de manutention de la cargaison sera ajustée ou si d'autres systèmes seront utilisés. La cadence de sécurité doit être mentionnée dans cet accord.</p>

<p>13 Information has been exchanged between tanker(s) and/or shore on the maximum/ minimum temperatures/pressures of the cargo to be handled.</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>13 De tanker(s) en/of wal hebben informatie uitgewisseld over de maximum/minimum temperatuur en druk van de te behandelen lading.</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>13 Des informations ont été échangées entre le(s) bâtiment(s) et/ou la terre sur les valeurs maximales/minimales de température et de pression de la cargaison à manutentionner.</p> <p>Avant que les opérations ne commencent, il faut que les informations sur la température et la pression requises pour la cargaison soient échangées entre le(s) Officier(s) responsable(s) et le responsable désigné du terminal. Ces informations doivent être consignées par écrit.</p>
<p>14 Cargo tanks are protected against inadvertent overfilling at all times while any cargo operations are in progress.</p> <p>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>14 De ladingtanks zijn tijdens de overslagwerkzaamheden te allen tijde beschermd tegen onbedoelde overvulling.</p> <p>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>14 Les citernes à cargaison sont protégées en permanence contre un risque éventuel de débordement tout au long des opérations de manutention.</p> <p>Des dispositifs d'arrêt automatique sont normalement conçus pour fermer les vannes à liquides, et en cas de déchargement, pour couper les pompes de cargaison si le niveau de liquide dans une citerne quelconque dépasse le niveau maximal autorisé.</p> <p>Ce niveau doit être défini avec précision, et le fonctionnement des dispositifs doit être testé régulièrement. Si les dispositifs d'arrêt d'urgence du(des) bâtiment(s) et/ou à terre sont interconnectés, leur fonctionnement doit être vérifié avant le début des opérations de transfert de la cargaison.</p>
<p>15 The compressor room is properly ventilated, the electrical motor room is properly pressurised and the alarm system is working.</p> <p>Fans should be run for at least 10 minutes before cargo operations commence and then continuously during cargo operations.</p> <p>Audible and visual alarms, provided at airlocks associated with compressor/motor rooms, should be tested regularly.</p>	<p>15 De compressoruimte is goed geventileerd, de ruimte van de elektrische motor heeft de juiste druk en het alarmsysteem is ingeschakeld.</p> <p>De ventilatoren dienen minstens 10 minuten te draaien voordat de overslagwerkzaamheden beginnen en moeten vervolgens continu draaien gedurende de overslagwerkzaamheden. Akoestische alarmeren en visuele alarmeren, aangebracht bij luchtsluisen die in verbinding staan met compressor- en motorruimten, moeten regelmatig worden getest.</p>	<p>15 La salle des compresseurs est correctement ventilée, la salle des moteurs électriques est correctement pressurisée, et le système d'alarme fonctionne.</p> <p>Les ventilateurs doivent fonctionner au moins 10 minutes avant le début des opérations de transfert de la cargaison, puis en continu pendant ces opérations. Les alarmes sonores et visuelles, installées au niveau des clapets à air associés aux salles des compresseurs/moteurs, doivent être testées régulièrement.</p>
<p>16 Cargo tank relief valves are set correctly and actual relief valve settings are clearly and visibly displayed.</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>16 De veiligheidsventielen van de ladingtanks zijn correct ingesteld en de actuele instelwaarden zijn duidelijk zichtbaar.</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>16 Les soupapes de sûreté des citernes sont correctement réglées, et les réglages effectifs affichés de façon claire et visible.</p> <p>Dans les cas où il existe plus d'un réglage des soupapes de sûreté des citernes à cargaison, il faut vérifier que chaque soupape est réglée à la valeur requise pour la cargaison à manutentionner, et que le réglage effectif de ces soupapes est clairement et visiblement affiché à bord du(des) bâtiment(s). Les réglages des soupapes de sûreté doivent être inscrits sur la liste de contrôle.</p>
<p>17 The operating parameter (opening pressure) of the pressure valve (MARV) of the tanker have been considered and agreed.</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>17 De werkparameter (openingsdruk) van het overdrukventiel (MARV) van de tanker is besproken en overeengekomen.</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>17 Les paramètres de fonctionnement (pression d'ouverture) des soupapes (tarage maximal admissible des soupapes de sûreté) du bâtiment ont été pris en compte et ont fait l'objet d'un accord.</p> <p>L'abréviation anglaise MARVS (Maximum Allowable Relief Valve Setting) désigne le tarage maximal admissible des soupapes de sûreté des citernes à cargaison du bâtiment, tel que précisé sur le certificat de conformité/d'agrément de ce dernier.</p>
<p>18 The (port) authorities have been notified prior to cargo handling, if required.</p>	<p>18 De (haven)autoriteiten zijn, indien vereist, voorafgaand aan de overslagwerkzaamheden geïnformeerd.</p>	<p>18 Si nécessaire, les autorités (portuaires) ont été informées avant le début des opérations de manutention de la cargaison.</p>
<p>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.</p>	<p>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.</p>	<p>19 Si les autorités (portuaires) l'exigent, un coordinateur externe a été désigné et se trouve à bord en tant que coordinateur responsable de la manutention planifiée de la cargaison entre les deux bâtiments.</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 (m³) – 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 (m³) – Actuele temperatuur (°C) - Starttijd – Eindtijd – Stop door Tanker / **Tanker** : Ladingtanks – Tankvolume m³/100% - 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 (m³) – 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 (m³) – 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.

