

## TOELICHTING bij 702512

<p><b>RICHTLIJNEN VOOR HET INVULLEN VAN DE ZEEVAART / ZEEVAART VEILIGHEIDSCONTROLELIJST</b></p> <p><i>BELANGRIJKE OPMERKING: In geval van verschil of onduidelijkheid tussen de Engelse tekst en de Nederlandse tekst is de Nederlandse tekst doorslaggevend.</i></p>	<p><b>GUIDELINES FOR COMPLETING THE SHIP TO SHIP SAFETY CHECK LIST</b></p> <p><i>IMPORTANT NOTE: In the event of any conflict or inconsistency between the English text and the Dutch text, the Dutch text shall prevail.</i></p>
---	---

\* Hoewel aan de totstandkoming van deze toelichting de grootst mogelijk zorg is besteed aanvaardt de redactie en uitgever geen aansprakelijkheid voor de aanwezigheid van fouten en/of onvolkomenheden.

DEEL 'A' – VLOEISTOFFEN IN BULK – ALGEMEEN – FYSIEKE CONTROLES	PART 'A' - BULK LIQUID GENERAL – PHYSICAL CHECKS
<p><b>H. De overeengekomen fendering is in orde bevonden. De fender vastzetlijnen zijn in orde.</b></p> <p>Ter controle hiervan moet goed gelet worden op de noodzaak voor een adequate fendering. De fender bevestigingslijnen moeten in orde zijn.</p>	<p><b>H. The fendering arrangements are agreed as being satisfactory. The fender pennants are in order.</b></p> <p>In answering this statement, due regard should be given to the need for adequate fendering arrangements. The fender pennants must be in order.</p>
<p><b>1. Er is een veilige overstap mogelijk tussen beide schepen.</b></p> <p>De overstap dient zich zo ver als praktisch mogelijk van de manifolds te bevinden. De manier van overstap tussen beide schepen dient veilig, naar behoren bevestigd en voorzien te zijn van een goed bevestigd vangnet. Er dient extra aandacht aan een veilige overstap gegeven te worden indien het niveauverschil tussen de op- en afstapplaatsen tussen beide schepen groot is of naar verwachting groot kan worden.</p> <p>Bij gebruik van de loopplank van het schip moet er met het oog op een veilige en makkelijke overstap tussen beide schepen bij verschillen in getijde en veranderingen in vrijboord een ruime afstapplaats op beide schepen zijn.</p> <p>Op beide schepen dient een reddingsboei bij de overstapplaats aanwezig te zijn. De overstap dient in het donker veilig en goed verlicht te zijn. Personen die niets op het schip te zoeken hebben, of die geen toestemming van de kapitein hebben, dient de toegang tot het schip ontzegd te worden.</p>	<p><b>1. There is safe access between the two ships.</b></p> <p>The access should be positioned as far away from the manifolds as practicable. The means of access between the ships should be safe, properly secured and with a properly secured safety net fitted to it. Particular attention to safe access should be given where the difference in level between the point of access on the vessels is large, or is likely to become large.</p> <p>When ship's gangway is used, there should be an adequate landing area on the ships as to provide the gangway with a sufficient clear run of space and so maintain safe and convenient access to the ships in states of tide and changes in the ship's freeboard. A lifebuoy should be available on board the ships near the access. 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 ship.</p>
<p><b>2. Het schip is goed gemeerd.</b></p> <p>Schepen dienen goed bevestigd op hun ligplaats afgemeerd te blijven. Het bewegen van het schip langs pieren en kaden dient voorkomen te worden door alle afmeerkabels strak gespannen te houden. Er dient bijzondere aandacht gegeven te worden aan bewegingen van het schip als gevolg van de wind, stromingen, getijden of passerende schepen en aan de gang zijnde werkzaamheden.</p> <p>Staaltoew en vezeltoew dienen niet gelijktijdig in dezelfde richting gebruikt te worden (bv. als dwarstrossen, springlijnen, voor- of achtertrossen) vanwege het verschil in hun elastische eigenschappen.</p> <p>Na afmering dienen schepen die uitgerust zijn met automatische spanningslieren daarvan geen gebruik te maken in de automatische stand.</p> <p>Er dienen voorzieningen aanwezig te zijn voor het snel en veilig vrijlaten van het schip ingeval van een noodsituatie. In havens waar ankers gebruikt moeten worden dient aan dit punt speciale aandacht gegeven te worden.</p> <p>Onafhankelijk van de gebruikte methode van afmeren, dient er overeenstemming te zijn over de manier van vrijlating in een dergelijke situatie. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de eventueel daaraan verbonden risico's.</p> <p>Ankers die niet in gebruik zijn dienen stevig vast te zitten.</p>	<p><b>2. The ship is securely moored.</b></p> <p>Ships should remain adequately secured in their moorings. Alongside piers or quays, ranging of the ship should be prevented by keeping all mooring lines taut. Attention should be given to the movement of the ship caused by wind, currents, tides or passing ships 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.</p> <p>Once moored, ships 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 ship in case of an emergency. In ports where anchors are required to be used, special consideration should be given to this matter. Irrespective of the mooring method used, the emergency release operation should be agreed, taking into account the possible risks involved.</p> <p>Anchors not in use should be properly secured.</p>

<p><b>3. Het tussen beide schepen afgesproken communicatiesysteem is in werking en werkt naar behoren.</b></p> <p>De dienstdoende officieren op beide schepen zijn verantwoordelijk voor een zo efficiënt mogelijke communicatie.</p> <p>Bij gebruik van telefoons dienen deze permanent bemand te worden door personen die onmiddellijk contact met hun eigen supervisor kunnen opnemen. Daarnaast moet de supervisor alle gesprekken kunnen opheffen. Bij gebruik van RT/VHF-systemen 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 primaire en back-up communicatiesystemen dienen op de checklist vermeld te worden en de benodigde informatie aangaande telefoonnummers en/of te gebruiken kanalen dient uitgewisseld en vastgelegd te worden.</p> <p>De telefoon en draagbare RT/VHF-systemen dienen aan de van toepassing zijnde veiligheidseisen te voldoen.</p>	<p><b>3. The agreed inter-ship communication system is operative.</b></p> <p>Communication should be maintained in the most efficient way between the responsible officers on duty on the ships.</p> <p>When telephones are used, the telephones 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 RT/VHF 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 checklist and necessary information on telephone numbers and/or channels to be used should be exchanged and recorded.</p> <p>The telephone and portable RT/VHF systems should comply with the appropriate safety requirements.</p>
<p><b>4. De brandtrossen zijn correct gepositioneerd en gezekerd.</b></p> <p>Bij een afmeerboei dienen de brandtrossen aan de tegenovergestelde zijde van de afmeertros gepositioneerd te worden.</p> <p>Voor het aanbrengen van brandtrossen zijn op dit moment meerdere methoden in gebruik.</p>	<p><b>4. Emergency towing-off pennants are correctly rigged and positioned.</b></p> <p>At a buoy mooring, emergency towing-off pennants should be positioned on the side opposite to the hose string.</p> <p>There are various methods for rigging emergency towing-off pennants currently in use.</p>
<p><b>5. De brandslangen en brandblusapparatuur aan boord van het schip bevinden zich op de juiste plaats en zijn gebruiksklaar.</b></p> <p>De brandblusvoorzieningen aan boord bevinden zich op de juiste plaats en zijn direct inzetbaar.</p> <p>Er moet voldoende draagbare of vaste apparatuur aanwezig zijn om het hele vrachtedeck van het schip te kunnen beslaan. De hoofdbrandblussystemen van het schip dienen onder druk te staan of binnen een korte tijd op druk gebracht te kunnen worden.</p> <p>Beide schepen dienen ervoor te zorgen dat hun hoofdbrandblussystemen op een snelle en makkelijke manier aan elkaar gekoppeld kunnen worden. (zie vraag 28 ISGOTT/ISGINTT).</p>	<p><b>5. The ship's fire hoses and fire-fighting equipment is positioned and ready for immediate use.</b></p> <p>Fire-fighting equipment on board should be correctly positioned and ready for immediate use.</p> <p>Adequate units of fixed or portable equipment should be stationed to cover the ship's cargo deck. The ship's fire main systems should be pressurised or be capable of being pressurised at short notice.</p> <p>Both ships should ensure that their fire main systems can be inter-connected in a quick and easy way utilising. (refer to item 28 ISGOTT/ISGINTT).</p>
<p><b>7. De lading- en bunkerslangen, leidingen en manifolds van het schip verkeren in een goede conditie, zijn goed bevestigd en geschikt voor het beoogde gebruik.</b></p> <p>Slangen dienen in een goede conditie te zijn en op een juiste wijze aangebracht en bevestigd, zodat belasting en spanning die de ontwerpbeperking te boven gaan voorkomen worden.</p> <p>Alle flensverbindingen dienen volledig met bouten gezekerd te zijn; alle overige soorten verbindingen dienen op een deugdelijke manier gezekerd te zijn.</p> <p>Voorafgaand aan gebruik dient gecontroleerd te worden of het materiaal waarvan de slangen en leidingen vervaardigd is geschikt is voor de lading die moet worden overgeslagen, waarbij rekening gehouden moet worden met de temperatuur en de maximum werkdruk.</p> <p>Ladingslangen dienen onuitwisbaar gemarkeerd te zijn ter identificatie van de producten waarvoor ze geschikt zijn, onder vermelding van de maximum werkdruk, de testdruk en de laatste testdatum bij deze druk, en, bij gebruik van andere dan omgevingstemperaturen, de minimum en maximum werktemperaturen.</p>	<p><b>7. The ship's cargo and bunker hoses, pipelines and manifolds are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended.</b></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 should be fully bolted and any other types of connections should be properly secured.</p> <p>It should be ensured that the hoses and pipelines are 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, and, if used at temperatures other than ambient, maximum and minimum service temperatures.</p>

<p><b>9. Het ladingoverslagsysteem is adequaat geïsoleerd en afgetapt, zodat veilige verwijdering van blindflenzen voorafgaand aan het aansluiten mogelijk is.</b></p> <p>Er dient een voorziening aanwezig te zijn waaruit duidelijk blijkt dat de scheepsloadingsystemen geïsoleerd en afgetapt zijn, en dat gebruikt kan worden als bevestiging dat de blindflenzen veilig voorafgaand aan het aansluiten verwijderd kunnen worden. De beschikbare voorzieningen dienen bescherming te bieden tegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verontreiniging als gevolg van het onverwacht en ongecontroleerd ontsnappen van product uit het ladingsysteem.</li> <li>• Letsel van personeel als gevolg van druk die plotseling ongecontroleerd vrijkomt.</li> </ul>	<p><b>9. The cargo transfer system is sufficiently isolated and drained to allow safe removal of blank flanges prior to connection.</b></p> <p>A positive means confirming that the ship 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. The means should provide protection against:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pollution due to unexpected and uncontrolled release of product from the cargo system.</li> <li>• Injury to personnel due to pressure in the system suddenly being released in an uncontrolled manner.</li> </ul>
<p><b>10. Spuigaten en lekbakken aan boord zijn effectief afgesloten. Druipbakken bevinden zich in de juiste positie en zijn leeg.</b></p> <p>Waar van toepassing dienen alle spuigaten aan boord tijdens het werk goed afgesloten te zijn. Het verzamelde water dient van tijd tot tijd afgetapt te worden.</p> <p>Waar van toepassing dienen overeenkomstig de OCIMF-aanbevelingen de manifolds van het schip idealiter voorzien te zijn van vaste druipbakken. Bij afwezigheid van vaste druipbakken, dienen draagbare druipbakken gebruikt te worden.</p> <p>Alle druipbakken dienen wanneer nodig op een correcte manier geleegd te worden, maar in elk geval altijd na afloop van het werk.</p> <p>Alleen bij het omgaan met corrosieve vloeistoffen of gekoelde gassen mogen de spuigaten opengelaten worden, vooropgesteld dat er te allen tijde een ruime hoeveelheid water in de omgeving van de manifolds voorhanden is.</p>	<p><b>10. Scuppers and 'save-alls' on board are effectively plugged and drip trays are in position and empty.</b></p> <p>Where applicable, all scuppers on board should be properly plugged during the operations. Accumulation of water should be drained off periodically.</p> <p>The ship'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 is available at all times in the vicinity of the manifolds.</p>
<p><b>11. Spuigaten die tijdelijk geopend worden dienen voortdurend gemonitord te worden.</b></p> <p>Spuigaten die tijdelijk opgezet worden om bijvoorbeeld schoon regenwater van het vrachtdak te laten weglopen, dienen permanent en nauwlettend in de gaten gehouden te worden. Bij vermorsen op het dek of enig ander incident dat wellicht voor verontreiniging kan zorgen dient het spuigat onmiddellijk afgesloten te worden.</p>	<p><b>11. Scupper plugs removed temporarily will be monitored constantly.</b></p> <p>Scuppers that are temporarily unplugged, for example, in order to drain clean rainwater from the cargo deck, must be constantly and closely monitored.</p> <p>The scupper must be re-sealed immediately in the event of a deck spill or any other incident occurring that has the potential to cause pollution.</p>
<p><b>13. Alle niet gebruikte aansluitingen van de laad- en losleidingen en de bunkerleiding zijn deugdelijk afgeblind.</b></p> <p>Aansluitingen van niet gebruikte laad- en losleidingen en de bunkerleiding dienen gesloten en afgeblind te worden. Blindflenzen dienen volledig met bouten te worden gezekerd en eventueel andere gebruikte typen fittingen dienen correct te worden gezekerd.</p>	<p><b>13. The ship's unused cargo and bunker connections are properly secured with blank flanges fully bolted.</b></p> <p>Unused cargo and bunker line connections should be closed and blanked.</p> <p>Blank flanges should be fully bolted and other types of fittings, if used, properly secured.</p>
<p><b>15. Alle lading-, ballast- en bunkertankdeksels zijn gesloten.</b></p> <p>Alle openingen in de ladingtanks dienen gesloten en gasdicht te zijn, behalve de voor ventilatie bedoelde openingen (zie punt 29).</p> <p>Behalve bij gastankers mogen ullaging- en monsterpunten geopend worden voor de korte voor deze activiteiten benodigde tijd. Bij het uitvoeren van deze werkzaamheden dient rekening gehouden te worden met de benodigde voorzorgsmaatregelen ter voorkoming van een elektrostatische ontlading. Waar vereist op grond van internationale, nationale of plaatselijke voorschriften en overeenkomsten dient gebruik van gesloten ullaging- en monstersystemen te worden gemaakt.</p>	<p><b>15. All cargo, ballast and bunker tank lids are closed.</b></p> <p>Apart from the openings in use for tank venting (refer to item 29), all openings to cargo tanks should be closed and gastight.</p> <p>Except on gas tankers, ullaging and sampling points may be opened for the short periods necessary for ullaging and sampling, which activities should be conducted taking account of the controls necessary to avoid electrostatic discharge.</p> <p>Closed ullaging and sampling systems should be used where required by international, national or local regulations and agreements.</p>

<p><b>16. Afsluiters in lens- en overboordleidingen zijn, wanneer niet in gebruik, gesloten en zichtbaar gezekerd.</b>  Ervaring heeft het belang aangetoond van dit punt bij het vermijden van verontreiniging op schepen waarbij ladinglijnen en ballastsystemen met elkaar in verbinding staan. De afstandsbediening voor dergelijke afsluiters dient gemarkeerd te zijn om onbedoelde opening te voorkomen.  Zo nodig dient de veilige staat van de betreffende afsluiters visueel gecontroleerd te worden.</p>	<p><b>16. Sea and overboard discharge valves, when not in use, are closed and visibly secured.</b>  Experience shows the importance of this item in pollution avoidance on ships where cargo lines and ballast systems are interconnected. Remote operating controls for such valves should be identified in order to avoid inadvertent opening.  If appropriate, the security of the valves in question should be checked visually.</p>
<p><b>17. Alle externe deuren, poorten en ramen in de accommodatie, opslagplaatsen en ruimten met machines dienen gesloten te zijn. De machinekamerventilatie mag geopend zijn.</b>  Externe deuren, ramen en patrijspoorten in de accommodatie dienen tijdens de ladingoverslagwerkzaamheden gesloten te zijn. Op deze deuren dient duidelijk vermeld te worden dat ze gesloten moeten blijven tijdens dergelijk werk, maar zij mogen nooit op slot gedaan worden.  Deze verplichting staat een redelijke mate van toegang tot deze ruimten niet in de weg, maar deuren dienen niet onbewaakt open gelaten te worden.  De ventilatie in de machinekamer mag opengelaten worden. Sluiting ervan dient echter overwogen te worden wanneer dit geen negatieve gevolgen heeft voor de veilige en efficiënte werking van de betreffende machinekamerruimten.</p>	<p><b>17. All external doors, ports and windows in the accommodation, stores and machinery spaces are closed. Engine room vents may be open.</b>  External doors, windows and portholes in the accommodation should be closed during cargo operations. These doors should be clearly marked as such, but at no time should they be locked.  This requirement does not prevent reasonable access to spaces during operations, but doors should not be left open unattended.  Engine Room vents may be left open. However, consideration should be given to closing them where such action would not adversely impact on the safe and efficient operation of the engine room spaces served.</p>
<p><b>18. De incident- en brandbestrijdingsplannen bevinden zich buiten de accommodatie.</b>  Een volledige set incident- en brandbestrijdingsplannen dient permanent bewaard te worden in een duidelijk gemarkeerde, waterdichte behuizing buiten de accommodatie ter assistentie van de lokale brandweer. In de behuizing dient ook een bemanningslijst aanwezig te zijn.</p>	<p><b>18. The ship's emergency fire control plans are located externally.</b>  A set of fire control plans should be permanently stored in a prominently marked weather-tight enclosure outside the deckhouse for the assistance of onshore fire-fighting personnel. A crew list should also be included in this enclosure.</p>
<p><b>Indien het schip is uitgerust, of verplicht uitgerust moet zijn, met een Inert Gas Systeem (IGS), dienen de volgende punten fysiek gecontroleerd te worden.</b></p>	<p><b>If the ship is fitted, or required to be fitted, with an Inert Gas System (IGS), the following points should be physically checked.</b></p>
<p><b>19. De vaste IGS druk- en zuurstofgehalteregistratiesystemen dienen ingeschakeld te zijn en werken naar behoren.</b>  Alle registratiesystemen dienen ingeschakeld en gekalibreerd te zijn en naar behoren te werken.</p>	<p><b>19. Fixed IGS pressure and oxygen content recorders are working.</b>  All recording equipment should be switched on, calibrated and operating correctly.</p>
<p><b>20. De tankatmosfeer in alle tanks heeft een overdruk en bevat een zuurstofgehalte kleiner of gelijk aan 8% volume.</b>  Voor aanvang van de ladingoverslagwerkzaamheden dient de atmosferische druk in elke ladingtank gecontroleerd te worden op een zuurstofgehalte van 8 volumeprocent (8%) of minder. Geïntertiseerde ladingtanks dienen te allen tijde onder overdruk gehouden te worden.</p>	<p><b>20. All cargo tank atmospheres are at positive pressure with oxygen content of 8% or less by volume.</b>  Prior to commencement of cargo operations, each cargo tank atmosphere should be checked to verify an oxygen content of 8% or less by volume.  Inerted cargo tanks should be kept at a positive pressure at all times.</p>

DEEL 'B' – VLOEISTOFFEN IN BULK - ALGEMEEN – MONDELINGE CONTROLE	PART 'B' - BULK LIQUID GENERAL – VERBAL VERIFICATION
<p><b>21. Het schip is gereed om op eigen kracht te varen.</b>  Het schip dient in staat te zijn om binnen korte tijd op eigen kracht te varen, tenzij de havenmeester en, indien van toepassing, de Terminalvertegenwoordiger toestemming hebben gegeven voor het aan de ketting leggen van het schip.  Voordat toestemming verleend wordt moet er wellicht aan bepaalde voorwaarden voldaan worden.</p>	<p><b>21. The ship is ready to move under its own power.</b>  The ship should be able to move under its own power at short notice, unless permission to immobilise the ship has been granted by the Harbour Master and (if applicable) the Terminal Representative.  Certain conditions may have to be met for permission to be granted.</p>
<p><b>H. Een scheepsofficier is aangesteld als verantwoordelijke officier voor de geplande overslagwerkzaamheden tussen beide schepen.</b>  In overleg tussen beide schepen moet op één van de schepen een officier worden aangewezen die verantwoordelijk is voor de gezamenlijke ladinghandelingen</p>	<p><b>H. A ship's officer is appointed as responsible officer for the planned cargo handling between the two ships.</b>  In consultation between both ships an officer must be appointed on one of the ships who is responsible for the joint cargo handling.</p>
<p><b>22. Er is aan boord van beide schepen doelmatig dektoezicht aanwezig en adequate supervisie van de overslagwerkzaamheden.</b>  De werkzaamheden dienen op beide schepen onder voortdurend toezicht en supervisie te staan.  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 in te kunnen grijpen.  Het controlepersoneel op het schip dient daarbij een goede communicatie te onderhouden met de eigen supervisors.  Al het bij de werkzaamheden betrokken personeel dient bekend te zijn met de gevaren van de stoffen waarmee gewerkt wordt.</p>	<p><b>22. There is an effective deck watch in attendance on board and adequate supervision of operations on both ships.</b>  The operation should be under constant control and supervision on both ships.  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.  The controlling personnel on the ship and should maintain effective communications with their respective supervisors.  All personnel connected with the operations should be familiar with the dangers of the substances handled.</p>
<p><b>23. Er is voldoende personeel aan boord van beide schepen om een incident te kunnen bestrijden.</b>  Op elk moment tijdens de periode dat het schip afgemeerd ligt dient er voldoende personeel op beide schepen te zijn om een incident te kunnen bestrijden.</p>	<p><b>23. There are sufficient personnel on of board both ships to deal with an emergency.</b>  At all times during the ship's stay at the berth, a sufficient number of personnel should be present on both ships to deal with an emergency.</p>
<p><b>24. Er is overeenstemming over de procedures voor lading-, bunker- en ballasthandelingen.</b>  De procedures voor de voorgenomen werkzaamheden dienen vooraf gepland te worden. Ze dienen voorafgaand aan het begin van de werkzaamheden door de vertegenwoordigers van beide schepen besproken en overeengekomen te worden.  Gemaakte afspraken dienen formeel te worden vastgelegd en ondertekend door de vertegenwoordigers van beide schepen. 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 en wel ruim voor invoering ervan.  In elk geval dient de wijziging schriftelijk vastgelegd te worden binnen de werkperiode van die supervisors in wiens werkperiode afspraken over de wijziging werden gemaakt.</p>	<p><b>24. The procedures for cargo, bunker and ballast handling have been agreed.</b>  The procedures for the intended operation should be pre-planned. They should be discussed and agreed upon by the ships' representatives before operations commence.  Agreed arrangements should be formally recorded and signed by both ships' representatives. Any change in the agreed procedure that could affect the operation should be discussed by both parties and agreed upon.  After agreement has been reached by both parties, substantial changes should be set down in writing as soon as possible and in sufficient time before the change in procedure takes place.  At all events, the change should be set down in writing within the watch of those supervisors within whose watch agreement on the change was reached.</p>

<p>Bij dreiging van onweer dienen de werkzaamheden onderbroken en alle dek- en ventilatieopeningen gesloten te worden.</p> <p>De eigenschappen van de stoffen waarmee gewerkt wordt, de uitrusting van de schepen, en het vermogen van de bemanningen van beide schepen om de benodigde werkzaamheden uit te voeren en voldoende te beheersen, zijn stuk voor stuk factoren waarmee rekening gehouden moet worden bij het nagaan van de mogelijkheid om meerdere stoffen gelijktijdig te verwerken.</p> <p>Op beide schepen dienen in het donker de plaatsen met de manifolds op een veilige en goede wijze verlicht te zijn.</p> <p>De aanvankelijke en maximum overslagsnelheden, aftopsnelheden en gebruikelijke werkonderbrekingen dienen vooraf overeengekomen te worden, rekening houdende met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De aard van de te behandelen lading.</li> <li>• De opstelling en capaciteit van de overslaglijnen van het schip en de gasontluchtingssystemen.</li> <li>• De maximum toegestane druk en stroomsnelheid in de scheepsslangen.</li> <li>• Voorzorgsmaatregelen ter voorkoming van de opbouw van statische elektriciteit.</li> <li>• Alle andere stroomsnelheidsbeperkingen.</li> </ul> <p>Van al deze zaken dient een officieel verslag zoals eerder gemeld gemaakt te worden.</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 ships' equipment, the ability of the ships' crews 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, on both ships, 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"> <li>• The nature of the cargo to be handled.</li> <li>• The arrangement and capacity of the ship's cargo lines and gas venting systems.</li> <li>• The maximum allowable pressure and flow rate in both ships hoses.</li> <li>• Precautions to avoid accumulation of static electricity.</li> <li>• Any other flow control limitations.</li> </ul> <p>A record to this effect should be formally made as above.</p>
<p><b>25. Het alarmsignaal en de noodstopprocedure die door beide schepen gebruikt dienen te worden zijn toegelicht en voor iedereen duidelijk.</b></p> <p>Het afgesproken signaal dat bij een noodsituatie aan boord van het schip gebruikt moet worden dient voor al het personeel van beide schepen duidelijk te zijn.</p> <p>Er dienen tussen beide schepen afspraken te zijn over een noodstopprocedure. Deze afspraken moeten formeel worden vastgelegd en ondertekend door de vertegenwoordigers van beide schepen.</p> <p>De overeenkomst dient te vermelden onder welke omstandigheden de werkzaamheden onmiddellijk gestaakt moeten worden.</p> <p>Er dient goed nagedacht te worden over het mogelijkerwijze creëren van gevaarlijke situaties als gevolg van de noodstopprocedure.</p>	<p><b>25. The emergency signal and shutdown procedures to be used by both ship have been explained and understood.</b></p> <p>The agreed signal to be used in the event of an emergency arising on board should be clearly understood by the ships' personnel.</p> <p>An emergency shutdown procedure should be agreed between the two ships, formally recorded and signed by both ships' representatives.</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><b>26. De gevarenkaarten (MSDS – Material Safety Data Sheet) voor de lading die wordt overgeslagen, zijn uitgewisseld.</b></p> <p>Er dient op verzoek een gevarenkaart verkregen te kunnen worden van het schip dat het product aanlevert.</p> <p>Dergelijke gevarenkaarten dienen minimaal de volgende informatie te bevatten: de chemische naam van de afzonderlijke bestanddelen, de gebruikelijke naam, het UN-nummer en de maximum concentratie van eventueel aanwezige giftige bestanddelen, uitgedrukt, al naargelang van toepassing, als volumepercentage of in ppm.</p>	<p><b>26. Material safety data sheets (MSDS) for the cargo transfer have been exchanged where requested.</b></p> <p>An MSDS should be available from the ship supplying the product upon request.</p> <p>As a minimum, such information sheets should provide the constituents of the product by chemical name, name in common usage, UN number and the maximum concentration of any toxic components, expressed as a percentage by volume or as ppm, as appropriate.</p>
<p><b>27. De gevaren die verbonden zijn aan de giftige stoffen in de te behandelen lading zijn bekend en voor iedereen duidelijk.</b></p> <p>Veel tankladingen bevatten bestanddelen waarvan bekend is dat ze gevaarlijk zijn voor de menselijke gezondheid.</p>	<p><b>27. The hazards associated with toxic substances in the cargo being handled have been identified and understood.</b></p> <p>Many tanker cargoes contain components which are known to be hazardous to human</p>

<p>Om de effecten voor het overslagpersoneel 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 overslag.</p> <p>Daarnaast vereisen sommige havens dat dergelijke informatie direct beschikbaar is tijdens ladingoverslag en ingeval van onvoorzien vermorsen.</p> <p>Dit is met name van belang bij ladingen die H2S, benzeen of loodadditieven bevatten.</p>	<p>health. In order to minimize 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 or lead additives</p>
<p><b>29. Het overeengekomen tankventilatiesysteem zal gebruikt worden.</b></p> <p>Er dienen afspraken gemaakt en vastgelegd te worden over het ventilatiesysteem dat voor de overslagwerkzaamheden gebruikt gaat worden. Daarbij dient rekening gehouden te worden met het soort lading, en internationale, nationale of plaatselijke voorschriften en afspraken.</p> <p>Er bestaan drie basissystemen voor het ventileren van de tanks:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Openstelling aan de buitenlucht via ullagepoorten, beschermd door geschikte brandwerende schermen.</li> <li>2. Vaste ventilatiesystemen inclusief systemen met inert gas.</li> <li>3. Naar het andere schip via andere dampverzamelingsystemen.</li> </ol>	<p><b>29. The agreed tank venting system will be used.</b></p> <p>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.</p> <p>There are three basic systems for venting tanks:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Open to atmosphere via open ullage ports, protected by suitable flame screens.</li> <li>2. Fixed venting systems which includes inert gas systems.</li> <li>3. To the other ship through other vapour collection systems.</li> </ol>
<p><b>30. Er is overeenstemming over de vereisten voor gesloten ladingoverslag.</b></p> <p>Veel havens en terminals stellen als eis dat wanneer een schip ballast inneemt, aan het laden of lossen is, de ullage- en sightingpoorten gesloten dienen te blijven.</p> <p>Op dergelijke schepen dient een voorziening aanwezig te zijn voor het monitoren van de tankinhoud, hetzij via een vast aangebracht meetstelsel of een draagbaar systeem dat door een dampprop gevoerd wordt, bij voorkeur ondersteund door een onafhankelijk werkend overvulalarmsysteem.</p>	<p><b>30. The requirements for closed operations have been agreed.</b></p> <p>It is a requirement of many ports and terminals that when the ship is ballasting, loading and discharging, it operates without recourse to opening ullage and sighting ports.</p> <p>Such ships will require the means to enable closed monitoring of tank contents, either by a fixed gauging system or by using portable equipment passed through a vapour lock, and preferably backed up by an independent overfill alarm system.</p>
<p><b>31. De werking van het overdruk- en onderdrukstelsel is getest.</b></p> <p>De werking van de over- en onderdrukafsluiters en/of de hogesnelheidsventilatieopeningen dient gecontroleerd te worden met behulp van de door de fabrikant verstrekte testapparatuur. Daarnaast is een goede controle, hetzij visueel of anderszins, van essentieel belang om ervoor te zorgen dat de checklist de afsluiter feitelijk bedient.</p> <p>In het verleden is het wel gebeurd dat een vastgelopen of stroef werkende ventilatieopening verantwoordelijk was voor het feit dat de aandrijf-as van de checklist ging verschuiven, waardoor het scheepspersoneel abusievelijk en met fatale gevolgen aannam dat de ventilatieopening naar behoren functioneerde.</p>	<p><b>31. The operation of the P/V system has been verified.</b></p> <p>The operation of the P/V valves and/or high velocity vents should be checked using the testing facility provided by the manufacturer.</p> <p>Furthermore, it is imperative that an adequate check is made, visually or otherwise, to ensure that the checklist is actually operating the valve.</p> <p>On occasion a seized or stiff vent has caused the checklist drive spindle to shear and the ship's personnel to assume, with disastrous consequences, that the vent was operational.</p>
<p><b>32. Bij een aangesloten dampretourleiding bestaat overeenstemming over de werkparameters.</b></p> <p>Waar nodig wordt een dampretourleiding gebruikt om de dampen terug te voeren naar de ladingtanks van het schip dat de lading heeft aangeleverd.</p> <p>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 beide schepen.</p>	<p><b>32. Where a vapour return line is connected, operating parameters have been agreed.</b></p> <p>Where required, a vapour return line will be used to return vapours to the cargo tanks of the ship that delivers the cargo.</p> <p>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 the ships' personnel.</p>



<p><b>33. Onafhankelijke 'hoog-niveau' alarmen (indien aanwezig) zijn operationeel en getest.</b>  Vanwege de toenemende afhankelijkheid van meetsystemen voor gesloten ladingoverslagwerk, is het belangrijk dat dergelijke systemen volledig operationeel zijn en dat er een back-up aanwezig is in de vorm van een onafhankelijk werkend overvulalarmsysteem. 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 het niveau waarop het overvulalarm is ingesteld. Elk afzonderlijk overvulalarm dient voorafgaand aan het laden bij de tank getest te worden om er zeker van te zijn dat het goed functioneert, tenzij het system voorzien is van een elektronisch werkende zelf-testvoorziening die de toestand van de alarmelektronica en – sensor en het ingestelde niveau controleert.</p>	<p><b>33. Independent high level alarms, if fitted, are operational and have been tested.</b>  Owing to the increasing reliance placed on gauging systems for closed cargo operations, it is important that such systems are fully operational and that back-up 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 which will enable operations to be shut down prior to the tank being overfilled. Under normal operations, the cargo tank should not be filled higher than the level at which the overfill alarm is set. Individual overfill alarms should be tested at the tank to ensure their proper operation prior to commencing loading unless the system is provided with an electronic self-testing capability which monitors the condition of the alarm circuitry and sensor and confirms the instrument set point.</p>
<p><b>36. Er zijn ruimtes aangewezen als rookruimtes en de rookvoorschriften worden nageleefd.</b>  Roken aan boord mag alleen plaatsvinden op daartoe door de kapitein aangewezen plaatsen. Plaatsen die direct bereikbaar zijn vanaf de buitenlucht mogen niet als rookplaatsen aangewezen worden. Plaatsen en kamers die bedoeld zijn als rookruimten dienen duidelijk als zodanig te worden aangegeven.</p>	<p><b>36. Smoking areas have been identified and requirements with regard to smoking are observed.</b>  Smoking on board the ship may only take place in areas specified by the ship's master. Places which are directly accessible from the outside should not be designated as places where smoking is permitted. Places and rooms designated as areas where smoking is permitted should be clearly marked as such.</p>
<p><b>37. De voorschriften voor onbeschermde verlichting worden nageleefd.</b>  Onder een open licht of vuur wordt het volgende verstaan: een open vlam, ontstaan van vonken, open elektrisch licht alsmede alle andere oppervlakken die een gelijke of hogere temperatuur hebben dan de minimum ontstekings temperatuur van de tijdens het werk te verwerken producten. Het gebruik van open licht of vuur aan boord van het schip en binnen een straal van 25 meter van het schip, dient verboden te worden, tenzij aan alle van toepassing zijnde voorschriften is voldaan en er overeenstemming is tussen het Havenbedrijf en de kapitein. De afstand moet wellicht vergroot worden voor schepen die gespecialiseerd zijn in het vervoer van bepaalde stoffen, zoals gastankers.</p>	<p><b>37. Naked light regulations are observed.</b>  A naked light or naked flame refers to the following: flame, spark formation, naked electric light or any surface with a temperature that is equal to or higher than the minimum ignition temperature of the products handled in the operation. The use of naked lights or naked flames on board the ship, and within a distance of 25 metres of the ship, should be prohibited, unless all applicable regulations have been met and agreement reached by the port authority and the master. This distance may have to be extended for ships of a specialised nature such as gas tankers.</p>
<p><b>38. De voorschriften voor schip/schip telefonie, mobiele telefoons en semafoons worden nageleefd.</b>  Telefoons voor schip/schip communicatie dienen aan de vereisten voor een explosie-vrije constructie te voldoen, behalve bij gebruik ervan in een veilige ruimte binnen de bemanningsverblijven. Mobiele telefoons en semafoons dienen niet op gevaarlijke plaatsen gebruikt te worden, tenzij daarvoor toestemming werd verleend door de bevoegde autoriteiten.</p>	<p><b>38. Ship/ship telephones, mobile phones and pager requirements are observed.</b>  Ship/ship telephones should comply with the requirements for explosion-proof construction except when placed and used in a safe space in the accommodation. Mobile phones and pagers should not be used in hazardous areas unless approved for such use by a competent authority.</p>
<p><b>39. Zaklampen voldoen aan de daaraan gestelde normen (Atex) en zijn goedgekeurd.</b>  Zaklampen voorzien van batterijen dienen van een veilig type te zijn en goedgekeurd door een bevoegde instantie. Beschadigde zaklampen mogen niet gebruikt te worden, zelfs indien zij nog werken.</p>	<p><b>39. Hand torches (flashlights) are of an approved type.</b>  Battery operated hand torches (flashlights) should be of a safe type which is approved by a competent authority. Damaged units, even though they may be capable of operation, should not be used.</p>

<p><b>40. Vaste VHF/UHF communicatieapparatuur en AIS apparatuur staan in de juiste powermode of zijn uitgeschakeld.</b> Vaste VHF/UHF en AIS apparatuur dient uitgeschakeld te zijn of op stand-by te staan (1 watt of minder), tenzij de kapitein de voorwaarden heeft vastgesteld waaronder de installatie veilig gebruikt kan worden.</p>	<p><b>40. Fixed VHF/UHF transceivers and AIS equipment are in the correct power mode or switched off.</b> Fixed VHF/UHF and AIS equipment should be switched off or on low power (1 watt or less) unless the master has established the conditions under which the installation may be used safely.</p>
<p><b>41. Draagbare VHF/UHF communicatieapparatuur voldoet aan de daaraan gestelde normen en is goedgekeurd.</b> Draagbare VHF/UHF sets dienen van een veilig type te zijn en goedgekeurd door een bevoegde instantie. VHF radio-telefoonsets mogen alleen gebruikt worden op internationaal overeengekomen frequentiebanden. De apparatuur dient goed onderhouden te zijn. Beschadigde apparatuur mag niet gebruikt worden, zelf indien de apparatuur nog wel werkt.</p>	<p><b>41. Portable VHF/UHF transceivers are of an approved type.</b>  Portable VHF/UHF sets should be of a safe type which is approved by a competent authority.  VHF radio-telephone sets may only operate in the internationally-agreed wave bands.  Equipment should be well maintained. Damaged units, even though they may be capable of operation, should not be used.</p>
<p><b>42. De antennes van de hoofdzender van het schip zijn geaard en de radars zijn uitgeschakeld.</b> Het hoofdradiostation van het schip dient tijdens het verblijf in de haven niet gebruikt te worden, behalve voor ontvangstdoeleinden. De hoofdzenderantennes dienen ontkoppeld en geaard te worden. Satellietcommunicatieapparatuur kan normaal gebruikt worden, tenzij anderszins vermeld. De radarinstallatie van het schip dient niet gebruikt te worden tenzij de kapitein de voorwaarden heeft bepaald waaronder dit wel veilig kan gebeuren.</p>	<p><b>42. The ship's main radio transmitter aerials are earthed and radars are switched off.</b>  The ship's main radio station should not be used during the ship's stay in port, except for receiving purposes. The main transmitting aerials should be disconnected and earthed. Satellite communications equipment may be used normally, unless advised otherwise. The ship's radar installation should not be used unless the master has established the conditions under which the installation may be used safely.</p>
<p><b>43. Elektrische kabels naar draagbare elektrische apparatuur binnen de gevarenzone zijn losgekoppeld van de voeding.</b> Het gebruik van draagbare elektrische apparatuur met behulp van losse kabels dient verboden te worden in gevarenzones tijdens overslagwerkzaamheden. De apparatuur dient bij voorkeur uit de gevarenzone verwijderd te worden. In gebruik zijnde telefoonkabels ten behoeve van het communicatiesysteem tussen beide schepen dienen waar mogelijk buiten de gevarenzone geleid te worden. Waar dit onmogelijk is, dienen de kabels zo geleid en beschermd te worden dat het gebruik ervan niet tot een gevaarlijke situatie kan leiden.</p>	<p><b>43. Electric cables to portable electrical equipment within the hazardous area are disconnected from power.</b> The use of portable electrical equipment on wandering leads should be prohibited in hazardous zones during cargo operations and the equipment preferably removed from the hazardous zone. Telephone cables in use in the ship/ship 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><b>44. In ramen aanwezige airconditioning is losgekoppeld van de voeding.</b> In ramen aanwezige airconditioning dient van de voeding losgekoppeld te worden.</p>	<p><b>44. Window type air conditioning units are disconnected.</b> Window type air conditioning units should be disconnected from their power supply.</p>
<p><b>45. Binnen de accommodatie wordt een overdruk gehandhaafd.</b> Het is van essentieel belang dat in de accommodatie een overdruk in stand wordt gehouden om het binnendringen van schadelijke dampen te voorkomen. Dit kan worden bereikt middels airconditioning of gelijksoortige systemen die schone lucht aanzuigen vanuit ongevaarlijke plaatsen.</p>	<p><b>45. Positive pressure is maintained inside the accommodation.</b> It is essential that a positive pressure be maintained inside the accommodation in order to keep any hazardous vapours out. This can be achieved by air conditioning or similar systems which draw clean air from non-hazardous locations.</p>

<p><b>46. Er zijn maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat de pompkamer voldoende mechanisch geventileerd wordt.</b> Pompkamers dienen mechanisch geventileerd te worden. Het ventilatiesysteem dient een veilig klimaat in de gehele pompkamer te onderhouden en in werking te blijven gedurende de gehele duur van de overslagwerkzaamheden. Een eventueel aanwezig gasdetectiesysteem dient naar behoren te functioneren.</p>	<p><b>46. Measures have been taken to ensure sufficient mechanical ventilation in the pump room.</b> Pump rooms should be mechanically ventilated and the ventilation system, which should maintain a safe atmosphere throughout the pump room, should be kept running throughout cargo handling operations. The gas detection system, if fitted, should be functioning correctly.</p>
<p><b>47. Er is een vluchtwegvoorziening.</b> Naast de wijze van toegang zoals vermeld bij vraag 1, dient er ingeval van een noodsituatie een veilige en snelle vluchtweg aan boord beschikbaar te zijn. Hierbij zou het kunnen gaan om een reddingsboot, klaar voor direct gebruik bij voorkeur ter hoogte van het achterdek van het schip.</p>	<p><b>47. There is provision for an emergency escape.</b> In addition to the means of access referred to in question 1, a safe and quick emergency escape route should be available on board. On board the ship, it may consist of a lifeboat ready for immediate use, preferably at the aft of the ship.</p>
<p><b>48. Er is overeenstemming over de maximum windsterkte en golfhoogte waarbij de overslag kan plaatsvinden.</b> Er zijn talloze factoren die bijdragen aan de beslissing of de lading- of ballastwerkzaamheden voortgezet moeten worden. In overleg tussen beide schepen kunnen beperkende factoren besproken worden, waaronder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Windsnelheid en -richting en de gevolgen daarvan op de ladingoverslagslangen.</li> <li>• Windsnelheid en -richting en de gevolgen daarvan op de stabiliteit van de ligplaats.</li> <li>• Windsnelheid en -richting en de gevolgen daarvan op de loopplanken</li> <li>• De gevolgen van de golfhoogte op de stabiliteit van de ligplaats of veiligheid van de loopplanken.</li> </ul> <p>Dergelijke beperkingen dienen duidelijk door beide partijen begrepen te worden. De criteria voor het stoppen met de overslagwerkzaamheden, het loskoppelen van slangen en ontruimen van de ligplaats dienen in de kolom 'Opmerkingen' op de checklist vermeld te worden.</p>	<p><b>48. The maximum wind and swell criteria for operations have been agreed.</b> There are numerous factors which will help determine whether cargo or ballast operations should continue. Discussion between the two ships should identify limiting factors which could include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wind speed/direction and the effect on cargo hoses</li> <li>• Wind speed/direction and the effect on mooring integrity</li> <li>• Wind speed/direction and the effect on gangways</li> <li>• Swell effects on mooring integrity or gangway safety</li> </ul> <p>Such limitations should be clearly understood by both parties. The criteria for stopping cargo, disconnecting hoses and vacating the berth should be written in the 'Remarks' column of the checklist.</p>
<p><b>H. Tijdens onweer worden ladinghandelingen van brandbare vloeistoffen, waarbij geen dampretourleiding wordt gebruikt, gestopt.</b> Bij nadering van onweer dienen de werkzaamheden opgeschort te worden en alle dek- en ventilatieopeningen gesloten te worden.</p>	<p><b>H. During electrical storms, the handling of flammable liquids is suspended unless a vapour return line is in use.</b> The operations should be suspended and all deck and vent openings closed on the approach of an electrical storm.</p>
<p><b>50. Indien van toepassing: er is overeenstemming over de procedures voor het ontvangen van stikstofgas voor inertie, purging of het blazen van leidingen.</b> Er dienen schriftelijke afspraken gemaakt te worden tussen beide schepen voor het leveren van inert gas, waarbij het benodigde volume precies omschreven wordt, alsmede de stroomsnelheid in kubieke meters per minuut. Er dient overeenstemming te zijn over de volgorde van het openen van de afsluiters voor aanvang en na beëindiging van de operatie, waarbij het ontvangende schip de controle heeft en blijft houden over de ontvangst. Aandacht dient geschonken te worden aan de juiste werking van de ventilatieopeningen om overdruk in een tank te voorkomen. De druk in de tanks dient gedurende de gehele operatie nauwgezet gemonitord te worden.</p>	<p><b>50. Where appropriate, procedures have been agreed for receiving nitrogen, either for inerting or purging ship's tanks, or for line cleaning.</b> Both ships should agree in writing on the inert gas supply, specifying the volume required, and the flow rate in cubic metres per minute.  The sequence of opening valves before beginning the operation and after completion should be agreed, so that the receiving ship 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. The tank pressure should be closely monitored throughout the operation.</p>

<p>De overeenkomst is van belang indien het leverende schip samengeperste stikstof (of lucht) wil gebruiken als drijfgas om haar leidingsysteem leeg te drukken in het ontvangende schip. Het ontvangende schip dient op de hoogte gebracht worden van de druk alsmede van de mogelijkheid van het ontvangen van gas in een ladingtank.</p>	<p>The agreement should be sought when the supplying ship wishes to use compressed nitrogen (or air) as a propellant, either for pigging to clear her lines into the receiving ship or to press cargo out of containment. The receiving ship should be informed of the pressure to be used and the possibility of receiving gas into a cargo tank.</p>
<p><b>Indien het schip is uitgerust, of verplicht uitgerust moet zijn, met een Inert Gas Systeem (IGS), dient aan de volgende punten aandacht besteed te worden.</b></p>	<p><b>If the ship is fitted, or is required to be fitted, with an Inert Gas System (IGS), the following statements should be addressed.</b></p>
<p><b>51. Het IGS is volledig operationeel en werkt naar behoren.</b> Het inert gassysteem dient veilig en in een goed werkende staat te verkeren, met de nadruk op alle automatische uitschakelmechanismen en bijbehorende alarmeren, terugslagklep, terugslagafsluiters, drukregelingscontrolesysteem, hoofddek IG lijndrukindicator, afzonderlijke IG tankafsluiters (indien aanwezig) en dek overdruk/onderdruk ophefvoorzieningen. Afzonderlijke IG tankafsluiters dienen, indien aanwezig, over duidelijk zichtbare en volledig functionerende open/dicht aanwijzing te beschikken.</p>	<p><b>51. The IGS is fully operational and in good working order.</b> The inert gas system should be in safe working order 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.  Individual tank IG valves (if fitted) should have easily identifiable and fully functioning open/close position indicators.</p>
<p><b>52. Terugslagkleppen of daarmee vergelijkbare uitrusting werken naar behoren.</b> Het is van essentieel belang dat de voorzieningen voor de terugslagkleppen zich in een goede en veilige staat bevinden. Met name dienen de watertoevoer naar de afsluiter en het goed functioneren van de alarmsystemen gecontroleerd te worden.</p>	<p><b>52. Deck seals, or equivalent, are in good working order.</b> 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><b>53. De vloeistofniveaus in de over- en onderdruk ophefvoorzieningen zijn in orde.</b> Er dient gecontroleerd te worden of het vloeistofniveau in de overdruk/onderdruk ophefvoorziening overeenstemt met de aanbevelingen van de fabrikant.</p>	<p><b>53. Liquid levels in Pressure/Vacuum breakers are correct.</b> Checks should be made to ensure the liquid level in the P/V breaker complies with manufacturer's recommendations.</p>
<p><b>54. De vaste en draagbare zuurstofmeters zijn gekalibreerd en werken naar behoren.</b>  Alle vaste en draagbare zuurstofmeters dienen conform de voorschriften van het bedrijf of instructies van de fabrikant gekalibreerd en gecontroleerd te worden. De inline zuurstofmeter/opnemer en voldoende draagbare zuurstofmeters dienen naar behoren te functioneren.</p>	<p><b>54. The fixed and portable oxygen analysers have been calibrated and are working properly.</b> All fixed and portable oxygen analysers should be calibrated and checked as required by the company and/or manufacturer's instructions. The in-line oxygen analyser/recorder and sufficient portable oxygen analysers should be working properly.</p>
<p><b>55. Alle afzonderlijke IGS tankafsluiters (indien aanwezig) zijn juist ingesteld en afgesloten.</b> Voor zowel lading- als loswerkzaamheden is het normaal en veilig alle afzonderlijke IG tankafsluiters (indien aanwezig) open te houden teneinde onbedoelde onder- en overdruk te voorkomen. Bij deze werkwijze is de druk in elke tank gelijk aan de hoofd IG tankdruk aan dek waardoor de overdruk/onderdruk ophefvoorziening fungeert als een veiligheidsklep bij excessieve over- of onderdruk. Indien afzonderlijke IG tankinlaatafsluiters gesloten worden vanwege mogelijke dampverontreiniging of drukverlaging voor het uitvoeren van metingen, dan moet de stand van de afsluiter voor iedereen die bij de ladingoverslagwerkzaamheden betrokken is duidelijk aangegeven worden. Elke afzonderlijke IG tankafsluiter dient afgesloten te kunnen worden onder verantwoordelijkheid van de verantwoordelijke officier.</p>	<p><b>55. All the individual tank IGS valves (if fitted) are correctly set and locked.</b> 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. In this mode of operation, each tank pressure will be the same as the deck main IG pressure and thus the P/V breaker will act as a safety valve in case of excessive over or under pressure. If individual tank IG supply valves are closed for reasons of potential vapour contamination or de-pressurisation for gauging, etc., then the status of the valve should be clearly indicated to all those involved in cargo operations.  Each individual tank IG valve should be fitted with a locking device under the control of a responsible officer.</p>

<p><b>56. Al het voor ladinghandelingen verantwoordelijke personeel is ervan op de hoogte dat bij storting van de Inert Gas Plant, de overslag moet worden gestaakt en het andere schip moet worden geïnformeerd.</b> In geval van storting van de IG Plant, dient de overslag van de lading, het de-ballastten en het uitvoeren van tankreinigingswerkzaamheden gestaakt te worden en het andere schip geïnformeerd te worden. Onder geen omstandigheid dienen de scheepsofficieren de atmosferische druk in welke tank dan ook beneden de normale atmosferische druk te laten komen.</p>	<p><b>56. All personnel in charge of cargo operations are aware that in the case of failure of the Inert Gas Plant, transhipment operations should cease and the other ship should be advised.</b> In the case of failure of the IG plant, the cargo transhipment operations, de-ballasting and tank cleaning should cease and the other ship should be advised.  Under no circumstances should the ship's officers allow the atmosphere in any tank to fall below atmospheric pressure.</p>
<p><b>Indien het schip is uitgerust met een 'Ruwe-aardolie wassysteem' (Crude Oil wash system – COW), en van plan is dit te gaan gebruiken, dient aan de volgende punten aandacht besteed te worden.</b></p>	<p><b>If the ship is fitted with a crude oil washing (COW) system, and intends to COW, the following statements should be addressed.</b></p>
<p><b>57. De 'Pre-Arrival' COW Checklist, zoals opgenomen in het goedgekeurde COW-handboek, is juist ingevuld.</b> Het goedgekeurde Crude Oil Washing Handboek bevat een 'Pre-Arrival Crude Oil Washing Checklist' die specifiek geldt voor elk afzonderlijk schip. De checklist dient door de verantwoordelijke officier van het schip voor aankomst in iedere loshaven waar gebruik van het systeem wordt overwogen, ingevuld te worden.</p>	<p><b>57. The Pre-Arrival COW Checklist, as contained in the approved COW Manual, has been satisfactorily completed.</b> The approved Crude Oil Washing Manual contains a Pre-Arrival Crude Oil Washing Checklist, specific to each ship, which should be completed by a responsible ship's officer prior to arrival at every discharge port where it is intended to undertake crude oil washing.</p>
<p><b>58. De COW-checklists voor gebruik voor, tijdens en na de COW, zoals opgenomen in het goedgekeurde COW-handboek, zijn beschikbaar en in gebruik.</b> Het goedgekeurde Crude Oil Washing Handboek bevat een Crude Oil Washing Checklist die specifiek geldt voor elk afzonderlijk schip voor gebruik voor, tijdens en na de crude oil washing werkzaamheden. Deze checklist dient op de daarvoor bestemde tijden ingevuld te worden.</p>	<p><b>58. The COW checklists for use before, during and after COW, as contained in the approved COW Manual, are available and being used.</b> The approved Crude Oil Washing Manual contains a Crude Oil Washing Checklist, specific to each ship, for use before, during and after crude oil washing operations. This Checklist should be completed at the appropriate times.</p>
<p><b>Indien het schip van plan is om tankreinigingswerkzaamheden uit te voeren langs het andere zeetankschip moeten de volgende bepalingen worden opgevolgd:</b></p>	<p><b>If the ship is planning to tank clean alongside, the following statements should be addressed:</b></p>
<p><b>59. Er zijn tankreinigingswerkzaamheden gepland tijdens het verblijf langs het andere schip.</b> Tijdens de bespreking voorafgaand aan de overslag tussen de vertegenwoordigers van beide schepen moet worden vastgesteld of er reinigingswerkzaamheden gepland staan tijdens het verblijf van het schip langs het andere schip. Dit dient aangetekend te worden op de checklist.</p>	<p><b>59. Tank cleaning operations are planned during the ship's stay alongside the other ship.</b>  During the pre-transfer discussion between the ships' representatives, it should be established whether any tank cleaning operations are planned while the ship is alongside and the checklist should be annotated accordingly.</p>
<p><b>60. Bij 'Ja': is er toestemming voor het uitvoeren van tankreinigingswerkzaamheden en overeenstemming over de te volgen procedures.</b> Alle eventuele benodigde goedkeuringen van de relevante instanties voor het uitvoeren van tankreinigingswerkzaamheden langs het andere schip zijn verkregen en bevestigd. Er dient overeenstemming te zijn over de te gebruiken methode voor de tankreinigingswerkzaamheden evenals over de omvang van de werkzaamheden.</p>	<p><b>60. If 'yes', the procedures and approvals for tank cleaning have been agreed.</b>  It should be confirmed that all necessary approvals that may be required to enable tank cleaning to be undertaken alongside have been obtained from relevant authorities. The method of tank cleaning to be used should be agreed, together with the scale of the operation.</p>
<p><b>61. Er is toestemming verleend voor werkzaamheden gericht op gasvrij maken.</b> Alle benodigde goedkeuringen voor werkzaamheden gericht op gasvrij maken langs het andere schip zijn verkregen en bevestigd. Dit dient aangetekend te worden op de checklist.</p>	<p><b>61. Permission has been granted for gas-freeing operations.</b> It should be confirmed that all necessary approvals have been obtained to permit the ship to undertake gas-freeing operations whilst alongside and the checklist should be annotated accordingly.</p>

DEEL 'C' – VLOEISTOFFEN IN BULK – CHEMICALIËN – MONDELINGE CONTROLE	PART 'C' - BULK LIQUID CHEMICALS – VERBAL VERIFICATION
<p><b>1. Gevarenkaarten met daarop de voor een veilige overslag benodigde gegevens zijn beschikbaar.</b>            Informatie over het te behandelen product dient aan boord van het schip beschikbaar te zijn en mede te omvatten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een volledige beschrijving van de fysieke en chemische eigenschappen, inclusief reactiviteit, die nodig is voor een veilige beheersing en overslag van de lading.</li> <li>• De te nemen maatregelen ingeval van vermorsen of lekkage.</li> <li>• Tegenmaatregelen ingeval van onbedoeld persoonlijk contact.</li> <li>• Brandbestrijdingsprocedures en -middelen.</li> </ul>	<p><b>1. Material Safety Data Sheets are available, providing the necessary data for the safe handling of the cargo.</b>            Information on the product to be handled should be available on board the ship and should include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A full description of the physical and chemical properties, including reactivity, necessary for the safe containment and transfer of the cargo.</li> <li>• Action to be taken in the event of spills or leaks.</li> <li>• Countermeasures in the event of accidental personal contact.</li> <li>• Fire-fighting procedures and fire-fighting equipment.</li> </ul>
<p><b>2. Een inhibitorcertificaat van de fabrikant is, zo nodig, verstrekt.</b>            In situaties waar ladingen gestabiliseerd moeten worden of de werking ervan chemisch afgeremd moet worden om te kunnen worden overgeslagen, dienen de schepen te beschikken over een certificaat van de fabrikant, voorzien van de volgende informatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Naam en hoeveelheid toegevoegde inhibitor.</li> <li>• De datum waarop de inhibitor werd toegevoegd en de gebruikelijke werkingsduur.</li> <li>• Alle eventuele temperatuurbependingen die van invloed zijn op de inhibitor.</li> <li>• De te nemen maatregelen indien de duur van de reis de effectieve werkingsduur van de inhibitor overschrijdt.</li> </ul>	<p><b>2. A manufacturer's inhibition certificate, where applicable, has been provided.</b>            Where cargoes are required to be stabilised or inhibited in order to be handled, ships should be provided with a certificate from the manufacturer stating:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Name and amount of inhibitor added.</li> <li>• Date inhibitor was added and the normal duration of its effectiveness.</li> <li>• Any temperature limitations affecting the inhibitor.</li> <li>• The action to be taken should the length of the voyage exceed the effective lifetime of the inhibitor.</li> </ul>
<p><b>3. Er is voldoende beschermende kleding en apparatuur (inclusief onafhankelijk werkende ademhalings-apparatuur) beschikbaar voor direct gebruik en geschikt voor het product dat wordt overgeslagen.</b>            Er dient voldoende geschikte beschermende apparatuur (waaronder onafhankelijk werkende ademhalingsapparatuur en beschermende kleding) voor al het operationele personeel aanwezig te zijn, geschikt voor de specifieke gevaren van het product dat wordt overgeslagen.</p>	<p><b>3. Sufficient protective clothing and equipment (including self-contained breathing apparatus) is ready for immediate use and is suitable for the product being handled.</b>            Suitable protective equipment (including self-contained breathing apparatus and protective clothing) appropriate to the specific dangers of the product handled, should be readily available in sufficient quantity for operational personnel on board.</p>
<p><b>4. Er zijn afspraken gemaakt over tegenmaatregelen bij onbedoeld contact van medewerkers met de lading.</b>            Er dienen voldoende en geschikte voorzieningen aanwezig te zijn om de gevolgen van kleine hoeveelheden gemorst product ongedaan te maken en deze te verwijderen. Bij ongewild in contact komen met het product is het gelet op het beperken van de gevolgen van belang dat er voldoende en geschikte tegenmaatregelen worden getroffen.            De gevarenkaarten dienen informatie te bevatten over hoe te handelen bij persoonlijk contact, rekening houdende met de specifieke eigenschappen van de lading. Het personeel dient op de hoogte te zijn van de te volgen procedures.            Een geschikte veiligheidsdouche en een voorziening om de ogen uit te spoelen dient in de directe omgeving aan boord waar de overslagwerkzaamheden regelmatig plaatsvinden aanwezig en klaar voor direct gebruik te zijn.</p>	<p><b>4. Countermeasures in the event of accidental personal contact with the cargo have been agreed.</b>            Sufficient and suitable means should be available to neutralise the effects and remove small quantities of spilled products. Should unforeseen personal contact occur, in order to limit the consequences it is important that sufficient and suitable countermeasures are taken.              The MSDS should contain information on how to handle such contact, having regard to the special properties of the cargo and personnel should be aware of the procedures to follow.              A suitable safety shower and eye-rinsing equipment should be fitted and ready for instant use in the immediate vicinity of places on board where operations regularly take place.</p>

<p><b>5. De snelheid van de ladingoverslag is afgestemd op de automatische noodstopvoorziening, indien in gebruik.</b>  Het schip kan eventueel met automatische afsluiters uitgerust zijn.  Deze afsluiters treden automatisch in werking wanneer, bijvoorbeeld, de hoeveelheid product in de tank die geladen wordt een bepaald niveau heeft bereikt.  Bij gebruik van dergelijke systemen dient de ladingoverslagsnelheid te worden vastgesteld om drukgolven als gevolg van het automatisch in werking treden van de afsluiters te voorkomen, aangezien anders schade aan scheepssystemen en de ladingoverslagslang zou kunnen ontstaan.  Alternatieve voorzieningen, zoals een recirculatiesysteem en buffertanks, kunnen aanwezig zijn om de ontstane drukgolven te elimineren.  De beide schepen dienen schriftelijke afspraken te maken met vermelding of de ladingoverslagsnelheid zal worden aangepast of dat er van alternatieve systemen gebruik gemaakt zal worden.</p>	<p><b>5. The cargo handling rate is compatible with the automatic shutdown system, if in use.</b>  Automatic shutdown valves may be fitted on the ship.  The action of these is automatically initiated, for example, by a certain level being reached in the ship tank being filled.  Where such systems are used, the cargo handling rate should be established to prevent pressure surges from the automatic closure of valves causing damage to ship systems or cargo hose.  Alternative means, such as a re-circulation system and buffer tanks, may be fitted to relieve the pressure surge created.  A written agreement should be made between the ships indicating whether the cargo handling rate will be adjusted or alternative systems will be used.</p>
<p><b>6. Ladingtankniveaumeetsystemen en alarmen zijn goed ingesteld en werken naar behoren.</b>  De ladingtankniveaumeetsystemen en alarmen van het schip dienen regelmatig gecontroleerd te worden om er zeker van te zijn dat ze naar behoren functioneren.  Indien het alarm op verschillende niveaus ingesteld kan worden, dient het vereiste niveau gekozen te worden.</p>	<p><b>6. Cargo system gauges and alarms are correctly set and in good working order.</b>  Ship's cargo system gauges and alarms should be regularly checked to ensure 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><b>7. Draagbare gasdetectiesinstrumenten zijn gebruiksgereed voor de te behandelen producten.</b>  De ter beschikking gestelde apparatuur moet, zo nodig, in staat zijn ontvlambare en/of giftige niveaus te meten.  Er dient geschikte apparatuur voorhanden te zijn om de instrumenten die de ontvlambaarheid meten te kalibreren.  Kalibrering dient voorafgaande aan de start van de werkzaamheden te geschieden.</p>	<p><b>7. Portable vapour detection instruments are readily available for the products being handled.</b>  The equipment provided should be capable of measuring, where appropriate, flammable and/or toxic levels.  Suitable equipment should be available to calibrate those instruments capable of measuring flammability.  Calibration should be carried out before the operation commences.</p>
<p><b>8. Informatie over de brandbestrijdingsmiddelen en –procedures is uitgewisseld.</b>  Er dient informatie uitgewisseld te worden over de beschikbaarheid van brandbestrijdingsapparatuur en de te volgen procedures ingeval van brand aan boord.  Hierbij dient speciale aandacht gegeven te worden aan producten die met water kunnen reageren of die specifieke brandbestrijdingsprocedures vereisen.</p>	<p><b>8. Information on fire-fighting equipment and procedures has been exchanged.</b>  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.  Special attention should be given to any products which are being handled which may be water reactive or which require specialised fire-fighting procedures.</p>
<p><b>9. Overslagslangen zijn vervaardigd van geschikt materiaal, en bestand tegen de werking van de te behandelen producten.</b>  Elke overslagslang dient onuitwisbaar gemarkeerd te zijn, zodat in één oogopslag gezien kan worden voor welke producten de slang geschikt is. De markering dient verder de maximale werkdruk, de testdruk en de datum waarop voor het laatst deze druk getest werd, en, zo nodig, bij andere dan omgevingstemperaturen, de minimum en maximum werktemperaturen.</p>	<p><b>9. Transfer hoses are of suitable material, resistant to the action of the products being handled.</b>  Each transfer hose should be indelibly marked so as to allow the identification of the products for which it is suitable, its specified maximum working pressure, the test pressure and last date of testing at this pressure, and, if used at temperatures other than ambient, its maximum and minimum service temperatures.</p>

**10. Ladinghandelingen worden uitgevoerd met behulp van het vaste leidingsysteem.**

Alle ladingwerkzaamheden dienen plaats te vinden middels de permanent geïnstalleerde leidingsystemen aan boord.

Indien het vanwege bijzondere operationele redenen nodig is om van losse overslaglijnen aan boord gebruik te maken, dient er zorgvuldig op gelet te worden dat dergelijke leidingen juist gepositioneerd en gemonteerd zijn om de eventuele met het gebruik ervan verbonden risico's te minimaliseren. Waar nodig dient de elektrische continuïteit van deze leidingen gecontroleerd te worden, en de lengte moet zo kort mogelijk gehouden worden.

Het gebruik van niet-permanent aangebrachte overslagapparatuur in tanks is over het algemeen niet toegestaan, tenzij daarvoor specifieke toestemming werd verleend.

Daar waar ladingslangen gebruikt worden voor de verbinding met het vaste leidingsysteem van het schip, dienen dergelijke verbindingen deugdelijk gezekeerd te worden, zo kort mogelijk gehouden te worden en elektrisch gezien deel uit te maken van de scheepsleiding.

Alle gebruikte slangen moeten geschikt zijn voor het beoogde doel en deugdelijk getest, gemarkeerd en gecertificeerd.

**10. Cargo handling is performed using the permanently-installed pipeline system.**

All cargo transfer should be through permanently-installed pipeline systems on board.

Should it be necessary, for specific operational reasons, to use portable cargo lines on board, care should be taken to ensure that these lines are correctly positioned and assembled in order to minimise any additional risks associated with their use.

Where necessary, the electrical continuity of these lines should be checked and their length should be kept as short as possible.

The use of non-permanent transfer equipment inside tanks is not generally permitted unless specific approvals have been obtained.

Whenever cargo hoses are used to make connections within the ship's permanent pipeline system, these connections should be properly secured, kept as short as possible and be electrically continuous to the ship's pipeline.

Any hoses used must be suitable for the service and be properly tested, marked and certified.



DEEL 'D' – VLOEIBAAR GAS IN BULK – MONDELINGE CONTROLE	PART 'D' - BULK LIQUEFIED GASES – VERBAL VERIFICATION
<p><b>1. Gevarenkaarten met daarop de voor een veilige overslag benodigde gegevens zijn beschikbaar.</b>            Informatie over het te behandelen product dient voor en tijdens de werkzaamheden aan boord van het schip beschikbaar te zijn.            De ladinginformatie dient in schriftelijke vorm onder andere te bestaan uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een volledige beschrijving van de fysieke en chemische eigenschappen, benodigd voor een veilige beheersing van de lading.</li> <li>• De te nemen maatregelen ingeval van vermorsen of lekkage.</li> <li>• Tegenmaatregelen ingeval van onbedoeld persoonlijk contact.</li> <li>• Brandbestrijdingsprocedures en -middelen.</li> <li>• Eventuele speciale apparatuur nodig voor het veilig behandelen van de betrokken lading(en).</li> <li>• De minimum toegestane staaltemperatuur van de binnenscheepsromp, en</li> <li>• Procedures ingeval van een noodsituatie.</li> </ul>	<p><b>1. Material Safety Data Sheets are available, providing the necessary data for the safe handling of the cargo.</b>            Information on each product to be handled should be available on board the ship before and during the operation.            Cargo information, in a written format, should include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A full description of the physical and chemical properties necessary for the safe containment of the cargo</li> <li>• Action to be taken in the event of spills or leaks</li> <li>• Countermeasures in the event of accidental personal contact</li> <li>• Fire-fighting procedures and fire-fighting equipment</li> <li>• Any special equipment needed for the safe handling of the particular cargo(es)</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimum allowable inner hull steel temperatures</li> <li>• Emergency procedures.</li> </ul>
<p><b>2. Een inhibitorcertificaat van de fabrikant is, zo nodig, verstrekt.</b>            In situaties waar ladingen gestabiliseerd moeten worden of de werking ervan chemisch afgeremd moet worden om te kunnen worden overgeslagen, dienen de schepen te beschikken over een certificaat van de fabrikant, voorzien van de volgende informatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Naam en hoeveelheid toegevoegde inhibitor.</li> <li>• De datum waarop de inhibitor werd toegevoegd en de gebruikelijke werkingsduur.</li> <li>• Alle eventuele temperatuurbependingen die van invloed zijn op de inhibitor.</li> <li>• De te nemen maatregelen indien de duur van de reis de effectieve werkingsduur van de inhibitor overschrijdt.</li> </ul>	<p><b>2. A manufacturer's inhibition certificate, where applicable, has been provided.</b>            Where cargoes are required to be stabilised or inhibited in order to be handled, ships should be provided with a certificate from the manufacturer stating:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Name and amount of inhibitor added</li> <li>• Date inhibitor was added and the normal duration of its effectiveness</li> <li>• Any temperature limitations affecting the inhibitor</li> <li>• The action to be taken should the length of the voyage exceed the effective lifetime of the inhibitor.</li> </ul>
<p><b>3. Het watersproeisysteem is gebruiksgereed en direct inzetbaar.</b>            In situaties waarbij ontvlambare of giftige producten worden behandeld, dienen de watersproeisystemen regelmatig getest te worden. Gegevens over de laatste tests dienen uitgewisseld te worden.            Tijdens de werkzaamheden dienen de systemen klaar voor onmiddellijk gebruik gehouden te worden.</p>	<p><b>3. The water spray system is ready for immediate use.</b>            In cases where flammable or toxic products are handled, water spray systems should be regularly tested. Details of the last tests should be exchanged.            During operations the systems should be kept ready for immediate use.</p>
<p><b>4. Er is voldoende beschermende kleding en apparatuur (inclusief onafhankelijk werkende ademhalings-apparatuur) beschikbaar voor direct gebruik en geschikt voor het product dat wordt overgeslagen.</b>            Er dient voldoende geschikte beschermende apparatuur waaronder onafhankelijk werkende ademhalingsapparatuur, oogbescherming en beschermende kleding voor al het operationele personeel aanwezig te zijn, geschikt voor de specifieke gevaren van het product dat wordt overgeslagen.            De opslagplaatsen voor deze apparatuur dienen duidelijk te worden aangegeven en tegen weersinvloeden beschermd te worden.</p>	<p><b>4. Sufficient protective clothing and equipment (including self-contained breathing apparatus) is ready for immediate use and is suitable for the product being handled.</b>            Suitable protective equipment, including self-contained breathing apparatus, eye protection and protective clothing appropriate to the specific dangers of the product handled, should be available in sufficient quantity for operational personnel.            Storage places for this equipment should be protected from the weather and be clearly marked.</p>

<p>Al het direct bij het werk betrokken personeel dient indien vereist deze apparatuur en kleding te gebruiken.</p> <p>Personeel dat tijdens het werk gebruik moet maken van ademhalingsapparatuur dient in het veilig gebruik ervan te worden getraind.</p> <p>Personeel dat hier niet in getraind is en personen met gezichtshaar dienen niet voor werk waarbij ademhalingsapparatuur nodig is gekozen te worden.</p>	<p>All personnel directly involved in the operation should utilise this equipment and clothing whenever the situation requires.</p> <p>Personnel required to use breathing apparatus during operations should be trained in its safe use.</p> <p>Untrained personnel and personnel with facial hair should not be selected for operations involving the use of breathing apparatus.</p>
<p><b>5. Ruim en ruimten, direct grenzend aan ladingtanks zijn in overeenstemming met de eisen correct geïnertiseerd of gevuld met droge lucht.</b></p> <p>De ruimten die volgens de IMO Gas Carrier Codes geïnertiseerd moeten worden dienen voorafgaande aan de aankomst door het scheepspersoneel gecontroleerd te worden.</p>	<p><b>5. Hold and inter-barrier spaces are properly inerted or filled with dry air, as required.</b></p> <p>The spaces that are required to be inerted by the IMO Gas Carrier Codes should be checked by ship's personnel prior to arrival.</p>
<p><b>6. Alle op afstand bedienbare afsluiters werken naar behoren.</b></p> <p>Alle op afstand bedienbare ladingsysteemafsluiters en de systemen die hun stand aangeven dienen regelmatig getest te worden.</p> <p>Informatie over de laatst gehouden tests dient uitgewisseld te worden.</p>	<p><b>6. All remote control valves are in working order.</b></p> <p>All ship's cargo system remote control valves and their position-indicating systems should be regularly tested.</p> <p>Details of the last tests should be exchanged.</p>
<p><b>7. De benodigde ladingpompen en compressoren werken naar behoren, en er is overeenstemming tussen de beide schepen over de maximale werkdrukken.</b></p> <p>Er dienen schriftelijke afspraken te zijn gemaakt over de maximum toegestane druk in het overslagleidingsstelsel tijdens de werkzaamheden.</p>	<p><b>7. The required cargo pumps and compressors are in good working order, and the maximum working pressures have been agreed between both ships.</b></p> <p>Agreement in writing should be reached on the maximum allowable working pressure in the cargo line system during operations</p>
<p><b>8. Re-liquefactie of boil-off controlesystemen werken naar behoren.</b></p> <p>Voorafgaande aan de werkzaamheden dient gecontroleerd te worden dat de re-liquefactie en boil-off systemen, indien vereist, naar behoren functioneren.</p>	<p><b>8. Re-liquefaction or boil off control equipment is in good working order.</b></p> <p>It should be verified that reliquefaction and boil off control systems, if required, are functioning correctly prior to commencement of operations.</p>
<p><b>9. De gasdetectieapparatuur is juist ingesteld voor de lading, gekalibreerd en werkt naar behoren.</b></p> <p>Voor het kalibreren van de gasdetectieapparatuur dient spangas aanwezig te zijn.</p> <p>Voorafgaande aan de werkzaamheden dient de vaste gasdetectieapparatuur gekalibreerd te worden voor het te behandelen product. Het alarmsysteem dient getest te zijn en informatie over de laatst gehouden tests moet uitgewisseld zijn.</p> <p>Draagbare gasdetectieapparatuur, geschikt voor zowel de producten in kwestie als het meten van ontvlambaarheids- en giftigheidsniveaus, dient beschikbaar te zijn.</p> <p>Draagbare apparatuur geschikt voor het meten binnen het ontbrandingsbereik dient gekalibreerd te zijn voor het product in kwestie voordat de werkzaamheden beginnen.</p>	<p><b>9. The gas detection equipment has been properly set for the cargo, is calibrated and in good working order.</b></p> <p>Span gas should be available to enable calibration of gas detection equipment. Fixed gas detection equipment should be calibrated 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.</p> <p>Portable gas detection instruments, suitable for the products handled, capable of measuring flammable and/or toxic levels, should be available.</p> <p>Portable instruments capable of measuring in the flammable range should be calibrated for the product to be handled before operations commence.</p>
<p><b>10. Ladingtankniveaumeetsystemen en alarmeren zijn goed ingesteld en werken naar behoren.</b></p> <p>De ladingtankniveaumeetsystemen en alarmeren van het schip dienen regelmatig gecontroleerd te worden om ervoor te zorgen dat ze naar behoren functioneren.</p> <p>Indien het alarm op verschillende niveaus ingesteld kan worden, dient het vereiste niveau gekozen te worden.</p>	<p><b>10. Cargo system gauges and alarms are correctly set and in good working order.</b></p> <p>Ship cargo system gauges should be regularly checked to ensure that they are in good working order.</p> <p>In cases where it is possible to set alarms to different levels, the alarm should be set to the required level.</p>
<p><b>11. Noodstopssystemen zijn getest en werken naar behoren.</b></p> <p>Waar mogelijk dienen noodstopssystemen zowel aan boord van beide schepen getest te worden voor aanvang van de ladingoverslag.</p>	<p><b>11. Emergency shutdown systems have been tested and are working properly.</b></p> <p>Where possible, the emergency shutdown systems of both ships should be tested before commencement of cargo transfer.</p>

<p><b>34. Er zijn adequate voorzieningen aanwezig voor de elektrische isolatie tussen beide schepen.</b></p> <p>Tenzij er maatregelen zijn genomen om de permanente elektrische verbinding tussen de leidingen van beide schepen als gevolg van de onderlinge slangverbinding tussen de schepen te verbreken, kunnen zwerfstromen, hoofdzakelijk afkomstig van corrosiepreventiesystemen, elektrische vonken veroorzaken ter hoogte van de flensoppervlakken bij het aan- en afkoppelen van de slangen.</p> <p>Als alternatief kan voor elektrische isolatie gezorgd worden door het opnemen van een elektriciteit-isolerend slangstuk in elke afmeertros.</p> <p>Er dient gecontroleerd te worden of de elektrische isolatie aanwezig is, naar behoren werkt en niet teniet gedaan wordt door contact met een elektrisch geleidend materiaal.</p>	<p><b>34 . Adequate electrical isolation measures are in place in the ship/ship connection.</b></p> <p>Unless measures are taken to break the continuous electrical path between the ships' pipework provided by the ship/ship hoses, 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>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><b>12. De schepen hebben elkaar geïnformeerd over de sluitsnelheid van de noodstopafsluiters, automatische afsluiters en gelijksoortige apparatuur.</b></p> <p>Aan boord van de scheepssystemen kunnen automatische afsluiters aanwezig zijn. Naast andere parameters kan de werking van deze afsluiters automatisch in gang gezet worden wanneer het niveau in de te beladen tank een bepaalde hoogte heeft bereikt.</p> <p>De afsluitsnelheid van alle automatische afsluiters dient bekend en onderling uitgewisseld te zijn.</p> <p>Bij gebruik van vaste automatische afsluiters, dient de ladingsnelheid zodanig te worden aangepast dat een drukgolf als gevolg van de automatische sluiting van een dergelijke afsluiter de veilige werkdruk van het leidingsysteem van beide schepen niet te boven gaat.</p> <p>Als alternatief kunnen voorzieningen zijn aangebracht ter opheffing van de ontstane drukgolf, zoals recirculatiesystemen en buffertanks.</p> <p>Er dienen schriftelijke afspraken tussen de beide scheepssupervisors gemaakt te worden of de overslagsnelheid aangepast wordt of dat er alternatieve systemen gebruikt worden. De veilige ladingoverslagsnelheid dient in de overeenkomst te worden genoteerd.</p>	<p><b>12. The two ships have informed each other of the closing rate of ESD valves, automatic valves or similar devices.</b></p> <p>Automatic shutdown valves may be fitted in both the ship systems. Among other parameters, the action of these valves can be automatically initiated by a certain level being reached in the tank being loaded.</p> <p>The closing rate of any automatic valves should be known and this information should be exchanged.</p> <p>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 ship's pipeline system.</p> <p>Alternatively, means may be fitted to relieve the pressure surge created, such as recirculation systems and buffer tanks.</p> <p>A written agreement should be made between the ships' supervisors indicating whether the cargo handling rate will be adjusted or alternative systems will be used. The safe cargo handling rate should be noted in the agreement.</p>
<p><b>13. De schepen hebben informatie uitgewisseld over de maximum/minimum temperatuur/druk van de te behandelen lading.</b></p> <p>Voor aanvang van de werkzaamheden dienen de beide scheepsvertegenwoordigers informatie uit te wisselen over de vereisten qua temperatuur en druk van de lading. Deze informatie moet schriftelijk worden vastgelegd.</p>	<p><b>13. Information has been exchanged between ships on the maximum/ minimum temperatures/pressures of the cargo to be handled.</b></p> <p>Before operations commence, information should be exchanged between the two ships' representatives on cargo temperature/pressure requirements.</p> <p>This information should be in writing.</p>
<p><b>14. De ladingtanks zijn tijdens de overslagwerkzaamheden te allen tijde beschermd tegen overvulling.</b></p> <p>Automatische afsluitsystemen zijn normaliter ontworpen om de vloeistofafsluiters af te sluiten, en bij het lossen, de ladingpompen uit te schakelen mocht het vloeistofniveau in een tank boven het maximaal toegestane niveau uitkomen.</p> <p>Dit niveau moet nauwkeurig worden ingesteld en de werking van de apparatuur dient regelmatig getest te worden. Indien de afsluitsystemen tussen de schepen met elkaar verbonden worden, dient voorafgaande aan de ladingoverslag de goede werking van de systemen gecontroleerd te worden.</p>	<p><b>14. Cargo tanks are protected against inadvertent overfilling at all times while any cargo operations are in progress.</b></p> <p>Automatic shutdown systems are normally designed to shut 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 the shutdown systems of both ships are to be interconnected, then their operation must be checked before cargo transfer begins.</p>

<p><b>15. De compressorruimte is goed geventileerd; de elektrische motorruimte heeft voldoende overdruk en de alarmsystemen werken naar behoren.</b> De ventilatoren dienen minstens 10 minuten te draaien voordat de ladingwerkzaamheden beginnen. Tijdens de werkzaamheden dienen ze permanent te draaien. Hoorbare en visuele alarmsystemen, aanwezig bij airlocks behorende bij de compressor- en motorruimten, dienen regelmatig getest te worden.</p>	<p><b>15. The compressor room is properly ventilated; the electrical motor room is properly pressurised and the alarm system is working.</b> Fans should be run for at least 10 minutes before cargo operations commence and then continuously during cargo operations. Audible and visual alarms, provided at airlocks associated with compressor/motor rooms, should be regularly tested.</p>
<p><b>16. De werkparameters van de overdruk afsluiters van de ladingtanks zijn correct ingesteld en duidelijk zichtbaar.</b> In gevallen waarin het toegestaan is dat de druk in de ladingtank hoger is als de ingestelde waarde van de overdrukklep, dient gecontroleerd te worden dat het overdrukventiel ingesteld is volgens de waarde van de behandelde lading en dat de feitelijke instelling van het overdrukventiel duidelijk en goed leesbaar wordt weergegeven aan boord van het schip. De instelling van het overdrukventiel moet op de checklist worden genoteerd.</p>	<p><b>16. Cargo tank relief valves are set correctly and actual relief valve settings are clearly and visibly displayed.</b> 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 ship.  Relief valve settings should be recorded in the check-list.</p>
<p><b>H. De werkparameters (openingsdruk) van de overdrukventielen (MARV) van beide schepen zijn besproken en overeengekomen.</b> De gegevens over de aanspreekdruk van de overdrukventielen moeten worden afgestemd.</p>	<p><b>H. The operating parameters (opening pressure) of the pressure valves (MARV) of both ships have been considered and agreed.</b> The data regarding the response pressure of the pressure relief valves must be coordinated.</p>
<p><b>H. De havenmeester is voorafgaand aan de ladinghandelingen geïnformeerd.</b> Het aanvangstijdstip van de ladinghandelingen moet aan de havenmeester worden gemeld. <b>N.B.: de havenverordening schrijft voor dat ook het einde van de overslag aan de havenmeester gemeld dient te worden.</b></p>	<p><b>H. The Harbour Master has been notified prior to cargo handling.</b> The starting time of the cargo handling must be reported to the Harbour Master. <b>Please note: because of the Port bye-law also the completion of the transshipment must be reported to the Harbour Master.</b></p>
<p><b>H. Een externe coördinator is aangesteld en aan boord als verantwoordelijke coördinator voor de geplande ladinghandelingen tussen beide schepen zoals voorgeschreven door de plaatselijke autoriteiten.</b> Indien aangegeven als toestemmingvoorwaarde moet een externe coördinator voor de ladinghandelingen worden aangesteld. Indien deze externe coördinator niet wordt voorgeschreven moet een scheepsofficier aangesteld worden als coördinator van de ladinghandelingen.</p>	<p><b>H. An external co-ordinator has been appointed and is on board as co-ordinator responsible for the planned cargo handling between the two ships if required by the appropriate (local) authorities.</b> If stated as a condition for approval an external coordinator must be appointed for the cargo handling. If such an external coordinator is not stipulated a ship's officer must be appointed as coordinator of the cargo handling.</p>
<p><b>H. Een scheepsofficier is aangesteld als verantwoordelijke officier voor de geplande ladinghandelingen tussen beide schepen.</b> In overleg tussen beide schepen moet op één van de schepen een officier worden aangewezen die verantwoordelijk is voor de gezamenlijke ladinghandelingen.</p>	<p><b>H. A ship's officer has been appointed as officer responsible for the planned cargo handling between the two ships.</b> In consultation between both ships an officer must be appointed on one of the ships who is responsible for the joint cargo handling.</p>