

GUIDELINES FOR COMPLETING THE SHIP/SHORE SAFETY CHECK-LIST

RICHTLIJNEN VOOR HET INVULLEN VAN DE ZEEVAART/TERMINAL VEILIGHEIDSCHECKLIST*

*Omdat Engels de officiële voertaal van ISGOTT is, mogen de beslissingen voor de invulling van de checklist uitsluitend worden genomen op basis van de Engelse tekst. Hoewel aan de totstandkoming van de - enkel ondersteunende - vertaling de grootst mogelijk zorg is besteed aanvaarden redactie en uitgever geen aansprakelijkheid voor de aanwezigheid van fouten en/of onvolkomenheden in de Nederlandse tekst.

**GUIDELINES FOR COMPLETING THE
SHIP/SHORE SAFETY CHECK-LIST**

**RICHTLIJNEN VOOR HET INVULLEN VAN DE
ZEEVAART/TERMINAL VEILIGHEIDSCHECKLIST**

PART 'A' - BULK LIQUID GENERAL - PHYSICAL CHECKS

**DEEL 'A' - VLOEISTOFFEN IN BULK – ALGEMEEN -
FYSIEKE CONTROLES**

1. There is safe access between the ship and shore.

The access should be positioned as far away from the manifolds as practicable.

The means of access to the ship should be safe and may consist of an appropriate gangway or accommodation ladder 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 ship and the jetty or quay is large, or is likely to become large.

When terminal access facilities are not available and a ship's gangway is used, there should be an adequate landing area on the berth so as to provide the gangway with a sufficient clear run of space and so maintain safe and convenient access to the ship at all states of tide and changes in the ship's freeboard.

Near the access ashore, appropriate life-saving equipment should be provided by the terminal. A lifebuoy should be available on board the ship near the gangway or accommodation ladder.

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.

The terminal should control access to the jetty or berth in agreement with the ship.

2. The ship is securely moored.

When considering this item, due regard should be given to the need for adequate fendering arrangements.

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.

1. Er is een veilige toegang mogelijk tussen het schip en de terminal.

De toegang dient zich zo ver als praktisch mogelijk van de manifolds te bevinden.

De toegang tot het schip moet veilig zijn en bestaan uit een passende gangway of buitenboordtrap met een daaraan bevestigd vangnet, indien praktisch mogelijk.

Er dient extra aandacht aan een veilige toegang te worden gegeven indien het hoogteverschil tussen het schip en de steiger en/of kade groot is of naar verwachting groot kan worden.

Wanneer de terminal geen overstapfaciliteiten beschikbaar heeft en een loopplank van het schip wordt gebruikt, moet er een geschikte afstapplaats op de ligplaats zijn met voldoende vrije ruimte voor de loopplank om een veilige en gemakkelijke toegang tot het schip te verschaffen bij alle getijden en waterstanden en veranderingen in vrijboord van de tanker.

De terminal moet voor geschikte reddingsmiddelen in de nabijheid van de overstapplaats naar de wal zorgen. Een reddingsboei moet aan boord van het schip beschikbaar zijn, bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de loopplank of buitenboordtrap.

De overstap dient in het donker veilig en goed verlicht te zijn.

Personen die niet uit hoofde van hun dienst aan boord komen, of die geen toestemming van de schipper hebben, moet de toegang tot het schip geweigerd worden.

De terminal houdt, in overleg met het schip, het toezicht op de toegang tot de steiger of ligplaats.

2. Het schip is goed gemeerd, hierbij is gelet op de lokale omstandigheden.

Schepen dienen goed op hun ligplaats afgemeerd te blijven. Het bewegen van het schip dient door het op de juiste wijze plaatsen en strak houden van de meerdraden en trossen voorkomen te worden. Er dient extra aandacht gegeven te worden aan mogelijke bewegingen van het schip als gevolg van de wind, stroming, getijden of passerende schepen.

Wire ropes and fibre ropes should not be used together in the same direction (i.e. as breast lines, spring lines, head or stern lines) because of the difference in their elastic properties.

Once moored, 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.

Anchors not in use should be properly secured.

3.The agreed ship/shore communication system is operative.

Communication should be maintained in the most efficient way between the Responsible Officer on duty on the ship and the Terminal Representative.

When telephones are used, the telephone both on board and ashore should be continuously manned by a person who can immediately contact his respective supervisor. Additionally, the supervisor should have a facility to override all calls.

When radio systems are used, the units should preferably be portable and carried by the supervisor or a person who can get in touch with his respective supervisor immediately. Where fixed systems are used, the guidelines for telephones should apply.

The selected primary and back-up systems of communication should be recorded on the check-list and necessary information on telephone numbers and/or channels to be used should be exchanged and recorded.

The telephone and portable radio systems should comply with the appropriate safety requirements.

4.Emergency towing-off pennants are correctly rigged and positioned.

Unless the terminal specifically advises to the contrary, emergency towing-off pennants (fire wires) should be positioned on both the off-shore bow and quarter of the ship. At a buoy mooring, emergency towing-off pennants

Staaldraden en trossen dienen niet gelijktijdig in dezelfde richting gebruikt te worden (d.w.z. als dwarstrossen, springlijnen, voor- of achtertrossen) vanwege het verschil in hun elastische eigenschappen.

Het gebruik van automatische (self tension) lieren is verboden. Deze functie moet, indien aanwezig, uitgeschakeld zijn.

Het schip moet in een noodsituatie snel en veilig kunnen vertrekken. In havens waar ankers gebruikt moeten worden dient aan dit punt speciale aandacht gegeven te worden.

Onafhankelijk van de afmeermethode dient er overeenstemming te zijn over de manier van losmaken in een noodsituatie, rekening houdend met de eventueel daaraan verbonden risico's.

Ankers die niet in gebruik zijn dienen goed geborgd te zijn.

3.Het tussen de schepen en de wal afgesproken communicatiesysteem is getest en werkt naar behoren.

Er moet op efficiënte wijze communicatie worden onderhouden tussen de dienstdoende verantwoordelijke personen op het schip en/of de vertegenwoordiger van de terminal.

Bij gebruik van telefoons moet de telefoon zowel aan boord en aan de wal permanent bemand worden door een persoon die onmiddellijk contact met zijn betreffende supervisor kan opnemen. Bovendien moet de supervisor een voorziening hebben om alle gesprekken te kunnen overrulen.

Bij gebruik van radiosystemen dient de apparatuur bij voorkeur draagbaar te zijn en gedragen te worden door de supervisor of iemand die onmiddellijk contact kan opnemen met zijn supervisor. Bij gebruik van vaste systemen moeten de richtlijnen voor telefoons gebruikt worden.

De gekozen hoofd- en back-upcommunicatiesystemen dienen op de checklijst vermeld te worden en de benodigde informatie aangaande telefoonnummers en/of te gebruiken kanalen dient uitgewisseld en vastgelegd te worden.

De telefoon en draagbare RT/VHF-systemen dienen aan de van toepassing zijnde veiligheidseisen te voldoen.

4.Noodsleeptrossen zijn op de juiste wijze aangebracht.

Tenzij anders overeengekomen dienen noodsleeptrossen op voor en achterschip aan de buitenzijde te worden geplaatst. Bij een afmeerboei dienen de brandtrossen aan de tegenovergestelde zijde van de afmeertros

<p>should be positioned on the side opposite to the hose string. There are various methods for rigging emergency towing-off pennants currently in use. Some terminals may require a particular method to be used and the ship should be advised accordingly.</p> <p>5.The ship's fire hoses and fire-fighting equipment are positioned and ready for immediate use. See Question 6 below.</p> <p>6.The terminal's fire-fighting equipment is positioned and ready for immediate use. Fire-fighting equipment on board and on the jetty should be correctly positioned and ready for immediate use. Adequate units of fixed or portable equipment should be stationed to cover the ship's cargo deck and the jetty area, having due regard to the presence of both the ship and nearby shore tanks. The shore and ship's fire-main systems should be pressurised or be capable of being pressurised at short notice. Both ship and shore should ensure that their fire-main systems can be inter-connected in a quick and easy way utilising, if necessary, the International Shore Fire Connection (see Question 28).</p> <p>7.The ship's cargo and bunker hoses, pipelines and manifolds are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended. See Question 8 below.</p> <p>8.The terminal's cargo and bunker hoses or arms are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended. 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>Hoses and pipelines and metal arms should be constructed of a material suitable for the substance to be handled, taking into account its temperature and the maximum operating pressure.</p>	<p>gepositioneerd te worden. Er zijn meerdere mogelijkheden voor het aanbrengen van noodsleeptrassen. Sommige terminals vereisen een bepaalde methode en het schip moet dienovereenkomstig worden geadviseerd.</p> <p>5.De brandslangen of blusmonitoren brandblusapparatuur van het schip bevinden zich op de juiste plaats en zijn direct inzetbaar. Zie vraag 6.</p> <p>6.De brandblusapparatuur van de terminal bevindt zich op de juiste plaats en is klaar voor onmiddellijk gebruik. De brandblusapparatuur aan boord en op de steiger bevindt zich op de juiste plaats en is klaar voor onmiddellijk gebruik. Er moet voldoende geschikte draagbare of vaste uitrusting aanwezig zijn om de ladingzone en de steiger te dekken, rekening houdend met zowel de aanwezigheid van het schip als met nabijgelegen tanks aan de wal. De hoofdbrandblussystemen van de terminal en het schip moeten onder druk staan of in korte tijd op druk gebracht kunnen worden. Zowel het schip als de terminal moet ervoor zorgen dat hun hoofdbrandblussystemen op een snelle en gemakkelijke manier aan elkaar gekoppeld kunnen worden, zo nodig met gebruikmaking van de internationale wal-/schipverbinding (zie vraag 28).</p> <p>7.De laad-/lossslangen aan boord, pijpleidingen en manifolds verkeren in goede conditie, zijn op de juiste wijze vastgemaakt en geschikt voor het bedoelde gebruik. Deze vraag is opgenomen in vraag 8</p> <p>8.De laad-/lossslangen of armen van de terminal verkeren in goede conditie, zijn op de juiste wijze vastgemaakt en geschikt voor het bedoelde gebruik. Slangen moeten in een goede conditie verkeren en moeten op de juiste wijze vastgemaakt worden, zodat overmatige belastingen en spanningen hoger dan de ontwerpgegevens voorkomen worden. Alle boutgaten van flensverbindingen moeten van een volledig vastgezette bout zijn voorzien met een geschikte pakking ertussen. Andere verbindingen zoals snelkoppelingen moeten deugdelijk en op de juiste wijze bevestigd zijn. Slangen en leidingen en metalen ladingarmen moeten zijn vervaardigd van materiaal dat geschikt is voor het product die wordt overgeslagen, rekening</p>
---	---

<p>Cargo hoses should be indelibly marked so as to allow the identification of the products for which they are suitable, specified maximum working pressure, the test pressure and last date of testing at this pressure. If to be used at temperatures other than ambient, maximum and minimum service temperatures should be marked.</p> <p>9.The cargo transfer system is sufficiently isolated and drained to allow safe removal of blank flanges prior to connection.</p> <p>A positive means of confirming that both ship and shore cargo systems are isolated and drained should be in place and used to confirm that it is safe to remove blank flanges prior to connection. The means should provide protection against pollution due to unexpected and uncontrolled release of product from the cargo system and injury to personnel due to pressure in the system suddenly being released in an uncontrolled manner.</p> <p>10.Scuppers and save-alls on board are effectively plugged and drip trays are in position and empty.</p> <p>Where applicable, all scuppers on board should be properly plugged during the operations. Accumulation of water should be drained off periodically.</p> <p>The 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. 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>11.Temporarily removed scupper plugs will be constantly monitored.</p> <p>Scuppers that are temporarily unplugged, in order to drain clean rainwater from the cargo deck for example, must be constantly and closely monitored. The scupper must be re-sealed immediately in the event of a deck oil spill or any other incident that has the potential to cause pollution.</p>	<p>houdend met de temperatuur en de maximale werkingsdruk. Ladingslangen moeten onuitwisbaar gemarkeerd zijn om aan te geven voor welke producten ze geschikt zijn en wat de maximum werkdruk, de testdruk en de laatste testdatum is. Bij gebruik onder andere temperaturen dan de omgevingstemperatuur moeten de maximum en minimum werktemperaturen worden gemarkeerd.</p> <p>9.Het leidingsysteem is goed afgesloten en afgetapt, zodat voor het aankoppelen de blindflenzen op een veilige manier verwijderd kunnen worden.</p> <p>De leidingsystemen en aansluitingen van het schip en de terminal dienen zodanig afgesloten en vrij van product te zijn en dat de blindflenzen, vóór het aansluiten van de slang of laadarm, veilig verwijderd kunnen worden. De voorzieningen moeten bescherming bieden tegen verontreiniging als gevolg van het onverwacht en ongecontroleerd ontsnappen van product uit het ladingsysteem en tegen letsel van personeel als gevolg van druk in het systeem die plotseling ongecontroleerd vrijkomt.</p> <p>10.Spuigaten aan boord zijn goed afgesloten en lege metalen lekbakken zijn geplaatst.</p> <p>Waar van toepassing dienen alle spuigaten aan boord tijdens de laad-/loshandeling goed afgesloten te zijn. Eventueel regenwater dient van tijd tot tijd afgetapt te worden. Waar van toepassing zouden overeenkomstig de OCIMF-aanbevelingen de manifolds van het schip voorzien moeten zijn van vaste lekbakken. Bij afwezigheid van vaste lekbakken moeten draagbare metalen lekbakken worden gebruikt. Alle lekbakken dienen wanneer nodig op een juiste wijze zo snel mogelijk geleegd te worden. Wanneer alleen corrosieve vloeistoffen of gekoelde gassen worden verwerkt, moeten de spuigaten open gelaten worden, en moet gezorgd worden dat er altijd genoeg water beschikbaar is in de nabijheid van de manifolds.</p> <p>11.Spuigatafdichtingen die tijdelijk geopend worden, dienen voortdurend te worden bewaakt.</p> <p>Spuigaten die tijdelijk geopend worden om bijvoorbeeld schoon regenwater van het dek te laten weglopen, dienen permanent in het oog gehouden te worden. Bij het lekkage van olie op het dek of enig ander incident dat verontreiniging kan veroorzaken moeten de spuigaten onmiddellijk weer</p>
--	---

12. Shore spill containment and sumps are correctly managed.

Shore containment facilities, such as bund walls, drip trays and sump tanks, should be properly maintained, having been sized for an appropriate containment volume following a realistic risk assessment.

Jetty manifolds should ideally be provided with fixed drip trays; in their absence, portable drip trays should be used.

Spill or slop transfer facilities should be well maintained and, if not an automatic system, should be readily available to deal with spilled product or rainwater.

13. The ship's unused cargo and bunker connections are properly secured with blank flanges fully bolted.

See Question 14 below.

14. The terminal's unused cargo and bunker connections are properly secured with blank flanges fully bolted.

Unused cargo and bunker connections should be closed and blanked.

Blank flanges should be fully bolted and other types of fittings, if used, properly secured.

15. All cargo, ballast and bunker tank lids are closed.

Apart from the openings in use for tank venting (see Question 29), all openings to cargo, ballast and bunker tanks should be closed and gas tight.

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.

afgesloten worden.

12. Met lekbakken en spill-opvangsystemen aan de wal wordt op juiste wijze omgegaan.

Walvoorzieningen om gelekte vloeistof op te vangen, zoals opstaande randen, lekbakken en opvangtanks, moeten goed worden onderhouden en van de juiste afmetingen zijn voor de hoeveelheid product op basis van een realistische risicobeoordeling.

Steigermanifolds moeten als ideale situatie worden voorzien van vaste lekbakken; wanneer deze niet aanwezig zijn moeten draagbare metalen lekbakken worden gebruikt.

De voorzieningen opvang van gelekte vloeistof moeten goed worden onderhouden en, wanneer het geen automatisch systeem is, direct gebruiksklaar zijn om product of regenwater op te vangen.

13. Alle aan boord niet gebruikte aansluitingen van de laad-/losleidingen, de bunkeraansluitingen en dampretourleiding van het schip zijn afgesloten en goed geborgd.

Zie vraag 14 hieronder.

14. Alle op de terminal niet gebruikte aansluitingen van de laad-/losleidingen, de bunkeraansluitingen en dampretourleiding zijn afgesloten en goed geborgd.

Niet-gebruikte aansluitingen van laad- en losleidingen en bunkerleidingen moeten gesloten zijn.

Blindflenzen moeten volledig geborgd worden en eventueel andere gebruikte typen aansluitingen moeten correct worden geborgd.

15. Alle kijkpoorten, monsternameopeningen en openingen van de ballast- of bunkertanks zijn gesloten.

Alle openingen naar de lading, ballast en bunkertanks dienen gesloten en gasdicht te zijn, behalve de voor ventilatie van de ladingtank gebruikte openingen (zie vraag 29).

Behalve bij gastankers en producten waarbij dat niet is toegestaan mogen ullaging- en monsterpunten gedurende de korte tijd die nodig is voor ullaging en monsterneming worden geopend, welke activiteiten moeten worden uitgevoerd met inachtneming van de controles die nodig zijn ter voorkoming van elektrostatische ontlading.

<p>All recording equipment should be switched on, tested as per manufacturer's instructions and operating correctly.</p> <p>20.All cargo tank atmospheres are at positive pressure with oxygen content of 8% or less by volume. Prior to commencement of cargo operations, each cargo tank atmosphere should be checked to verify an oxygen content of 8% or less by volume. Oil and chemical tankers constructed on or after 1st January 2016 upward of 8.000 ton dead weight need an IGS system and the oxygen limit is 5%.</p>	<p>Indien nodig moet de vaste of draagbare meetapparatuur voor IGS-druk en zuurstofgehalte worden ingeschakeld en volgens de instructies van de fabrikant worden getest op correcte werking.</p> <p>20.Alle ladingtanks staan onder atmosferische overdruk met een zuurstofgehalte van 8 volumeprocent of minder. Vóór aanvang van de ladingoverslag moet de atmosferische druk in elke ladingtank gecontroleerd worden op een zuurstofgehalte van 8 volumeprocent of minder. Voor tankers gebouwd op of na 1 januari 2016 geldt een zuurstofgehalte van 5% voor tankers vanaf 8.000 ton. Inert Gas Systeem (IGS) gemaakte ladingtanks dienen te allen tijde onder overdruk gehouden te worden.</p>
<p>PART 'B' – BULK LIQUID GENERAL – VERBAL VERIFICATION</p>	<p>DEEL 'B' - VLOEISTOFFEN IN BULK - ALGEMEEN - MONDELINGE CONTROLE</p>
<p>21.The ship is ready to move under its own power. 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 port authority and the Terminal Representative. Certain conditions may have to be met for permission to be granted.</p> <p>22.There is an effective deck watch in attendance on board and adequate supervision of operations on the ship and in the terminal. The operation should be under constant control and supervision on the ship and in the terminal. Supervision should be aimed at preventing the development of hazardous situations. However, if such a situation arises, the controlling personnel should have adequate knowledge and the means available to take corrective action.</p> <p>The controlling personnel on the ship and in the terminal should maintain effective communications with their respective supervisors. All personnel connected with the operations should be familiar with the dangers of the substances handled and should wear appropriate protective clothing and equipment.</p>	<p>21.Het schip is gereed om op eigen kracht te varen. Het schip moet op korte termijn op eigen kracht kunnen varen, tenzij door de havenautoriteit en de vertegenwoordiger van de terminal toestemming is verleend dat dit niet hoeft. Het is mogelijk dat aan bepaalde voorwaarden moet worden voldaan alvorens toestemming wordt verleend.</p> <p>22.Er is aan boord een adequate dekwacht aanwezig en aan de wal is een adequaat toezicht voor de ladingoperaties verzekerd. De werkzaamheden moeten onder voortdurende controle en supervisie staan op het schip en de terminal. De supervisie dient gericht te zijn op het voorkomen van het ontstaan van gevaarlijke situaties. Indien een dergelijke situatie zich echter toch voordoet, dient het controlepersoneel over voldoende kennis en middelen te beschikken om corrigerend in te grijpen. Het controlepersoneel op schip en de terminal dient daarbij een goede onderlinge communicatie te onderhouden en met hun respectieve supervisors. Al het personeel, dat bij de werkzaamheden betrokken is, dient bekend te zijn met de gevaren van de stoffen waarmee gewerkt wordt en moet geschikte beschermende kleding en uitrusting dragen.</p>

23. There are sufficient personnel on board and ashore to deal with an emergency.

At all times during the ship's stay at the terminal, a sufficient number of personnel should be present on board the ship and in the shore installation to deal with an emergency.

24. The procedures for cargo, bunker and ballast handling have been agreed.

The procedures for the intended operation should be pre-planned. They should be discussed and agreed upon by the Responsible Officer and Terminal Representative prior to the start of the operations.

Agreed arrangements should be formally recorded and signed by both the Responsible Officer and Terminal Representative. Any change in the agreed procedure that could affect the operation should be discussed by both parties and agreed upon.

After both parties have reached agreement, substantial changes should be laid down in writing as soon as possible and in sufficient time before the change in procedure takes place. In any case, the change should be laid down in writing within the working period of those supervisors on board and ashore in whose working period agreement on the change was reached. The operations should be suspended and all deck and vent openings closed on the approach of an electrical storm.

The properties of the substances handled, the equipment of ship and shore installation, and the ability of the ship's crew and shore personnel to execute the necessary operations and to sufficiently control the operations are factors which should be taken into account when ascertaining the possibility of handling a number of substances concurrently.

The manifold areas, both on board and ashore, should be safely and properly illuminated during darkness.

The initial and maximum loading rates, topping-off rates and normal stopping times should be agreed, having regard to:

- The nature of the cargo to be handled.

23. Er is voldoende personeel aan boord en aan de wal om een noodsituatie te kunnen bestrijden.

Op elk moment gedurende het verblijf van het schip aan de terminal moet er voldoende personeel aan boord en op de walinstallatie aanwezig zijn om een noodsituatie te bestrijden.

24. Er is overeenstemming over de procedures voor lading-, bunker- en ballastbehandelingen.

De procedures voor de voorgenomen werkzaamheden dienen vooraf gepland te worden. Ze dienen voorafgaand aan het begin van de werkzaamheden door de verantwoordelijke personen en/of vertegenwoordiger van de terminal besproken en overeengekomen te worden.

Gemaakte afspraken moeten schriftelijk vastgelegd en ondertekend worden door de verantwoordelijke personen en/of vertegenwoordiger van de terminal. Elke wijziging in de overeengekomen procedure die van invloed zou kunnen zijn op de werkzaamheden dient door beide partijen besproken en overeengekomen te worden. Nadat beide partijen overeenstemming hebben bereikt, dienen ingrijpende wijzigingen zo spoedig mogelijk schriftelijk vastgelegd te worden, ruim voor de invoering ervan. In elk geval dient de wijziging schriftelijk vastgelegd te worden binnen de werkperiode van die supervisors aan boord en aan de wal in wiens werkperiode afspraken over de wijziging werden gemaakt.

Bij onweersdreiging dienen de alle laad-/ losactiviteiten onderbroken en alle dek- en ventilatieopeningen gesloten te worden. (Nadat alles is veilig gesteld dient personeel bij onweer niet buiten te blijven.)

De eigenschappen van de stoffen waarmee gewerkt wordt, de uitrusting van het schip en de walinstallatie en het mogelijkheid van de bemanning en het terminalpersoneel om de nodige werkzaamheden uit te voeren en te beheersen zijn factoren waarmee rekening gehouden moet worden bij het nagaan van de mogelijkheid om meerdere stoffen gelijktijdig geladen/gelost kunnen worden.

De plaatsen van de manifolds aan boord en op de terminal moeten in het donker veilig en goed verlicht zijn.

De aanvangs- en maximumoverslagsnelheden, aftopsnelheden en gebruikelijke werkonderbrekingen dienen overeengekomen te worden, rekening houdend met:

- De aard van de te behandelen lading.

<ul style="list-style-type: none"> • The arrangement and capacity of the ship's cargo lines and gas venting systems. • The maximum allowable pressure and flow rate in the ship/shore hoses and loading arms. • Precautions to avoid accumulation of static electricity. <p>• Any other flow control limitations. A record to this effect should be formally made as above.</p> <p>25.The emergency signal and shutdown procedure to be used by the ship and shore have been explained and understood. The agreed signal to be used in the event of an emergency arising ashore or on board should be clearly understood by shore and ship personnel.</p> <p>An emergency shutdown procedure should be agreed between ship and shore, formally recorded and signed by both the Responsible Officer and Terminal Representative. The agreement should state the circumstances in which operations have to be stopped immediately. Due regard should be given to the possible introduction of dangers associated with the emergency shutdown procedure.</p> <p>26.Material Safety Data Sheets (MSDS) for the cargo transfer have been exchanged where requested. An MSDS should be available on request to the receiver from the terminal or ship supplying the product. As a minimum, such information sheets should provide the constituents of the product by chemical name, name in common usage, UN number and the maximum concentration of any toxic components, expressed as a percentage by volume or as ppm.</p> <p>27.The hazards associated with toxic substances in the cargo being handled have been identified and understood. Many tanker cargoes contain components that are known to be hazardous to human health. In order to minimise the impact on personnel, information on cargo constituents should be available during the cargo transfer to enable the adoption of proper precautions.</p>	<ul style="list-style-type: none"> •De opstelling en capaciteit van de overslagleidingen en gasontluchtings-systemen van het schip. •De maximum toegestane druk en doorstromingssnelheid in de scheeps-/terminalslangen en laadarmen. •Voorzorgsmaatregelen ter voorkoming van de opbouw van statische elektriciteit. •Alle andere doorstromingsbeperkingen. <p>Van al deze zaken dient een officieel verslag, zoals eerder gemeld, gemaakt te worden.</p> <p>25.Het alarmsignaal en de noodstopprocedure van het schip en de terminal zijn bekend en voor iedereen duidelijk. Het afgesproken signaal dat bij een noodsituatie aan boord of op de terminal gebruikt wordt, dient voor het personeel aan boord en op de terminal duidelijk te zijn. Er moet een noodstopprocedure worden afgesproken tussen het schip en de terminal en formeel worden geregistreerd en ondertekend door zowel de verantwoordelijke officier als door de vertegenwoordiger van de terminal. De overeenkomst dient te vermelden onder welke omstandigheden de werkzaamheden onmiddellijk gestopt moeten worden. Er dient goed nagedacht te worden over het mogelijkerwijs creëren van gevaarlijke situaties als gevolg van de noodstopprocedure.</p> <p>26.De veiligheidsinformatiebladen (MSDS - Material Safety Data Sheets), of gelijkwaardig, van de lading zijn waar nodig uitgewisseld. Op verzoek van de ontvanger moet een MSDS beschikbaar worden gesteld door de terminal of het schip dat het product aflevert. Dergelijke informatiekaarten moeten ten minste de bestanddelen van het product met hun scheikundige naam, de gebruikelijke naam, het UN-nummer (indien van toepassing) en de maximum concentratie van eventueel aanwezige giftige bestanddelen, uitgedrukt in volumepercentage of in ppm, bevatten.</p> <p>27.De gevaren van giftige stoffen in de lading zijn bekend en worden begrepen. Veel scheepsladingen bevatten bestanddelen waarvan bekend is dat ze gevaarlijk zijn voor de menselijke gezondheid. Om de effecten voor het personeel zo klein mogelijk te maken dient met het oog op het nemen van de juiste voorzorgsmaatregelen informatie over de ladingbestanddelen</p>
---	--

In addition, some port states require such information to be readily available during cargo transfer and in the event of an accidental spill.

This is particularly relevant to cargoes that could contain H₂S, benzene or lead additives.

28. An International Shore Fire Connection has been provided.

The connection must meet the standard requirements and, if not actually connected prior to commencement of operations, should be readily available for use in an emergency.

29. The agreed tank venting system will be used.

Agreement should be reached and recorded as to the venting system to be used for the operation, taking into account the nature of the cargo and international, national or local regulations and agreements.

There are three basic systems for venting tanks:

1. Open to atmosphere via open ullage ports, protected by suitable flame screens.
2. Fixed venting systems which includes inert gas systems.
3. To shore through a vapour collection system (see Question 32 below).

30. The requirements for closed operations have been agreed.

It is a requirement of many terminals that, when the ship is ballasting into cargo tanks, loading or discharging, it operates without recourse to opening ullage and sighting ports. In these cases, 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.

31. The operation of the P/V system has been verified.

The operation of the P/V valves and/or high velocity vents should be checked using the testing facility provided by the manufacturer.

beschikbaar te zijn tijdens de ladingoverdracht.

Daarnaast eisen sommige havens dat dergelijke informatie direct beschikbaar is tijdens ladingoverdracht en in geval van onvoorziene mors van het product.

Dit is met name van belang bij ladingen die H₂S, benzeen, lood of andere additieven kunnen bevatten.

28. De internationale brandblusaansluiting is aanwezig.

Indien nodig moet de aansluiting voldoen aan de standardeisen en moet deze, indien niet daadwerkelijk aangesloten vóór aanvang van de werkzaamheden, onmiddellijk beschikbaar en klaar voor gebruik zijn in geval van een noodsituatie.

29. Het tankventilatiesysteem wordt op de overeengekomen wijze gebruikt.

Er moeten afspraken gemaakt en vastgelegd worden over het ventilatiesysteem dat voor de overslag gebruikt zal worden, daarbij rekening houdend met de aard van de lading en de internationale, nationale of plaatselijke voorschriften en afspraken.

Er bestaan vier basissystemen voor het ventileren van de tanks:

1. Afgassen tijdens belading naar de buitenlucht via toegelaten openingen, beschermd door geschikte vlambeveiligingsschermen.
2. Vaste ventilatiesystemen die inertgasinstallaties omvatten.
3. Tijdens belading van het schip naar de terminal afgassen via een dampverzamelingsstelsel (zie vraag 32 beneden).

30. De eisen voor gesloten ladingoverslag zijn overeengekomen.

Veel terminals stellen als eis dat wanneer een schip ballast inneemt, aan het laden of lossen is, de ullage- en sightingpoorten gesloten dienen te blijven. Op dergelijke schepen dient een voorziening aanwezig te zijn voor het gesloten monitoren van de tankinhoud, hetzij via een vast aangebracht meetstelsel of een draagbaar stelsel dat door een dampprop wordt gevoerd, bij voorkeur ondersteund door een onafhankelijk werkend overvulalarmsysteem.

31. De goede werking van het overdruk- en onderdrukstelsel is gecontroleerd.

De werking van de over- en onderdrukventielen en/of de hogesnelheidsafblaasventielen dienen volgens aanwijzing van de fabrikant gecontroleerd te

<p>Furthermore, it is imperative that an adequate check is made, visually or otherwise, to ensure that the check lift is actually operating the valve.</p> <p>On occasion, a seized or stiff vent has caused the check lift drive pin to shear and the ship's personnel to assume, with disastrous consequences, that the vent was operational.</p> <p>32.Where a vapour return line is connected, operating parameters have been agreed. Where required, a vapour return line will be used to return flammable vapours from the cargo tanks to shore. 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 ship and shore personnel.</p> <p>33.Independent high level alarms, if fitted, are operational and have been tested. Owing to the increasing reliance placed on gauging systems for closed cargo operations, it is important that such systems are fully operational and that backup is provided in the form of an independent overfill alarm arrangement. The alarm should provide audible and visual indication and should be set at a level that will enable operations to be shutdown prior to the tank being overfilled. Under normal operations, the cargo tank should not be filled higher than the level at which the overfill alarm is set.</p> <p>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>34.Adequate electrical insulating means are in place in the ship/shore connection. Unless measures are taken to break the continuous electrical path between ship and shore pipe work provided by the ship/shore hoses or metallic arms,</p>	<p>worden. Bovendien is het noodzakelijk voor aanvang van laad-/ losoperaties de onder- en overdrukventielen door middel van de handle of drukpen op goede werking te controleren. In het verleden is het wel gebeurd dat een vastgelopen of stroef werkende ventilatieopening verantwoordelijk was voor het feit dat de aandrijfpin van de checklist ging verschuiven, waardoor het scheepspersoneel abusievelijk en met fatale gevolgen aannam dat de ventilatieopening naar behoren functioneerde.</p> <p>32.Indien een dampretourleiding is aangesloten bestaat overeenstemming over de werkparameters. Waar nodig wordt een dampretourleiding gebruikt om ladingdampen terug te voeren van de scheepstanks naar de terminal. De maximum en minimum werkdrukken en eventuele andere beperkingen ten aanzien van de werking van het dampretourleidingsysteem dienen besproken te worden en overeengekomen te worden door het personeel van het schip en de terminal.</p> <p>33.Onafhankelijke 'hoog-niveau'-alarmen en/of noodstoppen, indien aanwezig, zijn bedrijfs gereed en getest. Vanwege de afhankelijkheid van meetsystemen voor gesloten ladingoverslag is het belangrijk dat dergelijke systemen volledig operationeel zijn en dat er een back-up aanwezig is in de vorm van een onafhankelijk 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 juist onder het niveau waarop het overvulalarm is ingesteld. Elk afzonderlijk overvulalarm dient voorafgaand aan het laden bij de tank getest te worden om ervoor te zorgen dat het goed functioneert, tenzij het systeem voorzien is van een elektronisch werkende zelftestvoorziening die de toestand van de alarmelektronica en –sensor en het ingestelde niveau controleert.</p> <p>34.Er is een adequate elektrische isolatie in de laad-/ losaansluiting (en indien aangesloten de dampretourleidingen,) tussen schip en terminal aanwezig. Tenzij er maatregelen zijn genomen om de permanente elektrische verbinding te verbreken tussen schip- en walleidingen die door de slangen of</p>
--	---

stray electric currents, mainly from corrosion prevention systems, can cause electric sparks at the flange faces when hoses are being connected and disconnected.

The passage of these currents is usually prevented by an insulating flange inserted at each jetty manifold outlet or incorporated in the construction of metallic arms. Alternatively, the electrical discontinuity may be provided by the inclusion of one length of electrically discontinuous hose in each hose string.

It should be ascertained that the means of electrical discontinuity is in place, that it is in good condition and is not being by-passed by contact with an electrically conductive material.

35. Shore lines are fitted with a non-return valve, or procedures to avoid back filling have been discussed.

In order to avoid cargo running back when discharge from a ship is stopped, either due to operational needs or excessive back pressure, the terminal should confirm that it has a positive system that will prevent unintended flow from the shore facility onto the ship.

Alternatively, a procedure should be agreed that will protect the ship.

36. Smoking rooms have been identified and smoking requirements are being observed.

Smoking on board the ship may only take place in areas specified by the Master in consultation with the Terminal Representative.

No smoking is allowed on the jetty and the adjacent area, except in buildings and places specified by the Terminal Representative in consultation with the Master.

Places that are directly accessible from the outside should not be designated as places where smoking is permitted.

Buildings, places and rooms designated as areas where smoking is permitted should be clearly marked as such.

37. Naked light regulations are being observed.

A naked light or open fire comprises the following: flame, spark formation, naked electric light or any surface with a temperature that is equal to or higher than the auto-ignition temperature of the products handled in the

metalen armen van schip/terminal wordt geleverd, kunnen zwerfstromen, onder andere van corrosiepreventiesystemen, elektrische vonken genereren op de flensvlakken wanneer slangen worden aangesloten en losgekoppeld. Deze zwerfstromen worden meestal voorkomen door het plaatsen van een isolerende flens in elke manifolduitgang op de steiger of inbouw in de constructie van de metalen armen. Alternatief kan de onderbreking van elektriciteit tot stand worden gebracht door het opnemen van een lengte elektrisch niet-geleidende slang in elke slangaaneenschakeling. Er moet worden vastgesteld of de elektriciteitonderbrekende middelen zijn aangebracht, in goede staat zijn en niet worden overbrugd door contact met elektrisch geleidend materiaal.

35. Bij lossing van het schip is de terminal uitgerust met een terugslagventiel in de leiding of er zijn procedures ter voorkoming van product-terugstroming besproken.

Om te voorkomen dat lading terugstroomt wanneer het lossen van een schip is gestopt, hetzij wegens operationele behoeften of door overmatige tegendruk, dient de terminal te bevestigen dat het een duidelijk systeem heeft dat ongewild terugstromen van de terminal naar het schip voorkomt. Alternatief moet er een procedure worden afgesproken die het schip beschermt.

36. De voorschriften voor roken zijn overeengekomen en worden nageleefd.

Roken aan boord mag alleen plaatsvinden op die plaatsen die door de schipper in overleg met de Terminalvertegenwoordiger zijn aangewezen.

Roken is niet toegestaan op de steiger en aangrenzende gebieden, behalve in gebouwen en plaatsen die gespecificeerd zijn door de vertegenwoordiger van de terminal in overleg met de schipper.

Plaatsen die direct bereikbaar zijn vanaf de buitenlucht mogen niet als rookplaatsen worden aangewezen.

Gebouwen, plaatsen en ruimten die zijn aangewezen als gebieden waar roken is toegestaan moeten duidelijk als zodanig worden gemarkeerd.

37. De voorschriften voor open vuur/licht zijn overeengekomen en worden nageleefd.

Onder open licht of open vuur wordt het volgende verstaan: vlam, vonkvorming, open elektrisch licht of elk oppervlak dat een gelijke of hogere temperatuur heeft dan de zelfontbrandingstemperatuur van de te verwerken

<p>operation. The use of naked lights or open fires 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, Terminal Representative and the Master.</p> <p>This distance may have to be extended for ships of a specialised nature such as gas tankers.</p> <p>38.Ship/shore telephones, mobile phones and pager requirements are being observed. Ship/shore telephones should comply with the requirements for explosion-proof construction, except when placed and used in a safe space in the accommodation. Mobile telephones and pagers should not be used in hazardous areas unless approved for such use by a competent authority.</p> <p>39.Hand torches (flashlights) are of an approved type. Battery operated hand torches (flashlights) should be of a safe type, approved by a competent authority. Damaged units, even though they may be capable of operation, should not be used.</p> <p>40.Fixed VHF/UHF transceivers and AIS equipment are on the correct power mode or switched off. Fixed VHF/UHF and AIS equipment should be switched off or on low power (1 watt or less) unless the Master, in consultation with the Terminal Representative, has established the conditions under which the installation may be used safely.</p> <p>41.Portable VHF/UHF transceivers are of an approved type. Portable VHF/UHF sets should be of a safe type, 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>42.The ship's main radio transmitter aerials are earthed and radars are</p>	<p>producten. Het gebruik van open licht of open vuur aan boord van het schip en binnen een afstand van 25 meter van het schip dient verboden te worden, tenzij aan alle van toepassing zijnde voorschriften is voldaan en er afspraken met de havenautoriteiten, de vertegenwoordiger van de terminal en de schipper zijn gemaakt. De afstand kan vergroot moeten worden voor schepen van speciale aard zoals gastankers.</p> <p>38.De vereisten voor draagbare elektronische apparatuur (bijv. voor communicatie) worden in acht genomen. Scheeps-/terminaltelefoons moeten voldoen aan de vereisten voor explosiebestendige constructies, behalve wanneer deze zijn ondergebracht en worden gebruikt in een veilige ruimte binnen de bemanningsverblijven. Mobiele telefoons en semafoons mogen niet in gevarenczones worden gebruikt, tenzij het gebruik is goedgekeurd door een bevoegde instantie.</p> <p>39.Zaklampen zijn van een goedgekeurd type. Zaklampen die op batterijen werken dienen van een goedgekeurd Ex type te zijn, Beschadigde zaklampen mogen niet worden gebruikt, zelfs indien ze nog werken.</p> <p>40.Vaste VHF/UHF-communicatieapparatuur en AIS staan in de juiste powermodus of zijn uitgeschakeld. Vaste VHF/UHF- en AIS-apparatuur dienen uitgeschakeld te zijn of op stand-by te staan (1 watt of minder), tenzij de schipper, in overleg met de vertegenwoordiger van de terminal, de voorwaarden heeft vastgesteld waaronder de installatie veilig gebruikt kan worden.</p> <p>41.Draagbare VHF/UHF-communicatieapparatuur is van een goedgekeurd type. Draagbare VHF/UHF-sets zijn van een veilig type, goedgekeurd door de bevoegde autoriteit. VHF radio-telefoonsets mogen alleen worden gebruikt op internationaal overeengekomen frequentiebanden. De apparatuur dient goed te zijn onderhouden. Beschadigde apparatuur mag niet worden gebruikt, zelfs indien de apparatuur nog werkt.</p> <p>42.De antennes van de hoofdzender van het schip zijn geaard en de</p>
--	--

<p>switched off. 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, in consultation with the Terminal Representative, has established the conditions under which the installation may be used safely.</p> <p>43.Electric cables to portable electrical equipment within the hazardous area are disconnected from power. The use of portable electrical equipment on wandering leads should be prohibited in hazardous zones during cargo operations, and the equipment preferably removed from the hazardous zone. Telephone cables in use in the ship/shore communication system should preferably be routed outside the hazardous zone. Wherever this is not feasible, the cable should be so positioned and protected that no danger arises from its use.</p> <p>44.Window type air conditioning units are disconnected. Window type air conditioning units should be disconnected from their power supply.</p> <p>45.Positive pressure is being maintained inside the accommodation, and air conditioning intakes, which may permit the entry of cargo vapours, are closed. A positive pressure should, when possible, be maintained inside the accommodation, and procedures or systems should be in place to prevent flammable or toxic vapours from entering accommodation spaces. This can be achieved by air conditioning or similar systems, which draw clean air from non-hazardous locations. Air conditioning systems should not be operated on 100% recirculation.</p> <p>46.Measures have been taken to ensure sufficient mechanical</p>	<p>radars zijn ontkoppeld/uitgeschakeld. Het hoofdradiostation van het schip mag niet worden gebruikt gedurende het verblijf van het schip in de haven, behalve voor ontvangstdoeleinden. De antennes van de hoofdzender van het schip moeten zijn ontkoppeld en geaard. Apparatuur voor satellietssystemen mag worden gebruikt, tenzij anders geadviseerd. De radarinstallatie van het schip mag niet worden gebruikt, tenzij de schipper, in overleg met de vertegenwoordiger van de terminal, de voorwaarden heeft vastgesteld waaronder de installatie veilig gebruikt kan worden.</p> <p>43.Elektriciteitskabels naar verplaatsbare elektrische apparatuur aan dek moeten losgekoppeld zijn van de voeding. Het gebruik van draagbare elektrische apparatuur, aangesloten op losliggende kabels, is niet toegestaan in de gevarezone tijdens ladingoverslag en deze apparatuur moet bij voorkeur uit de gevarezone worden verwijderd. Telefoonkabels die gebruikt worden voor de scheeps-/terminalcommunicatie liggen bij voorkeur buiten de gevarezone. Indien dit niet haalbaar is moet de kabel zodanig gelegd en beschermd zijn dat hierdoor geen gevaar kan ontstaan.</p> <p>44.Raam-airconditioners zijn losgekoppeld. Raam-airconditioners moeten losgekoppeld zijn van de voeding.</p> <p>45.In de accommodatie en/of stuurhuis wordt een overdruk gehandhaafd en de airconditioning, die ladingdampen zou kunnen toelaten, moet zijn gesloten. Indien mogelijk moet een overdruk in de accommodatie en/of stuurhut worden gehandhaafd en er moeten procedures of systemen worden toegepast die voorkomen dat brandbare of giftige dampen de accommodatieruimten binnen kunnen dringen. Dit kan worden bereikt met airconditioners of soortgelijke systemen, die schone lucht uit ongevaarlijke omgevingen aantrekken, die beschermd zijn door gasdetectie- en lagedrukalarmsystemen. Airconditioning mag niet operationeel zijn bij 100% hercirculatie.</p> <p>46.Er zijn maatregelen genomen om te zorgen voor voldoende</p>
---	--

ventilation in the Pump room.

Pump rooms should be mechanically ventilated and the ventilation system, which should maintain a safe atmosphere throughout the pump room, should be kept running throughout cargo handling operations. The gas detection system, if fitted, should be functioning correctly.

47. There is provision for an emergency escape.

In addition to the means of access referred to in Question 1, a safe and quick emergency escape route should be available both on board and ashore. On board the ship, it may consist of a lifeboat ready for immediate use, preferably at the after end of the ship, and clear of the moorings.

48. The maximum wind and swell criteria for operations have been agreed.

There are numerous factors which will help determine whether cargo or ballast operations should be discontinued. Discussion between the terminal and the ship should identify limiting factors, which could include:

- Wind speed and direction and the effect on hard arms.
- Wind speed and direction and the effect on mooring integrity.
- Wind speed and direction and the effect on gangways.
- At exposed terminals, swell effects on moorings or gangway safety.

Such limitations should be clearly understood by both parties.

The criteria for stopping cargo, disconnecting hoses or arms and vacating the berth should be written in the 'Remarks' column of the check-list.

49. Security protocols have been agreed between the Ship Security Officer and the Port Facility Security Officer, if appropriate.

In states that are signatories to SOLAS, the ISPS Code requires that the Ship Security Officer and the Port Facility Security Officer co-ordinate the implementation of their respective security plans with each other.

mechanisch ventilatie in de pompkamer.

Pompkamers moeten mechanisch geventileerd worden en het ventilatiesysteem, dat voor een veilige atmosfeer over de gehele pompkamer moet zorgen, moet gedurende de overslagwerkzaamheden actief blijven. Het gasdetectiesysteem, indien aanwezig, moet goed functioneren.

47. Er is een vluchtweg aanwezig.

Naast de toegang zoals vermeld in vraag 1 moet een veilige en vlotte vluchtweg beschikbaar zijn, zowel aan boord als aan de wal. Aan boord van het schip zou het hierbij kunnen gaan om een reddingsboot, klaar voor direct gebruik, bij voorkeur ter hoogte van het achterdek van het schip en los van de afmering.

48. Er is overeenstemming over de weersomstandigheden, maximum windsterkte en golfhoogte waarbij werkzaamheden plaats kunnen vinden.

Er zijn tal van factoren die helpen bij de beslissing of de lading- of ballastwerkzaamheden gestaakt moeten worden. Overleg tussen de terminal en het schip moet de beperkende factoren vaststellen, waaronder:

- Windsnelheid en -richting en de invloed daarvan op de laadarmen en slangen.
- Windsnelheid en -richting en de invloed daarvan op de afmering.
- Windsnelheid en -richting en de invloed daarvan op de loopplank.
- Bij daaraan blootgestelde terminals het effect van de golfhoogte op de afmering of veiligheid van de toegang tussen wal en schip.

Dergelijke beperkingen moeten duidelijk door beide partijen begrepen worden. De criteria voor het onderbreken van de overslag, het afkoppelen van laadslangen of laadarmen en het ontruimen van de ligplaats dienen in de kolom 'Opmerkingen' op de checklijst ingevuld te worden.

49. Indien van toepassing zijn er beveiligingsprotocollen overeengekomen tussen de voor de beveiliging van het schip verantwoordelijke persoon/officier en/of de havenfaciliteit-beveiligingsofficier.

In landen die zijn aangesloten bij de SOLAS vereist de ISPS-code dat de voor de beveiliging van de schepen verantwoordelijke persoon/officier en/of de havenfaciliteit-beveiligingsofficier de uitvoering van hun respectieve beveiligingsplannen onderling coördineren.

50. Where appropriate, procedures have been agreed for receiving nitrogen supplied from shore, either for inerting or purging ship's tanks, or for line clearing into the ship.

Ship and shore should agree in writing on the inert gas supply, specifying the volume required, and the flow rate in cubic metres per minute. The sequence of opening valves before beginning the operation and after completion should be agreed, so that the 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.

The ship's agreement should be sought when the terminal wishes to use compressed nitrogen (or air) as a propellant, either for pigging to clear shore lines into the ship or to press cargo out of shore containment. The ship should be informed of the pressure to be used and the possibility of receiving gas into a cargo tank.

If the ship is fitted, or is required to be fitted, with an inert gas system (IGS) the following statements should be addressed:

51. The IGS is fully operational and in good working order.

The inert gas system should be in safe working condition with particular reference to all interlocking trips and associated alarms, deck seal, non-return valve, pressure regulating control system, main deck IG line pressure indicator, individual tank IG valves (when fitted) and deck P/V breaker.

Individual tank IG valves (if fitted) should have easily identified and fully functioning open/close position indicators.

52. Deck seals, or equivalent, are in good working order.

It is essential that the deck seal arrangements are in a safe condition. In particular, the water supply arrangements to the seal and the proper functioning of associated alarms should be checked.

50. Indien van toepassing zijn procedures overeengekomen voor het ontvangen van stikstof vanaf de wal, hetzij voor het inertiseren of vrijmaken van de ladingtanks of doorblazen van de leidingen naar het schip.

Schip en wal moeten schriftelijk de levering van inert gas overeenkomen met vermelding van het benodigde volume en de doorstromingssnelheid in kubieke meter per minuut. De volgorde van het openen van afsluiters vóór het begin van deze werkzaamheden en na de voltooiing ervan moet worden overeengekomen, zodat het schip de controle houdt over de doorstroming. Speciale aandacht moet worden besteed aan de toereikendheid van open ventilatieopeningen op een tank om mogelijke overdruk te voorkomen. De druk van de tank moet nauwlettend worden gecontroleerd gedurende de gehele operatie.

Wanneer de terminal samengeperste stikstof (of lucht) als drijfkracht wil gebruiken, voor het leegmaken van de leidingen (bijv. piggen) aan de wal naar het schip, moet de instemming van het schip worden gevraagd. Daarbij moet het schip worden geïnformeerd over de te gebruiken druk en de mogelijkheid gas in een ladingtank te ontvangen.

Als het schip is uitgerust, of uitgerust moet zijn, met een Inert Gas Systeem (IGS) moeten de volgende bepalingen worden opgevolgd:

51. De IGS is volledig operationeel en functioneert goed.

De inertgasinstallatie moet veilig werken, speciaal met betrekking tot alle automatische uitschakelmechanismen en bijbehorende alarmen, terugslagventiel, drukregelend controlesysteem, drukindicator IG-leiding hoofdek, afzonderlijke inert gasafsluiters van de tanks (indien aanwezig) en over-/onderdrukvat aan dek (indien aanwezig). Afzonderlijke inert gasafsluiters van de tanks (indien aanwezig) moeten duidelijk zichtbare en volledig functionerende indicatoren voor open/dichtstand hebben.

52. Dekafsluitingen of soortgelijke uitrustingen functioneren goed.

Het is essentieel dat de voorzieningen voor dekafsluiting in veilige en goede staat verkeren. Met name de voorzieningen voor watertoevoer naar de afsluiting en het goed functioneren van de daarmee verbonden alarmsystemen moet worden gecontroleerd.

53.Liquid levels in pressure/vacuum breakers are correct.

Checks should be made to ensure that the liquid level in the P/V breaker complies with manufacturer's recommendations.

54.The fixed and portable oxygen analysers have been calibrated and are working properly.

All fixed and portable oxygen analysers should be tested and checked as required by the Company and/or manufacturer's instructions and should be operating correctly.

The in-line oxygen analyser/recorder and sufficient portable oxygen analysers should be working properly.

The calibration certificate should show that its validity is as required by the ship's SMS.

55.All the individual tank IG valves (if fitted) are correctly set and locked.

For both loading and discharge operations, it is normal and safe to keep all individual tank IG supply valves (if fitted) open in order to prevent inadvertent under or over-pressurisation. 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.

56.All personnel in charge of cargo operations are aware that, in the case of failure of the inert gas plant, discharge operations should cease and the terminal be advised.

In the case of failure of the IG plant, the cargo discharge, de-ballasting and tank cleaning operations should cease and the terminal be advised.

Under no circumstances should the ship's officers allow the atmosphere in any tank to fall below atmospheric pressure.

53.De vloeistofniveaus in de over- en onderdrukvatn zijn correct, indien van toepassing.

Er dient gecontroleerd te worden of het vloeistofniveau in het over-/onderdrukvat overeen komt met de aanbevelingen van de fabrikant.

54.De vaste en draagbare zuurstofmeters zijn gekalibreerd en werken naar behoren.

Alle vaste en draagbare zuurstofmeters dienen conform de instructies van het bedrijf en/of fabrikant getest en gecontroleerd te worden en moeten goed functioneren.

De zuurstofmeter/-recorder in de leiding en voldoende draagbare zuurstofmeters functioneren goed.

Het kalibratiecertificaat moet aantonen dat zijn geldigheid voldoet aan het scheepsveiligheid management systeem (SMS) van het schip.

55.Alle afzonderlijke inert gasafsluiters van de tanks (indien aanwezig) zijn juist ingesteld en vastgezet.

Zowel bij laad- als loshandelingen is het gebruikelijk en veilig om alle afzonderlijke IG toevoerafsluiters van de tank (indien aanwezig) open te houden om onbedoelde onder- of overdruk te voorkomen. Op deze wijze is de druk in elke tank gelijk aan de hoofd IG druk aan dek en zal het over-/onderdrukvat zodoende fungeren als veiligheidsventiel bij excessieve over- of overdruk. Indien afzonderlijke IG toevoerafsluiters van de tank gesloten worden vanwege mogelijke dampverontreiniging of drukloos maken voor het uitvoeren van metingen, moet de stand van de afsluiter voor iedereen, die betrokken is bij de ladingoverslagwerkzaamheden, duidelijk aangegeven zijn. Elke afzonderlijke inert gasafsluiter van de tank moet uitgerust zijn met een vergrendelingsvoorziening onder controle van een verantwoordelijke officier.

56.Al het personeel dat belast is met ladingoverslag weet dat, ingeval van een storing aan het inertgassysteem, loshandelingen gestaakt moeten worden en de terminal daarover geïnformeerd moet worden.

In geval van storing van het IG-systeem moeten het lossen van lading, het lozen van ballast en tankreinigingswerkzaamheden gestaakt en de terminal geïnformeerd worden.

Het personeel van het schip mag in geen enkele situatie de druk in de tanks onder de normale atmosferische druk laten komen.

<p><i>If the ship is fitted with a Crude Oil Washing (COW) system, and intends to crude oil wash, the following statements should be addressed:</i></p> <p>57.The Pre-Arrival COW Check-List, as contained in the approved COW Manual, has been satisfactorily completed. The approved Crude Oil Washing Manual contains a Pre-Arrival Crude Oil Washing Check-List, specific to each ship, which should be completed by the Responsible Officer prior to arrival at every discharge port where it is intended to undertake Crude Oil Washing.</p> <p>58.The COW check-lists for use before, during and after COW, as contained in the approved COW Manual, are available and being used. The approved Crude Oil Washing Manual contains a Crude Oil Washing Check-List, specific to each ship, for use before, during and after Crude Oil Washing operations. This Check-List should be completed at the appropriate times and the Terminal Representative should be invited to participate.</p> <p><i>If the ship is planning to tank clean alongside, the following statements should be addressed:</i></p> <p>59.Tank cleaning operations are planned during the ship's stay alongside the store installation. During the pre-transfer discussion between the Responsible Officer and Terminal Representative, it should be established whether any tank cleaning operations are planned while the ship is alongside and the check-list should be annotated accordingly.</p> <p>60.If 'Yes', the procedures and approvals for tank cleaning have been agreed. It should be confirmed that all necessary approvals that may be required to enable tank cleaning to be undertaken alongside have been obtained from</p>	<p><i>Indien het schip is uitgerust met een 'Ruwe-aardolie wassysteem' (Crude Oil washing systeem – COW) en van van plan is dit te gaan gebruiken, dient aan de volgende punten aandacht te worden besteed:</i></p> <p>57.De 'Pre-Arrival' COW Checklist, zoals opgenomen in het goedgekeurde COW-handboek, is juist ingevuld. Het goedgekeurde Crude Oil Washing Handboek bevat een Crude Oil Washing Checklist, die specifiek geldt voor elk afzonderlijk schip, en moet door de verantwoordelijke persoon/officier moet worden ingevuld voordat het schip aankomt bij de overslaghaven waar het schip de ruwe aardolie wil gaan wassen.</p> <p>58.De COW-checklists voor gebruik voor, tijdens en na de COW, zoals opgenomen in het goedgekeurde COW-handboek, zijn beschikbaar en in gebruik. 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, samen met de Terminalvertegenwoordiger, op de daarvoor bestemde tijden te worden ingevuld.</p> <p><i>Indien het schip van plan is tankreinigingswerkzaamheden langs zij uit te voeren, dient aan de volgende punten aandacht te worden gegeven:</i></p> <p>59.Er zijn tankreinigingswerkzaamheden gepland tijdens het langs zij liggen bij de walinstallatie. Tijdens de aan de overslag voorafgaande bespreking tussen de verantwoordelijke persoon/officier en/of de vertegenwoordiger van de terminal moet worden vastgelegd of er tankreinigingswerkzaamheden zijn gepland terwijl het schip langs zij ligt en moet de checklijst dienovereenkomstig worden ingevuld.</p> <p>60.Indien 'Ja' zijn de procedures en goedkeuringen voor tankreiniging overeengekomen. Het moet worden bevestigd dat alle benodigde goedkeuringen voor tankreiniging langs zij zijn verkregen in overeenstemming met plaatselijke</p>
---	--

<p>relevant authorities. The method of tank cleaning to be used should be agreed, together with the scope of the operation.</p> <p>61.Permission has been granted for gas freeing operations.</p> <p>It should be confirmed that all necessary approvals that may be required to enable gas freeing to be undertaken alongside have been obtained from the relevant authorities.</p>	<p>wetgeving en voorschriften van de desbetreffende autoriteiten. Er moet overeenstemming zijn over de te gebruiken tankreinigingsmethode en de omvang van de werkzaamheden.</p> <p>61.Er is toestemming verleend voor ontgassing van ladingtanks door de bevoegde autoriteit.</p> <p>Het moet worden bevestigd dat alle benodigde goedkeuringen voor ontgassing langszij zijn verkregen in overeenstemming met plaatselijke wetgeving en voorschriften van de desbetreffende autoriteiten.</p>
<p>Part 'C' - BULK LIQUID CHEMICALS - VERBAL VERIFICATION</p>	<p>DEEL 'C' - VLOEISTOFFEN IN BULK CHEMICALIËN - MONDELINGE VERIFICATIE</p>
<p>1.Material Safety Data Sheets are available giving the necessary data for the safe handling of the cargo. Information on the product to be handled should be available on board the ship and ashore and should include:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● A full description of the physical and chemical properties, including reactivity, necessary for the safe containment and transfer of the cargo. ● Action to be taken in the event of spills or leaks. ● Countermeasures against accidental personal contact. ● Fire-fighting procedures and fire-fighting media. <p>2.A manufacturer's inhibition certificate, where applicable, has been provided. Where cargoes are required to be stabilised or inhibited in order to be handled, ships should be provided with a certificate from the manufacturer stating:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Name and amount of inhibitor added. ● Date inhibitor was added and the normal duration of its effectiveness. <ul style="list-style-type: none"> ● Any temperature limitations affecting the inhibitor. ● The action to be taken should the length of the voyage exceed the effective lifetime of the inhibitor. <p>3.Sufficient protective clothing and equipment (including self-contained breathing apparatus) is ready for immediate use and is suitable for the product being handled.</p>	<p>1.Gevarenkaarten, MSDS of gelijkwaardig, zijn beschikbaar met daarin de benodigde informatie voor een veilige ladingoverslag. Informatie over het te behandelen product dient beschikbaar te zijn aan boord van het schip en aan de wal en moet het volgende bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Een volledige beschrijving van de fysische en chemische eigenschappen, inclusief reactiviteit, nodig voor de veilige opslag en overslag van de lading. ● Te nemen maatregelen in geval van morsen of lekkage. ● Tegenmaatregelen in geval van onbedoeld persoonlijk contact. ● Brandbestrijdingsprocedures en -middelen. <p>2.Er is, indien van toepassing, een inhibitorverklaring van de fabrikant verstrekt. Indien gestabiliseerde of geïnhibeerde ladingen moeten worden overgeslagen, dient het schip voorzien te zijn van een certificaat van de fabrikant, met daarin vermeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Naam en hoeveelheid van de toegevoegde inhibitor. ● De datum waarop de inhibitor werd toegevoegd en de gebruikelijke werkingsduur. ● De temperatuurbependingen die van invloed zijn op de inhibitor. ● De te nemen maatregelen indien de duur van de reis de effectieve werkingsduur van de inhibitor dreigt te overschrijden. <p>3.Er is voldoende beschermende kleding en uitrusting (inclusief onafhankelijk werkende ademhalingsapparatuur) beschikbaar voor direct gebruik en geschikt voor het product dat wordt overgeslagen.</p>

<p>Suitable protective equipment (including self-contained breathing apparatus and protective clothing) appropriate to the specific dangers of the product handled, should be readily available in sufficient quantity for operational personnel both on board and ashore.</p> <p>4.Countermeasures against accidental personal contact with the cargo have been agreed. Sufficient and suitable means should be available to neutralise the effects and remove small quantities of spilled products. Should unforeseen personal contact occur, in order to limit the consequences it is important that sufficient and suitable countermeasures are undertaken.</p> <p>The MSDS should contain information on how to handle such contact with reference to the special properties of the cargo, and personnel should be aware of the procedures to follow.</p> <p>A suitable safety shower and eye rinsing equipment should be fitted and ready for instant use in the immediate vicinity of places on board or ashore where operations regularly take place.</p> <p>5.The cargo handling rate is compatible with the automatic shutdown system, if in use. Automatic shutdown valves may be fitted on the ship and ashore. The action of these is automatically initiated by, for example, a certain level being reached in the ship or shore tank being filled. Where such systems are used, the cargo handling rate should be established to prevent pressure surges from the automatic closure of valves causing damage to ship or shore line systems.</p> <p>Alternative means, such as a re-circulation system and buffer tanks, may be fitted to relieve the pressure surge created.</p> <p>A written agreement should be made between the Responsible Officer and Terminal Representative indicating whether the cargo handling rate will be adjusted or alternative systems will be used.</p>	<p>Er dient voldoende geschikte beschermende uitrusting (waaronder onafhankelijk werkende demhalingsapparatuur en beschermende kleding) voor al het operationele personeel zowel aan boord als aan de wal voor direct gebruik aanwezig te zijn, geschikt voor de specifieke gevaren van het product dat wordt overgeslagen.</p> <p>4.Er is overeenstemming over tegenmaatregelen bij onbedoeld contact van personen met de lading. Er moeten voldoende en geschikte middelen voor het neutraliseren van de gevolgen aanwezig zijn en om kleine hoeveelheden gemorst product te verwijderen. Bij onvoorzien persoonlijk contact is het belangrijk dat voldoende en passende tegenmaatregelen worden genomen om de gevolgen te beperken. De MSDS of andere informatiebladen dienen informatie te bevatten over hoe te handelen bij dergelijk contact met betrekking tot de specifieke eigenschappen van de lading en het personeel dient op de hoogte te zijn van de te volgen procedures. Een geschikte veiligheidsdouche en een voorziening om de ogen te spoelen moet voor direct gebruik worden aangebracht in de onmiddellijke omgeving van de plaatsen aan boord en aan de wal waar regelmatig overslagwerkzaamheden plaatsvinden.</p> <p>5.De ladingoverslagsnelheid is afgestemd op de automatische noodstopvoorziening, indien in gebruik. Er kunnen automatische afsluiters worden aangebracht op het schip en aan de wal. Deze afsluiters treden automatisch in werking wanneer, bijvoorbeeld, een bepaald niveau is bereikt in de tanks van het schip of de terminal. Bij gebruik van automatisch of op afstand bedienbare afsluiters moet de overslagsnelheid zodanig worden vastgelegd dat drukgolven door het te snel sluiten van afsluiters, die schade aan leidingsystemen kunnen veroorzaken, worden voorkomen. Alternatieve voorzieningen, zoals een recirculatiesysteem en buffertanks, kunnen worden aangebracht om de ontstane drukgolf te laten ontsnappen. Er moet een schriftelijke overeenkomst tussen de verantwoordelijke persoon/officier en de vertegenwoordiger van de terminal worden opgesteld die aangeeft of de overslagsnelheid zal worden aangepast of dat er alternatieve systemen zullen worden gebruikt.</p>
--	--

<p>6.Cargo system gauges and alarms are correctly set and in good order.</p> <p>Ship and shore cargo system gauges and alarms should be checked regularly to ensure they are in good working order.</p> <p>In cases where it is possible to set alarms to different levels, the alarm should be set to the required level.</p> <p>7.Portable vapour detection instruments are readily available for the products being handled.</p> <p>The equipment provided should be capable of measuring, where appropriate, flammable and/or toxic levels. Suitable equipment should be available for operational testing of those instruments capable of measuring flammability. Operational testing should be carried out before using the equipment. Calibration should be carried out in accordance with the Safety Management System.</p> <p>8.Information on fire-fighting media and procedures has been exchanged.</p> <p>Information should be exchanged on the availability of fire-fighting equipment and the procedures to be followed in the event of a fire on board or ashore.</p> <p>Special attention should be given to any products that are being handled which may be water reactive or which require specialised fire-fighting procedures.</p> <p>9.Transfer hoses are of suitable material, resistant to the action of the products being handled.</p> <p>Each transfer hose should be indelibly marked so as to allow the identification of the products for which it is suitable, its specified maximum working pressure, the test pressure and last date of testing at this pressure, and, if used at temperatures other than ambient, its maximum and minimum service temperatures.</p> <p>10.Cargo handling is being performed with the permanent installed pipeline system.</p> <p>All cargo transfer should be through permanently installed pipeline systems</p>	<p>6.Niveaumeetsystemen en alarmen zijn correct ingesteld en in goede staat.</p> <p>De niveaumeetsystemen en -alarmen van het schip en de terminal dienen regelmatig gecontroleerd te worden om er zeker van te zijn dat ze goed functioneren.</p> <p>Indien alarmen op verschillende niveaus kunnen worden ingesteld, moeten de alarmen op het vereiste niveau worden ingesteld.</p> <p>7.Draagbare gasdetectie-instrumenten zijn gebruiksgereed voor de te behandelen lading.</p> <p>De ter beschikking staande apparatuur moet, waar nodig, in staat zijn ontvlambare en/of giftige niveaus te meten. Er moet geschikte apparatuur beschikbaar zijn om het functioneren van de instrumenten, die de ontvlambaarheid meten, te testen. De functioneringstesten moeten vóór gebruik van de apparatuur worden uitgevoerd. Kalibratie moet conform het veiligheidsbeleidssysteem worden uitgevoerd.</p> <p>8.Informatie over brandblusapparatuur en -procedures is uitgewisseld.</p> <p>Er dient informatie uitgewisseld te worden over de beschikbaarheid van brandblusapparatuur en de te volgen procedures in geval van brand aan boord of aan de wal. Hierbij moet speciale aandacht worden besteed aan te verwerken producten die met water kunnen reageren of die specifieke brandbestrijdingsprocedures vereisen.</p> <p>9.Overdrachtslangen en pakkingen zijn vervaardigd van geschikt materiaal en bestand tegen de werking van de producten die worden behandeld.</p> <p>Elke laad-/ losslang moet onuitwisbaar worden gemarkeerd om aan te geven voor welke producten de slang geschikt is en wat de maximale werkdruk, testdruk en datum is, waarop voor het laatst deze druk getest werd alsmede (indien gebruikt bij afwijkende temperaturen) de minimum en maximum werktemperaturen.</p> <p>10.Overslagwerkzaamheden worden uitgevoerd met behulp van het permanent geïnstalleerde leidingsysteem.</p> <p>Alle ladingoverdracht moet plaatsvinden met behulp van de permanent</p>
--	--

<p>on board and ashore. Should it be necessary, for specific operational reasons, to use portable cargo lines on board or ashore, care should be taken to ensure that these lines are correctly positioned and assembled in order to minimise any additional risks associated with their use.</p> <p>Where necessary, the electrical continuity of these lines should be checked and their length should be kept as short as possible.</p> <p>The use of non-permanent transfer equipment inside tanks is not generally permitted unless specific approvals have been obtained.</p> <p>Whenever cargo hoses are used to make connections within the ship or shore permanent pipeline system, these connections should be properly secured, kept as short as possible and be electrically continuous to the ship and shore pipeline respectively. Any hoses used must be suitable for the service and be properly tested, marked and certified.</p> <p>11. Where appropriate, procedures have been agreed for receiving nitrogen supplied from shore, either for inerting or purging ship's tanks, or for line clearing into the ship.</p> <p>Ship and shore should agree in writing on the nitrogen 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 ship remains in control of the flow.</p> <p>Attention should be given to the adequacy of open vents on a tank in order to avoid the possibility of over-pressurisation.</p> <p>The tank pressure should be closely monitored throughout the operation.</p> <p>The ship's agreement should be sought when the terminal wishes to use compressed nitrogen (or air) as a propellant, either for pigging to clear shore lines into the ship or to press cargo out of shore containment. The ship should be informed of the pressure to be used and the possibility of receiving gas into a cargo tank.</p>	<p>geïnstalleerde leidingsystemen aan boord en aan de wal. Indien het vanwege bijzondere operationele redenen nodig is om aan boord of aan de wal losse overslagleidingen te gebruiken, (en dit wettelijk niet verboden is) dient er zorgvuldig op gelet te worden dat deze leidingen juist gepositioneerd en gemonteerd zijn om eventuele extra risico's, die aan het gebruik ervan zijn verbonden, te minimaliseren. Waar nodig moet de elektrische continuïteit van deze leidingen worden gecontroleerd en hun lengte moet zo kort mogelijk worden gehouden. Het gebruik van niet-permanent aangebrachte leidingen in tanks is over het algemeen niet toegestaan, tenzij daarvoor specifieke toestemming werd verleend (zoals bij ongevaarlijke producten). Wanneer ladingslangen worden gebruikt voor verbindingen met het permanent aangebrachte leidingsysteem van het schip en de terminal, moeten deze verbindingen deugdelijk worden geborgd, zo kort mogelijk worden gehouden en elektrische continuïteit hebben naar de leiding van het schip of de terminal. Alle gebruikte slangen moeten geschikt zijn voor het beoogde doel en deugdelijk getest, gemarkeerd en gecertificeerd zijn.</p> <p>11. Indien van toepassing zijn procedures overeengekomen voor het ontvangen van stikstof vanaf de wal, hetzij voor het inertiseren of (O²)-vrijmaken van de ladingtanks of doorblazen van de leidingen naar het schip.</p> <p>Schip en terminal moeten de levering van stikstof schriftelijk overeenkomen waarbij de benodigde hoeveelheid en de doorstromingssnelheid in kubieke meters per minuut wordt gespecificeerd. De volgorde van het openen van de afsluiters vóór aanvang van de werkzaamheden en na het beëindigen ervan moet worden overeengekomen, zodat het schip controle houdt over de doorstroming. Speciale aandacht moet worden besteed aan de toereikendheid van open ventilatieopeningen op een tank om mogelijke overdruk te voorkomen. De druk van de tank moet nauwlettend worden gecontroleerd gedurende de gehele operatie. Wanneer de terminal samengeperste stikstof (of lucht) voor het leegmaken van de leidingen wil gebruiken moet de instemming van het schip worden gevraagd. Het schip moet worden geïnformeerd over de te gebruiken druk en over de mogelijkheid gas in een ladingtank te ontvangen.</p>
<p>Part 'D' - BULK LIQUEFIED GASES -</p>	<p>DEEL 'D' - VLOEIBARE GASSEN IN BULK –</p>

VERBAL VERIFICATION	MONDELINGE VERIFICATIE
<p>1. Material Safety Data Sheets are available giving the necessary data for the safe handling of the cargo.</p> <p>Information on each product to be handled should be available on board the ship and ashore before and during the operation. Cargo information, in a written format, should include:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A full description of the physical and chemical properties necessary for the safe containment of the cargo. • Action to be taken in the event of spills or leaks. • Countermeasures against accidental personal contact. • Fire-fighting procedures and fire-fighting media. • Any special equipment needed for the safe handling of the particular cargo(es). • Minimum allowable inner hull steel temperatures. • Emergency procedures. <p>2. A manufacturer's inhibition certificate, where applicable, has been provided.</p> <p>Where cargoes are required to be stabilised or inhibited in order to be handled, ships should be provided with a certificate from the manufacturer stating:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Name and amount of inhibitor added. • Date inhibitor was added and the normal duration of its effectiveness. • Any temperature limitations affecting the inhibitor. • The action to be taken should the length of the voyage exceed the effective lifetime of the inhibitor. <p>3. The water spray system is ready for immediate use.</p> <p>In cases where flammable or toxic products are handled, water spray systems should be tested regularly. Details of the last tests should be exchanged. During operations, the systems should be kept ready for immediate use.</p> <p>4. There is sufficient suitable protective equipment (including self-</p>	<p>1. De veiligheidsinformatiebladen, MSDS of gelijkwaardig, zijn beschikbaar met daarin de benodigde informatie voor een veilige ladingoverslag.</p> <p>Informatie over elk te behandelen product moet voor en tijdens de laad- en loswerkzaamheden beschikbaar zijn aan boord van het schip) en aan de wal. De ladinginformatie, in schriftelijke vorm, moet bestaan uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een volledige beschrijving van de fysische en chemische eigenschappen, nodig voor veilige opslag van de lading. • Maatregelen die genomen dienen te worden in geval van morsen of lekkages. • Tegenmaatregelen in geval van onbedoeld persoonlijk contact. • Brandbestrijdingsprocedures en -middelen. • Alle speciale uitrusting, benodigd voor het veilig behandelen van de specifieke lading(en). • Minimum toegestane temperaturen van de ladingtanks. • Noodprocedures. <p>2. Er is, indien van toepassing, een inhibitorverklaring van de fabrikant verstrekt.</p> <p>Indien gestabiliseerde of geïnhibiteerde ladingen moeten worden overgeslagen, dient het schip voorzien te zijn van een certificaat van de fabrikant, met daarin vermeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Naam en hoeveelheid van de toegevoegde inhibitor. • De datum waarop de inhibitor werd toegevoegd en de gebruikelijke werkingsduur. • Alle eventuele temperatuurbependingen die van invloed zijn op de inhibitor. • De te nemen maatregelen indien de duur van de reis de werkingsduur van de inhibitor dreigt te overschrijden. <p>3. Is het watersproeisysteem in de ladingzone gereed voor onmiddellijk gebruik</p> <p>In gevallen waarbij ontvlambare of giftige producten worden behandeld, dienen de watersproeisystemen regelmatig getest te worden. Details over de laatste tests dienen uitgewisseld te worden. Tijdens laad- en loshandelingen dienen deze systemen voor direct gebruik gereed te worden gehouden.</p> <p>4. Er is voldoende geschikte beschermende kleding en uitrusting</p>

<p>contained breathing apparatus) and protective clothing ready for immediate use.</p> <p>Suitable protective equipment, including self-contained breathing apparatus, eye protection and protective clothing appropriate to the specific dangers of the product handled should be available in sufficient quantity for operational personnel, both on board and ashore.</p> <p>Storage places for this equipment should be protected from the weather and be clearly marked.</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>5.Hold and inter-barrier spaces are properly inerted or filled with dry air, as required.</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>6.All remote control valves are in working order.</p> <p>All ship and shore cargo system remote control valves and their position-indicating systems should be tested regularly. Details of the last tests should be exchanged.</p> <p>7.The required cargo pumps and compressors are in good order, and the maximum working pressures have been agreed between ship and shore.</p> <p>Agreement in writing should be reached on the maximum allowable working pressure in the cargo line system during operations.</p> <p>8.Re-liquefaction or boil-off control equipment is in good order.</p> <p>It should be verified that re-liquefaction and boil-off control systems, if required, are functioning correctly prior to commencement of operations.</p> <p>9.The gas detection equipment has been properly set for the cargo, is</p>	<p>(inclusief onafhankelijk werkende ademhalingsapparatuur) beschikbaar voor direct gebruik en geschikt voor de producten die worden overgeslagen.</p> <p>Geschikte beschermende uitrusting, inclusief onafhankelijk werkende ademhalingsapparatuur, oogbescherming en beschermende kleding die geschikt is voor de specifieke gevaren van het te behandelen product moet in voldoende hoeveelheid beschikbaar zijn voor het operationeel personeel, zowel aan boord als aan de wal.</p> <p>De opslagplaatsen voor deze uitrusting dienen tegen weersinvloeden beschermd en duidelijk aangegeven te zijn.</p> <p>Al het direct bij het werk betrokken personeel dient deze uitrusting en kleding te gebruiken wanneer de situatie dat vereist.</p> <p>Personeel dat tijdens het werk gebruik moet maken van ademhalingsapparatuur dient in het veilige gebruik ervan te worden getraind. Ongetraind personeel en personeel met een behaard aangezicht kunnen geen werkzaamheden uitvoeren waarbij ademhalingsapparatuur benodigd is.</p> <p>5.Ladingtankruimten en tussenbarrière ruimten zijn correct inert gemaakt of met droge lucht gevuld, zoals vereist.</p> <p>De ruimten, die volgens de IMO Gas Carrier Codes, inert moeten worden gemaakt, moeten vóór aankomst door het personeel van het schip worden gecontroleerd.</p> <p>6.Alle op afstand bedienbare afsluiters werken naar behoren.</p> <p>Alle op afstand bedienende ladingsysteemafsluiters van het schip en de terminal en hun standindicatiesystemen moeten regelmatig worden getest. Details over de laatste tests dienen uitgewisseld te worden.</p> <p>7.De benodigde scheepspompen en compressoren werken naar behoren en er zijn afspraken gemaakt over de maximum werkdrukken tussen (de tanker(s) en/of de terminal.</p> <p>Er moeten schriftelijke afspraken zijn gemaakt over de maximum toegestane werkdruk tijdens de overslag in het leidingsysteem.</p> <p>8.Her-condensatie of boil-off controlesystemen werkt naar behoren.</p> <p>Voorafgaande aan de werkzaamheden moet worden gecontroleerd of de her-condensatie en boil-off controlesystemen, indien nodig, goed functioneren.</p> <p>9.De gasdetectieapparatuur is juist ingesteld voor de lading, is</p>
--	---

<p>calibrated, has been tested and inspected and is in good order. Suitable gas should be available to enable operational testing of gas detection equipment. Fixed gas detection equipment should be tested for the product to be handled prior to commencement of operations. The alarm function should have been tested and the details of the last test should be exchanged. Portable gas detection instruments, suitable for the products handled, capable of measuring flammable and/or toxic levels, should be available.</p> <p>Portable instruments capable of measuring in the flammable range should be operationally tested for the product to be handled before operations commence. Calibration of instruments should be carried out in accordance with the Safety Management System.</p> <p>10.Cargo system gauges and alarms are correctly set and in good order. Ship and shore cargo system gauges should be checked regularly to ensure that they are in good working order. In cases where it is possible to set alarms to different levels, the alarm should be set to the required level.</p> <p>11.Emergency shutdown systems have been tested and are working properly. Where possible, ship and shore emergency shutdown systems should be tested before commencement of cargo transfer.</p> <p>12.Ship and shore have informed each other of the closing rate of ESD valves, automatic valves or similar devices.</p> <p>Automatic shutdown valves may be fitted in the ship and the shore systems. Among other parameters, the action of these valves can be automatically initiated by a certain level being reached in the tank being loaded, either on board or ashore. The closing rate of any automatic valves should be known and this information should be exchanged. Where automatic valves are fitted and used, the cargo handling rate should be so adjusted that a pressure surge evolving from the automatic closure of any such valve does not exceed the safe working pressure of either the ship</p>	<p>gekalibreerd, getest en gekeurd en is in goede staat. Voor functioneringstesten van de gasdetectieapparatuur dient geschikt gas aanwezig te zijn. Voorafgaande aan de werkzaamheden dient de vaste gasdetectieapparatuur getest te worden voor het te behandelen product. De alarmfunctie moet getest zijn en de gegevens van de laatst uitgevoerde test moeten worden uitgewisseld. Draagbare gasdetectieapparatuur, geschikt voor de te behandelen producten, die brandbare gassen en/of giftigheidsniveaus kan meten, moet beschikbaar zijn. Draagbare instrumenten, geschikt voor het meten in het brandbare gebied, moeten op functioneren voor het te behandelen product zijn getest voordat met de werkzaamheden wordt begonnen. Kalibratie van de instrumenten moet worden uitgevoerd in overeenstemming met het veiligheidsbeleidssysteem.</p> <p>10.Niveaumeetsystemen en alarmen zijn correct ingesteld en in goede staat. De niveaumeetsystemen van het schip) en de wal moeten regelmatig worden gecontroleerd om ervoor te zorgen dat ze goed functioneren. Indien alarmen op verschillende niveaus kunnen worden ingesteld, moeten de alarmen op het vereiste niveau worden ingesteld.</p> <p>11.Noodstopssystemen zijn getest en werken naar behoren.</p> <p>Waar mogelijk moeten noodstopssystemen van het schip en de wal worden getest vóór aanvang van de ladingoverdracht.</p> <p>12.Schip en wal hebben elkaar geïnformeerd over de sluitsnelheid van noodstopafsluiters, de automatisch werkende afsluiters of soortgelijke apparatuur zoals op afstand bedienbare afsluiters. Er kunnen automatische afsluiters in de systemen van het schip en de wal zijn aangebracht. Naast andere parameters kan de werking van deze afsluiters automatisch worden geactiveerd wanneer een bepaald niveau wordt bereikt in de tank die wordt beladen, hetzij aan boord of aan de wal. De sluitsnelheid van alle automatische afsluiters en op afstand bedienbare afsluiters dient bekend en onderling uitgewisseld te zijn. Indien automatische afsluiters geïnstalleerd zijn en worden gebruikt, dient de ladingoverslagsnelheid zodanig te worden aangepast dat een drukgolf als gevolg van de automatische sluiting van dergelijke afsluiters de veilige</p>
--	--

<p>or shore pipeline systems.</p> <p>Alternatively, means may be fitted to relieve the pressure surge created, such as re-circulation systems and buffer tanks.</p> <p>A written agreement should be made between the Responsible Officer and Terminal Representative indicating whether the cargo handling rate will be adjusted or alternative systems will be used.</p> <p>The safe cargo handling rate should be noted in the agreement.</p> <p>13. Information has been exchanged between ship and shore on the maximum/minimum temperatures/pressures of the cargo to be handled. Before operations commence, information should be exchanged between the Responsible Office and Terminal Representatives on cargo temperature/pressure requirements. This information should be in writing.</p> <p>14. Cargo tanks are protected against inadvertent overfilling at all times while any cargo operations are in progress. Automatic shutdown systems are normally designed to close the liquid valves, and if discharging, to trip the cargo pumps, should the liquid level in any tank rise above the maximum permitted level. This level must be accurately set and the operation of the device should be tested at regular intervals. If ship and shore shutdown systems are to be inter-connected, then their operation must be checked before cargo transfer begins.</p> <p>15. The compressor room is properly ventilated, the electrical motor room is properly pressurised and the alarm system is working. 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 tested regularly.</p> <p>16. Cargo tank relief valves are set correctly and actual relief valve</p>	<p>werkingsdruk van het leidingsysteem van het schip en de wal niet overschrijdt.</p> <p>Alternatief kunnen voorzieningen zijn aangebracht om de ontstane drukgolf te laten ontsnappen zoals recirculatiesystemen en buffertanks.</p> <p>Er moet een schriftelijke overeenkomst tussen de verantwoordelijke persoon/officier en de vertegenwoordiger van de terminal worden opgesteld die aangeeft of de overslagsnelheid zal worden aangepast of dat er alternatieve systemen zullen worden gebruikt. De veilige ladingoverslagsnelheid dient in de overeenkomst te worden genoteerd.</p> <p>13.Schip en wal hebben informatie uitgewisseld over de maximum/minimum temperatuur en druk van de te behandelen lading. Vóór aanvang van de werkzaamheden dienen de verantwoordelijke (persoon) personen/officier(en) en de vertegenwoordiger van de terminal informatie uit te wisselen over de vereiste temperatuur en druk van de lading. Deze informatie moet schriftelijk worden vastgelegd.</p> <p>14.De ladingtanks zijn tijdens de overslagwerkzaamheden te allen tijde beschermd tegen onbedoelde overvulling. Automatische noodstopvoorzieningen zijn normaliter ontworpen voor het sluiten van de vloeistofventielen en bij lossen voor het uitschakelen van de scheepsbeladingspompen indien het vloeistofniveau in een tank boven het maximaal toegestane niveau dreigt uit te komen. Dit niveau moet nauwkeurig worden ingesteld en de werking van de apparatuur dient regelmatig getest te worden. Indien de afsluitsystemen van schip en wal met elkaar verbonden moeten worden verbonden, moet vóór de ladingoverdracht hun werking worden gecontroleerd.</p> <p>15.De compressorruimte is goed geventileerd, de ruimte van de elektrische motor heeft de juiste druk en het alarmsysteem is ingeschakeld. De ventilatoren dienen minstens 10 minuten te draaien voordat de overslagwerkzaamheden beginnen en moeten vervolgens continu draaien gedurende de overslagwerkzaamheden. Akoestische alamen en visuele alarmen, aangebracht bij luchtsluizen die in verbinding staan met compressor- en motorruimten, moeten regelmatig worden getest.</p> <p>16.De veiligheidsventielen van de ladingtanks zijn correct ingesteld en</p>
---	---

<p>settings are clearly and visibly displayed. 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.</p> <p>Relief valve settings should be recorded in the check-list.</p>	<p>de actuele instelwaarden zijn duidelijk zichtbaar. In gevallen waarin de ladingtanks meer dan één instelwaarde voor de overdrukventiel mogen hebben, moet worden gecontroleerd of de overdrukventiel overeenkomstig de eisen van de te behandelen lading is ingesteld en of de actuele instelling van de overdrukventiel duidelijk en zichtbaar is weergegeven aan boord van het schip. De instelwaarden van de veiligheden dienen in de checklijst te worden vastgelegd.</p>
--	---

VERKLARING

Wij, de ondertekenaars, hebben de bovenstaande bepalingen in deel A en B en, voor zover van toepassing, deel C of D geverifieerd conform de instructies en hebben onszelf ervan overtuigd dat de invulling van de checklist juist is.

Wij hebben ook maatregelen getroffen om waar nodig hercontroles uit te voeren en zijn overeengekomen om de checklist-items die gemerkt zijn met een 'R' met een tussentijd die niet langer is dan uur te (her)controleren.

Indien, voor zover wij weten, de status van een of meer items verandert, zullen wij direct de andere partij informeren.

OPERATIONELE AFSPRAKEN

De volgende lading- of ballasthandelingen zullen op de ligplaats worden uitgevoerd:

Product – Hoeveelheid – Starttijd – Eindtijd – Stop door Schip/Inrichting –

Schip: Tank Tankcapaciteit Leiding Max la/lo snelheid Max druk laden/lossen

Lijst van hercontroles