

**BEPALINGEN BETREFFENDE HET LADEN EN LOSSEN VAN LICHTERS
AAN DE TOTAL RAFFINADERIJ - KADEN.**

1. Alle handelingen aan boord in verband met laden/lossen worden verricht onder de volledige en uitsluitende verantwoordelijkheid van de kapitein of van zijn aangestelde.
2. In lijn met het ARAB en op grond v/d federale en regionale wetgeving met zorgplicht voor derden, dient het scheepspersoneel tijdens de laad/losoperaties in de laad/loszone persoonlijke beschermingsmiddelen te dragen. De persoonlijke beschermingsmiddelen bestaan minimaal uit werkkledij met lange hemdsmouwen en lange broekspijpen (bij voorkeur overall), veiligheid werkschoenen en helm. Tijdens het aan - of afkoppelen is het dragen van werkhandschoenen verplicht. De dekwacht is verplicht tijdens de ganse laad of losoperatie zijn veiligheidsbril te dragen. Wat betreft ladingen en lossingen van metanol, zwavel, ladingen van benzeen of het lossen van benzeenrijke producten is bovenop de hoger vermelde persoonlijke beschermingsmiddelen tijdens het aan - en afkoppelen, ook adembescherming verplicht.
3. De bepalingen van de « Verordeningen op de politie der haven van Antwerpen » dienen strikt nageleefd te worden, meer bepaald de artikelen 103 en 106 tot 113 waarin de « Bijzondere bepalingen voor het Marshalldok » worden geformuleerd.
4. Alle ADN regels zijn onverminderd van kracht.
5. De gebruikte laad - en losslangen, zowel van het schip als van de TOTAL Raffinaderij Antwerpen (TRA) moeten in goede staat zijn. De kapitein moet op vraag van de raffinaderij de druktest certificaten van zijn laad/losslangen kunnen voorleggen.
6. De aansluitingen van de laad - en losslangen zowel aan boord als aan de wal, moeten voorzien zijn van nieuwe dichtingen, alle bouten moeten in de flenzen worden aangebracht en voldoende worden aangetrokken. De slangen moeten voldoende speling hebben om de normale bewegingen van het schip toe te laten zonder beschadiging van de laad / losslang. De aansluitingen op TRA zijn allemaal volgens de ANSI standaard. Dampen van benzine, benzinecomponenten en benzeen gebeuren met recuperatie van dampen dewelke tijdens lading vrijkomen. Bij lading van gasolie, waarbij de voorgaande lading benzine/benzinecomponenten is geweest gebeurt ook met recuperatie van de dampen. De aansluiting van de dampretour slang, zowel aan boord als aan de wal, moet voorzien zijn van een dichting, alle bouten moeten in de flenzen worden aangebracht en voldoende worden aangetrokken. De dampretour slang moet voldoende speling hebben om de normale bewegingen van het schip toe te laten zonder beschadiging van de dampretour lijn.
7. Het aan - of afkoppelen van het schip gebeurt steeds onder toezicht van TRA personeel. De bediening van de walafsluiters, heftoestellen (luchtwinches), laad/losarmen of laad/losbomen en hydraulische gangways mag ENKEL door TRA personeel gebeuren. Enkel de noodstop mag door de bemanning geactiveerd worden: via het « Dodemanstoestel » of via de drukknop op de steiger! Bij lichterladingen op de zeesteigers van TRA kan de NOODSTOP geactiveerd worden via de draagbare radio en van op de steiger. De noodstop sluit de valven op de laad/losboom.
8. Alvorens de lading te beginnen dient het scheepspersoneel de nodige kranen aan boord te openen. Pas daarna geven zij toelating aan het kadepersoneel om de kraan op de kade te openen. De lading zal pas starten nadat de « dodemanskop » door het scheepspersoneel geactiveerd werd. Dit zal toelaten om de automatische afsluiter op de laadboom te openen.
9. Om opwekking van statische elektriciteit te voorkomen moet het scheepspersoneel er voor zorgen dat de laadsnelheid in de begin fase nooit meer dan 1m/sec bedraagt en dit totdat er 30cm vloeistof boven de inlaatopening staat.(geldt niet voor stookolie en gassen).
10. Het is verboden, zelfs kortstondig, te meren naast een ladend of lossend schip.
11. Tijdens de laad - of losoperatie dient een deskundig bemanningslid permanent, van op het dek, toezicht te houden. Deze dekwacht moet minimum 18 jaar zijn.
12. Lichters uitgerust om te opereren vanuit de stuurhut en toegelaten door TRA (checklist). Bij lossen of laden zijn steeds 2 mensen aanwezig. De eerste persoon is steeds aanwezig in de stuurhut en verzorgt de communicatie met de wal via de radio. Bij starten en stoppen is tweede persoon verplicht aan dek. Nadien zal de tweede persoon minstens elke 30 minuten een checkronde uitvoeren op dek. Gedurende de ganse operatie zijn beide personen onmiddellijk beschikbaar en aanspreekbaar voor de walinstallatie.
13. Voor lading wordt er door TOTAL Raffinaderij Antwerpen een “Dodemanstoestel” in bruikleen aan de scheepsbemanning gegeven, welk tijdens de lading moet gebruikt worden. Dit toestel heeft 3 functies:
 - 1 De eerste maal dat de dodemanskop door het scheepspersoneel ingedrukt wordt is het teken dat aan boord alles klaar is om de lading te starten.
 - 2 Op regelmatige basis de “Dodeman” activeren via de drukknop op het “Dodemanstoestel”, bij niet activeren zal de blauwe flitslamp op de steiger in werking treden, reageert men nog niet zal een belsignaal in werking treden. Indien de scheepsbemanning ook hier niet op reageert zal de lading automatisch stoppen.
 - 3 Geeft de scheepsbemanning de mogelijkheid bij eventuele incidenten, zowel aan boord als op de wal, zelf een noodstop van de laadoperatie te geven (sluiten van de noodafsluiter op de laadinstallatie). Bij defect of niet beschikbaar zijn van dit “Dodemanstoestel” zal de lading aan boord van het schip door minstens 2 scheepspersoneelsleden aan dek in de laadzone gevolgd worden.
14. TOTAL Raffinaderij Antwerpen geeft ook een kabel voor de Overvulbeveiliging in bruikleen dat verbonden moet worden met de hoog peil alarmering van de scheepstanks. Bij hoog peilalarm op één van de scheepstanks zal de lading gestopt worden (automatische afsluiter op de laadarm sluit).
15. Zowel het “Dodemanstoestel” als de kabel voor de “Overvulbeveiliging” dienen in goede staat, voor vertrek van het schip, bij het afhalen van de ladingspapieren aan TRA terugbezorgd. Eventuele beschadigingen of verliezen zullen op de eigenaar/reder van het schip verhaald worden.

16. Aan wal zullen de laad - en losoperaties gevolgd worden door het kadepersoneel en door het personeel in de controlekamer. De schippers dienen met deze mensen de communicatiemethode af te spreken voor het laden of lossen begint. Indien het kadepersoneel niet ter plaatse is hebben de schippers op de kade ter beschikking: een luchthoorn, het interfoon systeem, telefoon (tel. controlekamer: 5359 / 5360) en een NOODSTOP op de kade en op het "Dodemanstoestel".
17. Roken is onder alle omstandigheden - en dit zowel aan boord als op de kade - verboden. Deze regel geldt ook wanneer niet gelost of geladen wordt.
18. ALLE apparaten met open vlam (verwarming -, kook - en koelapparaten) moeten uitgeschakeld worden vanaf het afmeren aan de TOTAL Raffinaderij kaden. Voor installaties op gas gebeurt dit door het sluiten van de hoofdkraan.
19. Motoren en elektrische apparaten (GSM inclusief), uitgezonderd deze in de ontploffingsvrije uitvoering, moeten uitgeschakeld worden.
20. Alle tankdeksels, kijk - en dipgaten moeten tijdens het laden of lossen gesloten blijven. Enkel het kijk - of dipgat van compartiment(en) in lading of lossing mag geopend worden.
21. Tijdens laden of lossen moeten deuren, ramen en ventilatiesystemen van woonruimten en machinekamer gesloten blijven.
22. Alle werken aan boord van schepen gemeerd aan de TOTAL Raffinaderij kaden zijn verboden zoals: roest bikken, werken waar vonken vrijkomen, schuren met elektrische machines, werken in de machinekamer, enz.
23. Alle onregelmatigheden (spills, schade...) moeten onmiddellijk aan de controlekamer gemeld worden (tel. 5359 /5360). Aangezien TRA als concessionaris van de laad - en loskades instaat voor de veiligheid van de door haar gebruikte dokken, dokwater en installaties, zal TRA op kosten van de vervuiler onmiddellijk alle nodige maatregelen treffen die zij nuttig acht. Zo zal zij op kosten van de vervuiler de bedrijfsbrandweer kunnen inschakelen, de havendiensten verwittigen en zelf gespecialiseerde firma's met een reinigungsopdracht gelasten. De vervuiler zal de kosten van deze interventies niet kunnen afwijzen, tenzij zij voor aanvang van welke interventie dan ook bewijst dat door haar eigen interventie of door in haar opdracht handelende derden, de contaminatie volledig werd opgeruimd. De vervuiler blijft verantwoordelijk voor eventuele resterende vervuiling en voor claims van derden.
24. Het niet naleven van deze bepalingen valt uitsluitend onder de verantwoordelijkheid van de eigenaar en/of kapitein van het schip.
25. Overslag aan de kaden van de TOTAL Raffinaderij is verboden.
26. Het betreden van gesloten ruimten (bvb. scheepstanks) is langsij de steigers / kaden van TRA niet toegestaan tenzij uitzonderlijk door TRA verantwoordelijke aanvaard en er de nodige en wettelijk voorgeschreven veiligheidsmaatregelen genomen zijn.
27. De lekbak om de laadarm of de dampretour leiding af te koppelen dient voldoende groot te zijn. Het ledigen van de laadarm gebeurt onder atmosferische druk naar de laagst gelegen scheepstank. Eerst dient drain (indien mogelijk) aan boord geopend te worden naar lekbak. Als leeg en na akkoord van TRA personeel, dient valve aan boord (scheepsmanifold) en aan wal gesloten te worden. Daarna dient de aankoppel flens voorzichtig gelost te worden. Bij eventuele problemen (aanwezigheid van veel product) tijdens afkoppelen, aankoppel flens onmiddellijk sluiten en Area Manager (5357) verwittigen.
28. Tijdens laad / los operaties dienen niveau - alarmen aan boord ingeschakeld te worden.
29. Het ventileren van scheepstanks aan de kaden van Total Raffinaderij is verboden.

VERKLARING VAN DE KAPITEIN

Als Kapitein van T/L verklaar ik

- 1° dat ik de « Bepalingen betreffende het laden en lossen aan de TOTAL RAFFINADERIJ - kaden » heb ontvangen en dat alle bemanningsleden van de terminal regels op de hoogte zijn;
- 2° dat mijn schip vorige reis enkel petroleumproducten heeft vervoerd en/of werd gereinigd; laatst geladen/geloste product(en):.....
- 3° dat gedurende gans de lading/lossing aan boord minstens één bemanningslid in het bezit is van een vakbekwaamheidattest.

Datum:.....	Handtekening van de kapitein of zijn afgevaardigde:	Telefoon nr schip:.....
Uur:.....		Europa-nummer:.....

IN GEVAL VAN BRAND TELEFONEER Nr 6 6 6 6

BIJ ONGEVAL MET GEKWETSTEN TELEFONEER Nr 7 7 7 7