

SEA-Tank 700 B

TERMINAL HANDBOEK

BINNENSCHEPEN



Inhoudstafel

1. Inleiding

- 1.1. Algemene informatie**
- 1.2. Indeling van de terminal**

2. Veiligheid

- 2.1. Elektrische uitrusting**
- 2.2. Staat van paraatheid van het schip**
- 2.3. Drugs- en alcoholbeleid**
- 2.4. Toegang tot besloten ruimtes**
- 2.5. Werkzaamheden met warmtebronnen**
- 2.6. Externe deuren, luiken, poorten en accommodatieventilatie**
- 2.7. Bemanning**
- 2.8. Rookzones**
- 2.9. Persoonlijke beschermingsuitrusting**
- 2.10. Mobiele telefoons**
- 2.11. Verven en zandstralen**
- 2.12. Testen van de hoofdmotoren**
- 2.13. Voertuigen**
- 2.14. Veilige toegang van schip naar wal**

3. Milieubescherming

4. Noodprocedures

- 4.1. Noodsignaal**
- 4.2. Evacuatie van de terminal**
- 4.3. Brand**
 - 4.3.1. Uitrusting voor brand**
 - 4.3.2. Procedure in geval van brand aan boord**
 - 4.3.3. Procedure in geval van brand in de terminal**
- 4.4. Vervuilingincident**
- 4.5. Loskomst van de aanlegplaats**

5. Terminal-faciliteiten

6. Aanleggen en aanmeren

- 6.1. Invalshoek en -snelheid
- 6.2. Algemene aanmeervereisten
- 6.3. Aanmeren aan steigers 23, 24, 25, 26, 36 en 37 als het laden een dampretourverbinding vereist
- 6.4. Specifieke steigervereisten
 - 6.4.1. Steigers 23 t/m 26
 - 6.4.2. Steigers 35 t/m 38
- 6.5. Schipbeweging tijdens operaties
- 6.6. Ankers

7. Laad- en losoperaties

- 7.1. Informatie vóór de aankomst
- 7.2. Pre operation key meeting
- 7.3. Aan- en afkoppelen van de laadarm
- 7.4. Openen van de tank- en peilopeningen
- 7.5. Staalname en meting van de ladingtank
- 7.6. Decklijnen leegblazen naar de wal
- 7.7. Beperkingen .i.v.m. weer en wind
- 7.8. Effectieve toezicht
- 7.9. Communicatie
 - 7.9.1. Communicatie-uitrusting
 - 7.9.2. Contactnummers
- 7.10. Tankreiniging, ontgassing en ventilatie
- 7.11. Bescherming tegen overvulling (ADN-kabel)
- 7.12. Boord-boord overslag

8. Specifieke laad- en losvereisten

- 8.1. Statisch accumulatieve ladingen
- 8.2. Benzeen
- 8.3. Waterstofsulfide
- 8.4. Benzine en benzinecomponenten

9. Diensten van de terminal

- 9.1. Drinkwater
- 9.2. Afvalverwijdering
- 9.3. Bevoorrading

10. Veiligheidsplan van de terminal

1. Inleiding

1.1. Algemene informatie

De informatie in dit handboek is bedoeld om eigenaars, operatoren, bevrachters en kapiteins van binnenschepen vertrouwd te maken met de algemene voorwaarden, regelgeving, faciliteiten en beschikbare diensten op de Sea Tank 700B N.V. terminal.

Deze informatie wordt verschaft zonder enige garantie of waarborg vanwege Sea Tank 700B N.V. in verband met de nauwkeurigheid of volledigheid ervan en vervangt geen lokale, nationale en internationale regelgevingen en heeft er geen voorrang op. Sea Tank 700B N.V. neemt geen aansprakelijkheid op zich betreffende het gebruik van informatie uit dit handboek door eender welke persoon.

In alle omstandigheden blijven de kapiteins van de binnenschepen zelf volledig verantwoordelijk voor:

- Het veilige beheer van hun schip;
- De naleving van alle toepasbare internationale, nationale en lokale wetten, regels en regelgevingen;
- De naleving van de bepalingen van het Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN);
- De naleving van de richtlijnen uit de Internationale veiligheidsrichtlijnen voor binnentankschepen en terminals (ISGINTT);
- De naleving van dit terminalhandboek.

Als kapitein bent u er hierbij van op de hoogte dat het terminalpersoneel uw schip op elk ogenblik kan betreden om na te kijken of de vereisten uiteengezet in dit handboek worden nageleefd. Elke inbreuk heeft de stopzetting van de lopende laad- en losoperaties tot gevolg en kan gevolgen hebben voor de toekomstige goedkeuringsstatus van uw schip in deze terminal; alle hieruit voortvloeiende kosten zijn voor rekening van de eigenaars/beheerders van het binnenschip.

1.2. Indeling van de terminal

De Sea Tank Terminal ligt in de haven van Antwerpen op de rechteroever van de Schelde, in het zuidoostelijke deel van Kanaaldok B2 tussen kaainummers 622 en 716 (zie BA Chart 128).

De coördinaten van de aanlegplaats zijn 51° 19'24.2"N 4° 19'06.2"E.

De dokken van de haven van Antwerpen zijn getijvrije dokken. De toegang van de Schelde naar de dokken gaat via 2 sluiscomplexen, respectievelijk aan de noordwestelijke en zuidwestelijke uiteinden van het dok.

De dichtheid van het dokwater is 1000 kg/m³.

2. Veiligheid

2.1. Elektrische uitrusting

Alle elektrische of elektronische uitrusting die in risicozones wordt gebruikt, moet goedgekeurd zijn voor minimum ATEX Zone 1 / T4 of gelijkaardig. Gepaste labels en certificaten zijn te allen tijde beschikbaar voor inspectie. Elke andere elektrische of elektronische uitrusting van niet-goedgekeurde types mag niet worden gebruikt terwijl het schip langs zij ligt. Radaruitrusting mag niet gebruikt worden terwijl het schip langs zij ligt. Radiotransmissies op vaste VHF-installaties zijn toegestaan op voorwaarde dat de eenheid op laag vermogen wordt gezet. Het gebruik van satellietcommunicatie-uitrusting is toegestaan.

2.2. Staat van paraatheid van het schip

De schepen moeten paraat blijven om bij noodgevallen snel (minder dan 15 minuten) op eigen kracht weg te kunnen varen. Alle reparaties en onderhoud die het vermogen van het schip om te manoeuvreren beperken, zijn niet toegestaan.

2.3. Drugs- en alcoholbeleid

Gebruik, bezit, distributie, verkoop of het onder de invloed zijn van alcohol of drugs is verboden op de terminal. De toegang tot de terminal zal ontzegd worden aan personen, bezoekers of bemanningsleden die aanstoot geven of die onder invloed zijn. Als er aan boord personen onder invloed gevonden zouden worden, behoudt de terminal zich het recht voor om de bevoegde instanties te verwittigen om de aard van de invloed vast te stellen. Laad- en losoperaties kunnen onderbroken worden tot de situatie naar genoegen is rechtgezet. Alle kosten i.v.m. deze vertragingen worden door het schip gedragen.

2.4. Toegang tot besloten ruimtes

De toegang tot besloten ruimtes (cofferdammen, ballast tanken, dubbele bodems, lege ruimtes, enz.) is niet toegestaan.

2.5. Werkzaamheden met warmtebronnen

Werkzaamheden met warmtebronnen zijn op geen enkel ogenblik op geen enkele locatie aan boord toegestaan.

2.6. Externe deuren, luiken, poorten en accommodatieventilatie

Alle externe accommodatie, motorbehuizing, opslagruimtedeuren, poorten, luiken en openingen op het vooronder- en hoofddek moeten gesloten blijven zolang het schip is aangemeerd, behalve voor routine opening voor de doorgang van personeel.

Luiken en openingen van ingesloten ruimtes moeten gesloten blijven gedurende heel het verblijf.

Airconditioningsystemen moeten op recirculatiemodus staan om te vermijden dat dampen van de lading in de leef- en werkruimtes terechtkomen.

De ventilatiesystemen moeten in staat zijn om een overdruk van 0,1 kPa in de accommodatieruimtes te behouden.

2.7. Bemanning

De schepen moeten te allen tijde naar behoren bemand zijn om noodgevallen aan boord veilig te kunnen beheren en noodmanoeuvres te kunnen uitvoeren, inbegrepen assistentie bij het ontkoppelen van laadarmen in een noodgeval.

2.8. Rookzones

Roken en het dragen van lucifers of gasaanstekers is verboden in heel de terminal.

Roken aan boord is enkel toegestaan binnen de accommodatieruimtes op voorwaarde dat alle deuren gesloten blijven en het binnenschip voldoet aan ADN-regels 9.3.1.52.3, 9.3.2.52.3 of 9.3.3.52.3.

Gasaanstekers zijn strikt verboden en er zouden maatregelen moeten bestaan om voldoende veiligheidslucifers (of een aanvaardbaar alternatief) te hebben in de rookzones.

2.9. Persoonlijke beschermingsuitrusting

Er wordt van elk bemanningslid dat aan dek of op de steiger aanwezig is, verwacht dat ze de gepaste persoonlijke beschermingsuitrusting dragen. De gepaste persoonlijke beschermingsuitrusting bestaat minimum uit:

- Een veiligheidshelm met veiligheidsbril;
- Antistatische en brandvertragende werkkledij die het hele lichaam bedekt;
- Veiligheidsschoenen of -laarzen met versterkte neus en oliebestendige zolen;
- Gepaste beschermende handschoenen;
- Een goedgekeurde werkvest wanneer men in zones zonder handrail werkt;
- Als vereist, een goedgekeurde H₂S-detector
- Als vereist, gepaste gezichtsbescherming of een volgelaat-masker.

Van technici, aannemers en leveranciers betrokken bij werken op het dek wordt verwacht dat ze de bovenvermelde standaarden volgen.

Bemanningsleden die van en naar de terminal gate stappen, moeten het volgende dragen:

- Veiligheidshelm;
- Veiligheidsbril;
- Veiligheidsschoenen;
- Kledij die het hele lichaam bedekt;

Dezelfde standaarden worden verwacht van alle bezoekers aan het schip ook al zijn ze niet bij de laad- en losoperaties betrokken.

2.10. Mobiele telefoons

Mobiele telefoons die niet intrinsiek veilig zijn mogen niet binnen de terminal worden gebruikt en moeten uitgeschakeld worden aan de poort, voor het betreden van de terminalzone. Mobiele telefoons mogen binnen de accommodatieruimtes worden gebruikt.

2.11. Verven en zandstralen

Vanwege vervuilingspreventie is overboord verven van de romp en zandstraaloperaties verboden tijdens het langsij liggen.

Wegens het mogelijke vormen van vonken is het gebruik van staalborstels voor het mechanisch verwijderen van roest niet toegestaan.

2.12. Testen van de hoofdmotoren

De hoofdmotoren mogen niet getest worden zolang er een laadarm aangekoppeld is.

2.13. Voertuigen

Enkel voertuigen aangedreven door dieselmotoren zijn toegestaan op de terminal. Benzine, LPG, elektrisch of hybride voertuigen zijn niet toegelaten op het terrein.

Er geldt een strikte snelheidsbeperking van maximum 20 km/u. in heel de terminal.

De kaaizone is voorzien van duidelijk gemarkeerde parkeerplaatsen die door alle voertuigen moeten worden gebruikt. Verkeerd geparkeerde voertuigen worden op kosten van de eigenaar van het voertuig verwijderd.

Geparkeerde voertuigen mogen niet op slot zijn en de sleutel moet in het contact zitten zodat ze in noodgeval snel verwijderend kunnen worden.

2.14. Veilige toegang van schip naar wal

De terminal is uitgerust voor toegangs- en noodontsnappingsdoeleinden, op elke aanlegplaats die geschikt is voor binnenschepen:

- Aanlegplaatsen 24, 25, 36 en 37 : 1 draagbare loopplank en 2 meerpalen met ladders
- Aanlegplaatsen 23, 26, 34 en 38 : 2 draagbare loopplanken.

Afhankelijk van de aard van de lading, worden de volgende minimale noodontsnappingsroutes voorzien:

Ontsnappingsroute	P1 / P2 producten	P3 producten
1 loopplank	Niet-aanvaardbaar	Aanvaardbaar
2 loopplanken	Aanvaardbaar	Aanvaardbaar
2 meerpalen met ladder	Aanvaardbaar	Aanvaardbaar
1 meerpaal met ladder + 1 loopplank	Aanvaardbaar	Aanvaardbaar

Draagbare loopplanken zullen zo ver van de laadarm verbinding als praktisch mogelijk is, worden opgesteld.

3. Milieubescherming

De kapitein is er verantwoordelijk voor om alle voorzorgen te nemen opdat er geen vervuilingongelukken van elke aard gebeuren terwijl het schip aangemeerd is.

Vóór de aankomst van het schip moet er nagekeken worden dat:

- Alle spuigaten op het dek verzegeld zijn. Spuigatpluggen zijn niet vereist als het vervoerde product een kookpunt heeft van < 0°C en/of een ontvlammingspunt van < 35°C;
- Er een adequaat aantal absorberend materiaal aanwezig is op het dek voor onmiddellijk gebruik;
- Er een pompsysteem aanwezig is om al het dekwater dat met olie of vet vervuild is naar een daartoe voorzien tank af te voeren
- Er maatregelen zijn om het dek bij een spil onmiddellijk te isoleren;
- Er maatregelen zijn om de accumulatie van regenwater op het ladingsdek tot een minimum te beperken;
- Er een pompsysteem aanwezig is om alle olie of vloeistof met olie van de opvangbak onder het aansluitpunt naar een daartoe voorzien tank af te voeren. Opvangbakken onder het manifold moeten steeds droog worden gehouden;
- Alle niet-gebruikte laad-, los- en bunkerverbindingen gesloten en afgesloten zijn;
- Alle zeewaterzuigkleppen en andere overboordkleppen, behalve voor afzonderlijke zeewaterkoelsystemen voor ballast- en machinerie, gesloten en verzegeld zijn;
- Er mag geen ruim- of afvalwater uit geen enkel compartiment worden geloosd.

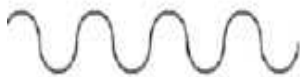
4. Noodprocedures

4.1. Noodsignaal

De terminal is uitgerust met haar eigen sirene die in geval van nood de volgende signalen geeft:



ALLES VEILIG



**WAARSCHUWING - details meegedeeld via
radiobericht**



EVACUATIE VAN DE TERMINAL

De noodsirene wordt elke vrijdag om 16.30 u. getest (automatische activatie) en op de eerste donderdag van elke maand om 13.00 u. (manuele activatie) met de volgende sequentie:

alles veilig – waarschuwing – evacuatie – alles veilig

4.2. Evacuatie van de terminal

Als het evacuatiesignaal weerklinkt, moeten de volgende stappen worden gevolgd:

- Stop de laad- en losoperaties met het gepaste ESD-systeem en sluit alle kleppen;
- Stop alle ventilatie en sluit alle deuren;
- Verzamel al de bemanning en bezoekers binnen de accommodatie. Zorg ervoor dat men weet waar iedereen is;
- Wacht op instructies van de terminal via radio of mobiele telefoon.

Afhankelijk van de aard en locatie van het noodgeval wordt u ofwel naar een van de verzamelpunten buiten de terminal verwezen ofwel naar een van de schuilplaatsen aan beide uiteinden van de steiger.

Als geen van deze evacuateroutes beschikbaar is, wordt evacuatie per boot georganiseerd.

4.3. Brand

4.3.1. Uitrusting voor brand

Schepen: aangemeerde schepen moeten 2 aangesloten brandslangen hebben in de buurt van het manifold en twee draagbare brandblussers die naast het manifold meteen voorhanden zijn, voor extra bescherming tegen hevige brand. De brandslangen op het hoofddek moeten klaar zijn voor onmiddellijk gebruik.

Terminal: De terminal wordt beschermd door een brandwater- en schuimsysteem die bevoorrad worden door brandpompen binnen de terminal, een sproeiwater-koelsysteem, van op afstand bediende schuimmonitoren, draagbare droge chemische brandblussers en een brandweerwagen. Elke steiger is ook uitgerust met internationale brandaansluitingen.

4.3.2. Procedure in geval van brand aan boord

Als er een brand aan boord van het schip wordt ontdekt, moeten de volgende stappen worden gevolgd:

- Stop de laad- en losoperaties met het gepaste ESD-systeem en sluit alle kleppen als dat veilig kan worden gedaan;
- Schakel het brandalarm van het schip in;
- Verwittig de controlekamer van de terminal via radio of mobiele telefoon;
- Bestrijd, indien veilig, het vuur om te vermijden dat het uitbreidt;
- Zet de hoofdmotor in stand-by en zorg ervoor dat er personeel aanwezig is om te helpen met het ontkoppelen van de laadarm;
- Zodra de brandweer aan wal aankomt: bijstand verlenen als gevraagd.
-

4.3.3. Procedure in geval van brand in de terminal

Als er een brand in de terminal wordt ontdekt, moeten de volgende stappen worden gevolgd:

- Verwittig onmiddellijk de controlekamer van de terminal via radio of mobiele telefoon;
- Stop de laad- en losoperaties met het gepaste ESD-systeem en sluit alle kleppen als dat veilig kan worden gedaan;
- Beoordeel of het schip zou moeten wegvaren en zet de hoofdmotor in stand-by en zorg ervoor dat er personeel aanwezig is om te helpen met het ontkoppelen van de laadarm;
- Bescherm het schip indien nodig met de brandweerruistung aan boord;
- Volg de aanwijzingen van het brandweerpersoneel.

4.4. Vervuilingsincident

De terminal is uitgerust met een indammingsboom die gemakkelijk ingezet kan worden bij een spil en die door de lokale spilbestrijdingsorganisatie wordt bediend.

Als er een spil gebeurt aan boord, op de steiger of in het omringende water gedetecteerd wordt, moeten de volgende stappen worden gevolgd:

- Verwittig onmiddellijk de controlekamer van de terminal via radio of mobiele telefoon;
- Stop de laad- en losoperaties met het gepaste ESD-systeem en sluit alle kleppen als dat veilig kan worden gedaan;
- Verwijder alle mogelijke ontstekingsbronnen;
- Als de spil beperkt is tot het ladingsdek, begin de opruimacties dan zo snel mogelijk;
- Gebruik NOOIT disperseermiddelen op olie vlekken op het omringende water tenzij op aanwijzing van het spilbestrijdingsteam aan wal.

4.5. Loskomst van de aanlegplaats

Als uw schip uit de meertouwen wegbreekt, moet elke inspanning gedaan worden om zo snel mogelijk de controle over het schip te herwinnen, om de schade aan de ladingverbinding, terminalfaciliteiten en andere schepen tot een minimum te beperken, inbegrepen onmiddellijke oproep voor havensleepassistentie op VHF kanaal 18.

5. Terminal-faciliteiten

Berth number	J12 / 704	J14 / 708	J21 / 622	J22 / 624	J23 / 710	J24 / 712B
Mooring side	Port	Port	Port	Port	Port	Port
Min available water depth alongside ⁽¹⁾	15.50	15.50	15.50	15.50	12	12
Max LOA	300	300	230	230	145	145
Max beam	50	50	33	33	25 ⁽⁶⁾	23 ⁽⁷⁾
Max Displacement	171 000	171 000	100 000	100 000	26 000	26 000
Cargo connection size	ANSI 16"	ANSI 16"	ANSI 16"	ANSI 16"	ANSI 12" - 8"	ANSI 12"
ERC	No	No	No	No	Yes (C4)	No
Min / Max manifold height above WL	3.50 / 20.50	3.50 / 20.50	2.00 / 20.50	2.00 / 20.50	1.00 / 14.00 1.00 / 7.00 (C4)	1.00 / 14.00
Max distance ship's rail to manifold	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00
Vapour return ⁽²⁾	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Vapour connection size	ANSI 8"	ANSI 8"	ANSI 8"	ANSI 8"	ANSI 6"	ANSI 6"
Bunkers via barge ⁽³⁾	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Fendering on berth	No ⁽⁵⁾	No ⁽⁵⁾	Yes	Yes	No ⁽⁵⁾	Yes
Shore gangway	No	No	No	No	No	Yes ⁽⁴⁾
Max freeboard for shore gangway	20	20	12.75	12.75	6,5	6,5
Store supply via barge ⁽³⁾	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No
Store supply via shore ⁽³⁾	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No
Berth number	J25 / 712C	J26 / 716	J35 / 712	J36 / 712A	J37 / 712D	J38 / 714
Mooring side	Starboard	Starboard	Port	Starboard	Starboard	Port
Min available water depth alongside ⁽¹⁾	12	12	10	6	6	10
Max LOA	145	145	135	135	135	135
Max beam	23 ⁽⁷⁾	25 ⁽⁶⁾	21 ⁽⁶⁾	25 ⁽⁶⁾	25 ⁽⁶⁾	25 ⁽⁶⁾
Max Displacement	26 000	26 000	19 000	19 000	19 000	19 000
Cargo connection size	ANSI 12"	ANSI 12"	ANSI 10"	ANSI 10"	ANSI 10"	ANSI 10"
ERC	No	No	No	No	No	No
Min / Max manifold height above WL	1.0 / 14.0	1.0 / 14.0	1.0 / 7.0	1.0 / 7.0	1.0 / 7.0	1.0 / 7.0
Max distance ship's rail to manifold	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00
Vapour return ⁽²⁾	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Vapour connection size	ANSI 6"	ANSI 6"	ANSI 6"	ANSI 6"	ANSI 6"	ANSI 6"
Bunkers via barge ⁽³⁾	No	Yes	No	No	No	No
Fendering on berth	Yes	No ⁽⁵⁾	No ⁽⁵⁾	Yes	Yes	No ⁽⁵⁾
Shore gangway	Yes ⁽⁴⁾	No	No	No	No	No
Max freeboard for shore gangway	6,5	6,5	5	5	5	5
Store supply via barge ⁽³⁾	No	Yes	No	No	No	No
Store supply via shore ⁽³⁾	No	Yes	Yes	No	No	Yes

⁽¹⁾ A bathymetric survey of the area is carried out twice a year

⁽²⁾ Vapor connection is available for gasoline loading operations only.

⁽³⁾ Only when loading arm is not connected and subject to prior agreement of terminal. Requests must be submitted via agents before arrival of the vessel.

⁽⁴⁾ Seagoing vessels must rig a proper safety net under the gangway.

⁽⁵⁾ Proper fendering to protect vessel and berth is to be arranged by the vessel.

⁽⁶⁾ Sum of the beams of J23/J35/J36 and J26/J37/38 cannot exceed 50m

⁽⁷⁾ Maximum 23m due to restrictions by the Port of Antwerp

6. Aanleggen en aanmeren

6.1. Invalshoek en -snelheid

De invalshoek moet zo parallel aan de steigerlijn als mogelijk zijn en in geen geval meer dan 10 graden van parallel.

De maximum aanlegsnelheid tegen de fenders mag niet meer dan 12 cm/s zijn.

Alle kosten i.v.m. schade aan de installaties tijdens het aan- en afmeren worden door de schipeigenaars gedragen.

6.2. Algemene aanmeervereisten

Het is vereist dat alle trossen steeds strak worden gehouden.

Het schip moet naar tevredenheid van de terminaloperators afgemeerd worden.

Steigeroperatoren controleren de meertouwen op regelmatige basis. Elke tekortkoming leidt tot de onmiddellijke stopzetting van laad- en losoperaties. De kosten van de vertraging zijn voor rekening van de schipeigenaars.

Algemene aanmeervereisten:

- De algemene aanmeerrichting moet symmetrisch zijn aan het centrum van het schip;
- Alle meertouwen moeten steeds strak staan;
- Gerafelde, gesplitste of beschadigde trossen mogen niet gebruikt worden;

Tijdens laad- en losoperaties mag het binnenschip enkel met synthetische trossen worden gemeerd als er stalen kabels worden gebruikt om te vermijden dat het schip op drift gaat. Stalen kabels bekleed met synthetisch materiaal of natuurlijke vezel worden als gelijkwaardig beschouwd.

6.3. Aanmeren aan steigers 23, 24, 25, 26, 36 en 37 als het laden een dampretourverbinding vereist

Als men benzine of benzine-componenten laadt op aanlegplaatsen 23, 24, 25, 26, 36 of 37 is een dampretourverbinding vereist.

Indien mogelijk, zal het schip zo gemeerd zijn dat de dampretouraansluiting aan de correcte zijde van de laadaansluiting staat om een gemakkelijke en directe verbinding met de dampretourslang mogelijk te maken.

Om dit te bereiken moet de aanmeerszijde besproken en overeengekomen worden bij het contacteren van de controlekamer voor aankomst (zie rubriek 7.1).

6.4. Specifieke steigervereisten

Het veilige aanmeren van een schip blijft de verantwoordelijkheid van de kapitein. Hieronder worden de minimumvereisten voor elke steiger aangegeven. De kapitein kan ten alle tijden beslissen om bijkomende trossen te spannen, naar zijn eigen goeddunken en beste oordeel.

6.4.1. Steigers 23 t/m 26

- **Voor schepen met een lengte tot 125 meter:**

Een minimum van 4 trossen: vooraan 1 voortros en 1 voorspring, en achteraan 1 achtertros en 1 achterspring.

- **Voor schepen met een lengte van over de 125 meter:**

Een minimum van 6 trossen: vooraan 2 voortrossen en 1 voorspring, en achteraan 2 achtertrossen en 1 achterspring.

Werplijnen zijn beschikbaar voor de bemanningen om de overdracht van de meertouwen tussen de steiger en de meerpalen te vergemakkelijken. Er wordt van de schipbemanning verwacht dat ze de werplijnen terug correct opbergen na elk gebruik.

6.4.2. Steigers 35 t/m 38

Een minimum van 4 trossen: vooraan 1 voortros en 1 voorspring, en achteraan 1 achtertros en 1 achterspring.

6.5. Schipbeweging tijdens operaties

Als het schip in eender welke richting van het fendersysteem wegdrijft, worden alle laad- en losoperaties stopgezet totdat de situatie naar tevredenheid is opgelost.

De laadarmen zijn uitgerust met alarmen die buitensporige beweging detecteren. De alarmen schakelen de ladingspomp aan wal automatisch uit en sluiten alle kleppen.

6.6. Ankers

Behalve in noodsituaties is het gebruik van ankers tijdens het aanmeren niet toegestaan.

Ankers moeten echter beschikbaar zijn voor noodgevallen maar moeten worden geborgd met het ankerslot in positie om accidentele vrijgave te voorkomen.

7. Laad- en losoperaties

7.1. Informatie vóór de aankomst

De aanmelding wordt enkel online gedaan via UAB (www.uab-online.eu).
Om aanvaard te worden, moet het schip in staat zijn om binnen 60 minuten van de aanmeldtijd op de ligplaats aan te komen.
De controlekamer zal het schip per mobiele telefoon contacteren met de steigerinformatie.

7.2. Pre operation key meeting

Een verantwoordelijke van het schip wordt verwacht om zo snel mogelijk na het aanmeren naar de controlekamer van de terminal te gaan voor de pre operations key meeting.
De “ADN checklist” en de “Wal laad/los overeenkomst” worden ingevuld.
Tijdens deze vergadering moeten alle veiligheids- en operationele thema's besproken en overeengekomen worden.

7.3. Aan- en loskoppelen van de laadarm

De bediening en het aan- en het afkoppelen van de laadarm wordt uitsluitend door het terminalpersoneel uitgevoerd.

7.4. Opening van de tank- en peilopeningen

De opening van de staalname- en peilopeningen is niet toegestaan behalve voor inspectie van een lege ladingtank nadat de druk uit deze tank is verwijderd.
Wanneer de in kolom (17) van tabel C anti-explosiebescherming vereist is, is de opening van de tankdeksels enkel toegestaan als de tank is ontgast en de concentratie van ontvlambare gassen minder dan 10% van de onderste ontvlambaarheidslimiet bedraagt.

7.5. Staalname en meting van de ladingtank

Stalen moeten genomen worden door middel van een minimum of veiliger apparaat zoals beschreven in kolom (13) van tabel C.
De opening van staalname- en peilopeningen van ladingtanks geladen met een stof waarvoor markering met een of twee blauwe kegels voorzien is in kolom (19) van tabel C, is enkel toegestaan wanneer het laden gedurende meer dan 30 minuten is onderbroken.
Recipiënten voor staalname inbegrepen alle accessoires zoals touw enz. moet bestaan uit elektrostatisch geleidend materiaal en moeten tijdens de staalname elektrisch verbonden zijn met de romp van het schip.

7.6. Decklijnen leegblazen naar de wal

Wegens de aard van de behandelde ladingen, mogen decklijnen enkel met stikstof naar de wal worden geblazen. Het gebruik van perslucht is niet toegestaan.
Als het schip geen stikstof aan boord beschikbaar heeft, kan de terminal dit verschaffen.

7.7. Beperkingen .i.v.m. weer en wind

Laad- en losoperaties worden onderbroken en laadarmen leeggemaakt als de windkracht meer dan 13,9 m/s (7 Bft) haalt, of tijdens onweersbuien.

De laadarm wordt afgekoppeld wanneer de windsnelheid 17,2 m/s (8 Bft) bedraagt.

7.8. Effectieve toezicht

Te allen tijde tijdens het laad- en losoperaties moet er een effectieve wacht worden uitgevoerd door een bevoegd persoon.

De dekwacht moet altijd bereikbaar zijn voor de controlekamer via de daartoe voorziene draagbare radio.

7.9. Communicatie

7.9.1. Communicatie-uitrusting

Tijdens de pre operations vergadering overhandigt de terminal één intrinsiek veilige draagbare radio met lederen draagtas.

Een steigeroperator vervangt de batterij van de radio op regelmatige basis.

De geleverde uitrusting wordt vóór vertrek door een steigeroperator opgehaald.

De draagbare radio is uw verantwoordelijkheid tijdens uw verblijf en u bent aansprakelijk voor verlies en/of schade (850,- EUR voor de draagbare radio)

7.9.2. Contactnummers

Controlekamer terminal	radio "1" of +32 3 200 38 00
Havenveiligheidsbeambte (24/7)	+32 470 280 114
Plaatsvervangende havenveiligheidsbeambte (24/7)	+32 486 971 406
Politie (noodgeval 24/7)	101
Brandweer (noodgeval 24/7)	112
Ziekenwagen (noodgeval 24/7)	112
Havenmeester van de haven van Antwerpen (24/7)	+32 3 205 21 52

7.10. Tankreiniging, ontgassing en ventilatie

Tankreiniging en ontgassing langs zij is niet toegestaan.

7.11. Bescherming tegen overvulling (ADN-kabel)

Alle schepen moeten uitgerust zijn met een werkend beschermingssysteem tegen overvulling en de overvul-beschermkabel (ADN-kabel) die van wal komt moet aangesloten kunnen worden.

De ADN-kabel moet getest worden en operationeel zijn voor het begin van elke laad- en losoperatie.

Oranje kabel: Verbinding met het overvul-alarmsysteem van het schip (laden)

Zwarte kabel: verbinding met het overvul-alarmsysteem van de terminal (lossen)

7.12. Boord-boord overslag

In het geval van rechtstreekse overslag van schip naar schip, worden de overeenkomsten voor de overslag gemaakt tussen het lossende en ontvangende schip.

De terminal voorziet geen slangen of fenders. Als ze niet aan boord beschikbaar zijn, moeten deze gehuurd worden.

De Checklist voor boord-boord overslag van de Haven van Antwerpen (HKD 26) moet voor het begin van de operaties ingevuld worden. Een kopie van dit ingevulde document dient aan een terminalvertegenwoordiger te worden overhandigd.

Voor veiligheidsgerelateerde communicatie voorziet de terminal aan beide schepen een draagbare radio.

8. Specifieke laad- en losvereisten

8.1. Statisch accumulatieve ladingen

Alle voorzorgen zoals beschreven in ISGINTT hoofdstukken 3.2 en 11.1.7 betreffende het behandelen van statisch accumulatieve ladingen in niet inert gemaakte tanks moeten strikt worden gevolgd.

Bijzondere aandacht moet worden gegeven aan voorzorgsmaatregelen betreffende de initiële laadratio's die tijdens de pre-operations vergadering duidelijk moeten vermeld worden in de laad/los overeenkomst.

Metingen en staalnames moeten onder gesloten omstandigheden worden uitgevoerd. De aanbevolen ontspanningstijd van 30 minuten moet in acht worden genomen voor men geleidende objecten in de ladingtank steekt. Metalen objecten moeten elektrisch worden verbonden met de romp van het schip.

8.2. Benzeen

Voor benzeenladingen of ladingen die benzeen bevatten moeten het meten en het nemen van stalen onder gesloten omstandigheden worden uitgevoerd.

In het geval dat het aannemelijk is dat in de lucht verspreide concentraties van benzeen binnen een zone de maximum toegestane blootstellingslimiet (PEL van 1 ppm en STEL van 5 ppm) overschrijdt, dient deze zone te worden beschouwd als een gereguleerde zone en duidelijk als zodanig gemarkeerd en geïdentificeerd worden.

Passende persoonlijke beschermingsmiddelen en goedgekeurde gasmaskers moeten te allen tijde gebruikt worden wanneer het risico bestaat dat de blootstellingslimieten overschreden worden (staalname, ullaging, aankoppeling, afkoppeling of binnen gereguleerde zones).

De aanbevelingen beschreven in ISGINTT hoofdstuk 11.1.10 moeten opgevolgd worden.

8.3. Waterstofsulfide (H₂S)

Waterstofsulfide (H₂S) kan in aanzienlijke concentraties aanwezig zijn in ruwe olie en geraffineerde producten zoals nafta, brandstof, bitumen en gasoliën en in de damp ruimtes van tanken die voordien zulke ladingen bevatten. Schepen moeten zich bewust zijn van de mogelijke aanwezigheid van H₂S en dienen gepaste monitoringprocedures in te voeren. Blootstelling aan concentraties hoger dan 10 ppm mogen niet toegestaan worden zonder degelijke ademhalingsbescherming.

Bemanningsleden moeten voorzien worden van de gepaste H₂S-detectie-uitrusting wanneer ze zich in de laad- en loszone bevinden.

De aanbevelingen beschreven in ISGINTT hoofdstuk 11.1.9 moeten opgevolgd worden.

8.4. Benzine en benzinecomponenten

Wegens ontvlambaarheid en hoge dampdruk moeten er speciale voorzorgen worden genomen bij het behandelen van benzine en benzinecomponenten.

Het peilen en het nemen van stalen worden bij voorkeur onder gesloten omstandigheden uitgevoerd. Als, ten gevolgen van het ontwerp, gesloten metingen en/of staalname niet mogelijk is, moeten de richtlijnen uit deel 7.5 strikt gevolgd worden.

Goedgekeurde maskers moeten worden gebruikt wanneer er operaties worden uitgevoerd waarbij personeel het risico loopt aan hoge concentraties van dampen te worden blootgesteld (ullaging, staalname, aankoppeling, afkoppeling).

9. Diensten van de terminal

9.1. Drinkwater

Er is een drinkwatertoevoer beschikbaar aan alle aanlegplaatsen. De drinkwatertoevoer wordt gecontroleerd door een dienst van de Stad Antwerpen en moet voor aankomst via de watermaatschappij worden geregeld.

9.2. Afvalverwijdering

Afvalverwijdering kan geregeld worden via een extern afvalverwijderingsbedrijf. Afval kan per truck of schip worden opgehaald.

Er mag in geen geval afval op de steiger worden achtergelaten. Kosten voor achtergelaten afval worden naar uw eigenaar/operator doorgestuurd.

9.3. Bevoorrading

Zie hoofdstuk 5. Terminal-faciliteiten voor voorwaarden.

Tijdens het aanleveren van voorraden mogen de vluchtwegen niet belemmerd worden. Geleverde goederen mogen niet langer als nodig op de kaai of steiger blijven aangezien dit nooduitgangen of toegang voor nooddiensten kan blokkeren.

10. Veiligheidsplan van de terminal

