

SEA-Tank 700 B

TERMINAL HANDBUCH

BINNENSCHIFFE



Inhaltsverzeichnis

1. Einführung

- 1.1. Allgemeine Informationen**
- 1.2. Terminal Layout**

2. Sicherheit

- 2.1. Elektrische Ausrüstung**
- 2.2. Betriebsbereitschaft des Schiffes**
- 2.3. Drogen- und Alkohol-Politik**
- 2.4. Betreten von geschlossenen Räumen**
- 2.5. Arbeiten mit offener Flamme**
- 2.6. Außentüren, Luken, Öffnungen und Ventilation von Unterküften**
- 2.7. Besatzung**
- 2.8. Raucherzonen**
- 2.9. Persönliche Schutzausrüstung**
- 2.10. Mobiltelefone**
- 2.11. Lackieren und Sandstrahlen**
- 2.12. Test der Hauptmaschine**
- 2.13. Fahrzeuge**
- 2.14. Sicherer Zugang vom Schiff an Land**

3. Vermeidung von Umweltverschmutzungen

4. Verfahren im Notfall

- 4.1. Notsignal**
- 4.2. Terminal Evakuierung**
- 4.3. Brand-Notfall**
 - 4.3.1. Ausrüstung zur Brandbekämpfung**
 - 4.3.2. Verfahren im Falle eines Schiffsbrandes**
 - 4.3.3. Verfahren im Falle eines Terminal Brandes**
- 4.4. Verschmutzungsereignis**
- 4.5. Abreißen vom Steg**

5. Terminal Anlagen

6. Anlegen und Festmachen

- 6.1. Winkel und die Geschwindigkeit beim Anlegen
- 6.2. Allgemeine Mooring Anforderungen
- 6.3. Mooring an den Stegen 23, 24, 25, 26, 36 und 37 beim Beladen von Ladungen, die einen Anschluss an eine Dampfdruckleitung benötigen
- 6.4. Spezifische Liegeplatz-Anforderungen
 - 6.4.1. Liegeplätze 23 bis 26
 - 6.4.2. Liegeplätze 35 bis 38
- 6.5. Schiffsbewegung nach dem Festmachen
- 6.6. Verankerungen

7. Cargo Tätigkeiten

- 7.1. Information vor Ankunft
- 7.2. Besprechung vor Aufnahme der Arbeiten
- 7.3. Verbinden und Trennen des Ladearms
- 7.4. Cargo Tank und Öffnung zur Probenahme
- 7.5. Probenahme und Ullaging / Messen bei Cargo Tanks
- 7.6. Reinigen und Freisetzen von Leitungen zum Ufer
- 7.7. Einschränkungen in Bezug auf Wind und Wetter
- 7.8. Effektive Deck-Wache
- 7.9. Kommunikation
 - 7.9.1. Kommunikationsausrüstung
 - 7.9.2. Tel. Kontakte:
- 7.10. Tankreinigung, Ablassen von Gas und Lüftung
- 7.11. Überfüllsicherung (ADN Kabel)
- 7.12. Übertragung von Schiff zu Schiff

8. Spezifische Cargo Anforderungen

- 8.1. Statische kumulative Ladungen
- 8.2. Benzen
- 8.3. Schwefelwasserstoff
- 8.4. Benzin und Benzinkomponenten

9. Terminal Dienste

- 9.1. Trinkwasser
- 9.2. Müllentsorgung
- 9.3. Umgang mit Geschäften / Läden

10. Terminal Sicherheitsplan

1. Einführung

1.1. Allgemeine Informationen

Die in diesem Handbuch enthaltenen Informationen sollen Schiffseigner, -betreiber, -Charterer und Kapitäne mit den allgemeinen Bedingungen, Regeln und Vorschriften, Einrichtungen und der Verfügbarkeit von Diensten auf dem Sea Tank 700B N.V. Terminal vertraut machen.

Diese Informationen werden ohne Garantie oder Gewährleistung seitens Sea Tank 700B N.V. hinsichtlich ihrer Genauigkeit oder Vollständigkeit gegeben und ersetzt keine lokalen, nationalen oder internationalen Vorschriften und hebt diese ebenfalls nicht auf. Sea Tank 700B N.V. übernimmt oder akzeptiert keine Verantwortung für die Verwendung durch irgendeine Person irgendwelcher hier enthaltenen Informationen.

In allen Fällen bleiben die Kapitäne allein verantwortlich für:

- Den sicheren Betrieb ihrer Schiffe;
- Die Einhaltung aller internationalen, nationalen und lokalen Gesetze und Vorschriften;
- Die Einhaltung der Bestimmungen des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter durch Binnengewässer (ADN);
- Einhaltung der Richtlinien, die in den Internationalen Sicherheitsrichtlinien für Binnentankschiffe und Terminals (ISGINTT) enthalten sind;
- Einhaltung dieses Terminal Handbuchs.

Als Kapitän werden Sie hiermit darauf hingewiesen, dass Terminal Personal jederzeit Ihr Schiff betreten können, um die Einhaltung der in diesem Handbuch festgelegten Anforderungen zu überprüfen. Jegliche Nichteinhaltung führt zur Unterbrechung der laufenden Cargo Arbeiten und kann Einfluss auf zukünftige Genehmigungen für Ihr Schiff an diesem Terminal haben und alle daraus resultierenden Kosten gehen zu Lasten des Kontos des Schiffeigners / Managers.

1.2. Terminal Layout

Das Sea Tank Terminal befindet sich im Antwerpener Hafen am rechten Ufer des Flusses Schelde, im südöstlichen Teil des Kanaaldok B2 zwischen den Kais Nummer 622 & 716 (BA Chart 128)..

Die Liegeplatz-Koordinaten sind 51°19'24.2"N 4°19'06.2"E. Die Docks des Hafens von Antwerpen sind keine Gezeiten Docks. Der Zugang zwischen der Schelde und den Docks erfolgt über 2 Schleusen-Komplexe, die sich am Nord-Westen und Süd-Westen des Hafenbeckens befinden.

Die Dichte des Dock-Wassers beträgt 1000 kg/m³.

2. Sicherheit

2.1. Elektrische Ausrüstung

Alle elektrischen oder elektronischen Geräte, die in explosionsgefährdeten Bereichen verwendet werden, müssen von einem genehmigten Typ sein, wobei die Mindestgenehmigung für ATEX Zone 1 / T4 oder gleichwertig sein muss.

Entsprechende Labels und Zertifikate sind jederzeit für Inspektionszwecke leicht zugänglich und verfügbar. Andere elektrische oder elektronische Geräte, die keinem genehmigten Typ entsprechen, werden nicht verwendet, während das Schiff angelegt ist.

Radargeräte dürfen nicht verwendet werden, während Schiff angelegt ist.

Funkübertragung auf festen VHF Anlagen ist gestattet, sofern sich das Gerät im Low-Power Modus befindet.

Der Einsatz von Satelliten-Kommunikationsgeräten ist zulässig.

2.2. Betriebsbereitschaft des Schiffes

Schiffe werden gebeten, stets in der Lage zu sein, im Notfall aus eigener Kraft kurzfristig (weniger als 15 Minuten) abzulegen.

Jegliche Reparaturen oder Wartungsarbeiten, welche Einfluss auf die Fähigkeit des Schiffes haben, manövrierfähig zu sein, sind nicht erlaubt.

2.3. Drogen- und Alkohol-Politik

Es ist im Terminal verboten, Drogen zu besitzen, zu verteilen, zu verkaufen oder Alkohol oder kontrollierte Substanzen zu konsumieren.

Ruhestörenden oder berauschten Personen, Besuchern oder Besatzungsmitgliedern wird der Zugang zum Terminal verweigert.

Falls berauschte Personen an Bord vorgefunden werden sollten, behält das Terminal sich das Recht ein, die zuständigen Behörden zu informieren, um die Art des Rausches feststellen zu lassen. Cargo Tätigkeiten und Aktionen können dabei unterbrochen werden, bis die Situation zufriedenstellend geklärt bzw. behoben worden ist. Alle Kosten im Zusammenhang mit Verzögerungen gehen zu Lasten des Schiffes.

2.4. Betreten von geschlossenen Räumen

Das Betreten von irgendwelchen geschlossenen Räumen (Kofferdämme, Ballasttanks, doppelte Böden, Fächer usw.) ist nicht zulässig.

2.5. Arbeiten mit offener Flamme

Keine heißen arbeiten darf zu jeder Zeit und an jedem Ort an Bord.

2.6. Außentüren, Luken, Öffnungen und Ventilation von Unterküften

Alle Türen von externen Unterküften, Motorräumen / -gehäusen, Abstellräumen im Vorschiff und Hauptdeck, Öffnungen, Luken und andere Öffnungen werden geschlossen gehalten, während das Schiff angelegt ist, außer für ein routinemäßiges Öffnen für den Durchgang von Personal.

Luken und Öffnungen für geschlossene Räume werden für den gesamten Aufenthalt geschlossen bleiben.

Die Klimaanlage soll auf Umluft betrieb geschaltet bleiben, um ein Eindringen von Dämpfen in Wohn- und Arbeitsräume zu vermeiden.

Lüftungsanlagen müssen in der Lage sein, einen Überdruck von 0,1 kPa in den Unterküftsräumen zu halten.

2.7. Besatzung

Schiffe werden zu allen Zeiten bemannt sein, um auf sichere Art und Weise Notfälle an Bord handhaben und Notfall-Manöver durchführen zu können, einschließlich der Unterstützung bei der Trennung von Verladearmen bei einem Notfall.

2.8. Raucherzonen

Das Rauchen und das Zünden von Streichhölzern oder Gasfeuerzeugen ist auf dem gesamten Terminal verboten.

Das Rauchen an Bord ist nur in den Unterküften gestattet unter der Voraussetzung, dass alle Türen geschlossen gehalten werden und das Schiff den ADN Regeln 9.3.1.52.3, 9.3.2.52.3 oder 9.3.3.52.3 entspricht.

Gasfeuerzeuge sind streng verboten und es sollten Maßnahmen ergriffen werden, um eine ausreichende Menge an Sicherheitsstreichhölzern (oder annehmbare Alternativen) in den speziellen Raucherbereichen zur Verfügung zu stellen.

2.9. Persönliche Schutzausrüstung

Jedes Besatzungsmitglied auf Deck oder auf dem Steg soll geeignete persönliche Schutzausrüstung tragen. Als geeignete PSA gilt als Minimum:

- Helm mit Brille;
- Antistatische und feuerhemmende Arbeitskleidung für den ganzen Körper;
- Sicherheitsschuhe oder Stiefel mit verstärkten Zehenkappen und ölbeständigen Sohlen;
- Geeignete Schutzhandschuhe;
- Eine genehmigte Arbeitsweste bei Arbeiten in Bereichen, die nicht durch ein Geländer geschützt sind;
- Wenn erforderlich, einen zugelassene H₂S Detektor
- Bei Bedarf geeigneter Gesichtsschutz oder Vollmasken-Atemschutz.

Techniker, Vertragspartner, Lieferanten die an Arbeiten auf Deck beteiligt sind, müssen die oben genannten Standards einhalten.

Besatzungsmitglieder, die zu Fuß vom und zum Terminal Gate gehen, müssen tragen:

- Einen Schutzhelm;
- Schutzbrille oder Brille;
- Sicherheitsschuhe;

- Kleidung über dem gesamten Körper.

Die gleichen Standards werden für alle Besucher des Schiffes gefordert, nicht an Cargo Arbeiten beteiligt sind.

2.10. Mobiltelefone

Nicht eigensichere Handys dürfen nicht innerhalb des Terminals verwendet werden und müssen vor dem Betreten des Terminal Bereichs am Tor ausgeschaltet werden. Mobiltelefone können in den Unterkunftsräumen verwendet werden.

2.11. Lackieren und Sandstrahlen

Zum Zweck der Vermeidung von Verunreinigungen sind Spritz-Lackieren, Lackieren über Bord und Sandstrahlarbeiten, die während des Anlegens im Terminal verboten sind. Bedingt durch mögliche Funkenbildung sind Draht-Bürsten und mechanische Rostentferner nicht zulässig.

2.12. Test der Hauptmaschine

Die Hauptmotoren dürfen nicht getestet werden, solange ein Ladearm verbunden ist.

2.13. Fahrzeuge

Fahrzeuge mit LPG, Benzin, Hybrid- oder Elektromotoren dürfen nicht im Terminal verwendet werden.

Es gibt auf dem gesamten Terminal eine strenge Geschwindigkeitsbegrenzung von maximal 20 km/h.

Der Kai-Bereich ist mit klar gekennzeichneten Parkplätzen versehen, die von allen Fahrzeugen verwendet werden müssen. Falsch abgestellte Fahrzeuge werden auf Kosten der Eigentümer des Fahrzeugs entfernt.

Bei den abgestellten Fahrzeugen muss der Schlüssel in der Zündung bleiben, um im Notfall die Fahrzeuge schnell entfernen zu können.

2.14. Sicherer Zugang vom Schiff an Land

Das Terminal ist an jedem Liegeplatz für Schiffe mit für den Zugang und zum Zweck des Notausstiegs geeigneten Geräten und Ausrüstung ausgestattet:

- Liegeplätze 24, 25, 36 und 37 : 1 tragbares Gangway und 2 Dalben mit Leitern
- Liegeplätze 23, 26, 34 und 38 : 2 tragbare Gangways.

Abhängig von der Art des Güterumschlags werden die folgenden minimalen Fluchtwege zur Verfügung gestellt:

Fluchtweg	P1 / P2 Produkte	P3 Produkte
1 Gangway(s)	Nicht akzeptabel	Akzeptiert
2 Gangway(s)	Akzeptiert	Akzeptiert
2 Dalbe(n) mit Leiter	Akzeptiert	Akzeptiert
1 Dalbe mit Leiter + 1 Gangway	Akzeptiert	Akzeptiert

Tragbare Gangways müssen so weit wie möglich von dem Ladearm-Anschluss entfernt aufgestellt werden.

3. Vermeidung von Umweltverschmutzungen

Der Schiffskapitän ist dafür verantwortlich, dass alle erforderlichen Vorkehrungen getroffen wurden, so dass keine Verschmutzungen irgendwelcher Art auftreten können, während das Schiff am Terminal anliegt.

Vor der Ankunft des Schiffes ist nachzuweisen, dass:

- Alle Deck Speigatte angeschlossen und abgedichtet sind. Scupper Stecker sind nicht erforderlich, wenn das behandelte Produkt einen Siedepunkt $< 0\text{ °C}$ und / oder einen Flammpunkt $< 35\text{ °C}$ hat;
- Eine ausreichende Menge an absorbierendem Material steht für den sofortigen Einsatz an Deck zur Verfügung.
- Es ist ein Pumpsystem vorhanden, um das gesamte mit Öl oder Fett kontaminierte Deck-Wasser in einen Tank abzupumpen.
- Es stehen Mittel für ein sofortiges Auffangen im Falle eines Aus- / Überlaufens auf Deck zur Verfügung;
- Es stehen Mittel zur Verfügung, um das Ansammeln von Regenwasser auf der Ladefläche zu minimieren;
- Es ist ein Pumpsystem vorhanden, um das gesamte Öl oder ölhaltige Flüssigkeiten von der Auffangwanne des Cargo Rohrsystem in einen Tank abzupumpen
Auffangwannen von Verteilern müssen jederzeit trocken gehalten werden;
- Alle nicht verwendeten Cargo und Bunker-Verbindungen müssen geschlossen und verblendet sein;
- Alle Meerwasser-Saugleitungen und Überbord-Ventile müssen, mit Ausnahme von getrennten Meerwasser-Leitungen für Ballastsysteme und Motor-Kühlwasser bleiben geschlossen und versiegelt;
- Es darf kein Bilgenwasser oder Abwasser irgendeinem Schott abgelassen werden.

4. Verfahren im Notfall

4.1. Notsignal

Das Terminal ist mit seiner eigenen Sirene ausgestattet, die im Notfall mit den folgenden Signalen ertönt:



ALL CLEAR / ALLES KLAR



**WARNUNG - Einzelheiten werden über einen
Funkspruch mitgeteilt**



**TERMINAL EVACUATION / TERMINAL
EVAKUIERUNG**

Die Notfall Sirene wird jeden Freitag um 16:30 Uhr getestet (automatische Aktivierung) und am ersten Donnerstag eines jeden Monats um 13:00 Uhr (manuelle Betätigung) mit der folgenden Reihenfolge:

ALLES KLAR - WARNUNG - EVAKUIERUNG - ALLES KLAR

4.2. Terminal Evakuierung

Wenn der Alarm Evakuierung ertönt, sind folgende Schritte zu beachten:

- Abbruch der Cargo Arbeiten mit dem entsprechenden ESD System und Schließen aller Ventile;
- Stoppen der gesamten Belüftungen und Schließen aller Türen;
- Versammeln der gesamten Besatzung und Besucher in den Unterkünften. Vergewissern Sie sich, dass alle anwesend sind;
- Warten Sie auf Anweisungen per Funk oder Mobiltelefon vom Terminal.

Je nach Art und Ort des Notfalls werden Sie entweder zu einer der Sammelplätze außerhalb des Terminals oder zu einem der sicheren Häfen an einem der beiden Enden des Stegs geleitet. Falls keine dieser Fluchtwege verfügbar ist, wird Evakuierung mit dem Boot organisiert.

4.3. Brand-Notfall

4.3.1. Ausrüstung zur Brandbekämpfung

Schiffe: Während die Schiffe anliegen, müssen 2 Löschschräuche in der Nähe des Verteilers angeschlossen sein. Zusätzlicher Schutz gegen Brandentwicklung muss vorgesehen werden, indem er zwei geeignete tragbare Feuerlöscher griffbereit am Verteiler gestellt werden.

Die Löschrleitung des Hauptdecks muss sofort einsatzbereit sein.

Terminal: Das Terminal ist durch ein Löschwasser- und Schaum-System von Feuerlöschpumpen, die sich innerhalb des Terminals befinden, ein Sprühwasser-Kühlsystem, ferngesteuerte Schaum-Monitore, tragbare Feuerlöscher mit chemischem Trocken-Löschmittel und ein Feuerwehrauto geschützt. Jeder Steg ist mit internationalen Löschanschlüssen ausgestattet.

4.3.2. Verfahren im Falle eines Schiffsbrandes

Sollte ein Feuer an Bord des Schiffes erkannt werden, müssen folgende Schritte beachtet werden:

- Abbruch der Cargo Arbeiten mit dem entsprechenden ESD System und Schließen aller Ventile, wenn dies sicher ist;
- Auslösen des schiffseigenen Feueralarms;
- Meldung an den Terminal-Kontrollraum per Radio oder Handy;
- Bekämpfen des Brandes, um eine Ausbreitung zu verhindern;
- Die Hauptmaschine in den Stand-by Modus fahren und Bereitstellung des Personals, um beim Trennen des Ladearms unterstützend mitzuwirken;
- Sobald das Brandbekämpfungspersonal des Terminals am Ort ankommt, ist dieses zu unterstützen, wie gewünscht.

4.3.3. Verfahren im Falle eines Terminal Brandes

Sollte ein Feuer am Terminal erkannt werden, müssen folgende Schritte beachtet werden:

- Sofortige Meldung an den Terminal-Kontrollraum per Radio oder Handy;
- Abbruch der Cargo Arbeiten mit dem entsprechenden ESD System und Schließen aller Ventile, wenn dies sicher ist;
- Es muss beurteilt werden, ob das Schiff von der Anlegestelle ablegen sollte und die Hauptmaschine in den Stand-by Modus fahren und Bereitstellung des Personals, um beim Trennen des Ladearms unterstützend mitzuwirken;
- Bei Bedarf muss das Schiff mithilfe der bordeigenen Feuerlöschgeräte geschützt werden;
- Wenn eine entsprechende Anfrage erfolgt, muss das Brandbekämpfungspersonal des Terminals unterstützt werden.

4.4. Verschmutzungsereignis

Das Terminal verfügt über eine Schwimmsperre, die im Falle eines Über- / Auslaufens eingesetzt werden kann und wird von der lokalen Spill Response Organisation betrieben. Tritt ein Aus- / Überlaufen an Bord auf oder wird dies an dem Steg oder in den umliegenden Gewässern erkannt, sind folgende Schritte zu beachten:

- Sofortige Meldung an den Terminal-Kontrollraum per Radio oder Handy;
- Abbruch der Cargo Arbeiten mit dem entsprechenden ESD System und Schließen aller Ventile, wenn dies sicher ist;
- Eliminieren aller möglichen Zündquellen;
- Wenn das ausgelaufene Produkt lediglich auf die Ladefläche begrenzt ist, müssen so schnell wie möglich Reinigungsmaßnahmen ergriffen werden;
- Verwenden Sie NIEMALS Öl-Dispergiermittel auf den umliegenden Gewässern, es sei denn, dies wurde ausdrücklich durch das vom Festland aus agierende Spill Response Team angewiesen.

4.5. Abbrechen / Losreißen vom Liegeplatz

Für den Fall, dass sich Ihr Schiffes aus seiner Verankerung losbricht, sollten alle Anstrengungen unternommen werden, das Schiff bald wie möglich wieder unter Kontrolle zu bekommen, um Schäden an der Cargo Verbindung, an Terminalanlagen sowie anderen Schiffe zu minimieren. Zu den Maßnahmen gehört ebenfalls ein sofortiger Anruf an den Hafenschleppdienst über VHF Ch 18.

5. Terminal Anlagen

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	No
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. Anlegen und Festmachen

6.1. Winkel und die Geschwindigkeit beim Anlegen

Der Winkel des Ansatzes soll so parallel wie möglich zur Steg-Linie sein, in keinem Fall jedoch mehr als 10 Grad aus Parallele.

Die maximale Geschwindigkeit beim Fendering darf 12 cm/s nicht überschreiten.

Alle während des Anlegemanöver entstandenen Kosten im Zusammenhang mit Schäden an der Liegeplatz-Einrichtungen trägt der Schiffseigner.

6.2. Allgemeine Mooring Anforderungen

Es ist erforderlich, dass alle Moorings sich jederzeit in einem festen Zustand befinden. Binnenschiffe müssen zu jeder Zeit eine Deckwache besitzen um sicherzustellen, dass das Mooring erhalten bleibt. Das Schiff muss zur Zufriedenheit der Terminalbetreiber festgemacht werden. Die Liegeplätze werden auf regelmäßiger Basis vom Steg-Betreiber überprüft werden. Jeder Mangel führt zur sofortigen Unterbrechung der Cargo Arbeiten. Kosten für die Verzögerung werden dem Schiffseigner in Rechnung gestellt.

Allgemeine Mooring Anforderungen

- Das allgemeine Mooring-Layout soll symmetrisch zur Mitte des Schiffes sein;
- Alle Mooring-Leinen müssen jederzeit fest angezogen sein;
- Leinen, die ausgefranst, gespleißt oder beschädigt sind, dürfen nicht verwendet werden;

Beim Be- und Entladen darf das Schiff nur dann durch synthetische Seile festmachen werden, wenn Stahlseile verwendet werden, um zu verhindern, dass das Schiff treiben gehen. Mit synthetischem Material umwickelte Stahlkabel gelten als äquivalent, wenn die erforderlich minimale Zugfestigkeit über das Stahlseil an sich erreicht wird.

6.3. Mooring an den Stegen 23, 24, 25, 26, 36 und 37 beim Beladen von Ladungen, die einen Anschluss an eine Dampfückleitung benötigen

Beim Laden von Benzin oder Benzinkomponenten auf Liegeplatz 23, 24, 25, 26, 36 oder 37 ist eine Verbindung zur Dampfückführung erforderlich.

Vorsicht ist geboten, so dass das Schiff so festgemacht ist, dass der Dampf-Verteiler auf der richtigen Seite des Cargo Verteilers ist und um somit eine einfache Verbindung mit der Dampf-Rücklaufleitung zu ermöglichen.

Um dies zu erreichen, muss die Liegeplatzseite bei der Kontaktaufnahme mit den Kontrollraum vor Ankunft besprochen und vereinbart werden (siehe Ziffer 7.1)

6.4. Spezifische Liegeplatz-Anforderungen

Das sichere Mooring eines Schiffes bleibt die Verantwortung des Kapitäns. Die folgende Beschreibung gibt detailliert die Mindestanforderungen für jeden Liegeplatz wieder. In keinem Fall kann der Meister seinem eigenen Ermessen und nach eigenem Urteilsvermögen entscheiden, zusätzliche Leitungen zu legen.

6.4.1. Liegeplätze 23 bis 26

- **Für Schiffe mit einer Länge von 125 Metern oder weniger:**

Ein Minimum von 4 Leinen, einschließlich vorne - 1 Vorleine(n) und 1 Federn und achtern - 1 Achterleine(n) und 1 Feder.

- **Für Binnenschiffe über 125 Meter Länge:**

Mindestens 6 Leinen, einschließlich vorne – 2 Vorleine(n) und 1 Feder und achtern – 2 Achterleine(n) und 1 Feder.

Wurfleinen stehen den Schiffs-Crews zur Verfügung, um den Transfer von Mooring Leinen zwischen Steg und Dalben der Anlegestelle zu erleichtern. Man erwartet von den Schiffs-Crews, die Wurfleinen nach jedem Gebrauch korrekt zurückzugeben.

6.4.2. Liegeplätze 35 bis 38

Ein Minimum von 4 Leinen, einschließlich vorne - 1 Vorleine(n) und 1 Federn und achtern - 1 Achterleine(n) und 1 Feder.

6.5. Schiffsbewegung nach dem Festmachen

Wenn sich Schiffe vom Fender System in irgendeiner Richtung entfernt, müssen die gesamten Cargo Arbeiten unterbrochen werden, bis die Situation zufriedenstellend behoben worden ist. Die Ladearme sind mit Alarmen ausgestattet, die übermäßige Bewegungen erkennen. Diese Alarme werden automatisch alle Cargo Pumpen am Ufer abgeschaltet und alle Ventile schließen.

6.6. Verankerungen

Außer in Notfallsituationen ist die Verwendung von Ankern während des Moorings nicht erlaubt.

Jedoch sollten Anker im Notfall einsatzbereit bleiben und sollten abgelassen werden mit der Anker-Sperre in Position, um ein unbeabsichtigtes Lösen zu verhindern.

7. Cargo Tätigkeiten

7.1. Information vor Ankunft

Die Mitteilung / Ankündigung der Ankunft ist nur on-line via UAB möglich (www.uab-online.eu).

Damit eine Ankündigung angenommen werden kann, muss das Schiff in der Lage sein, innerhalb von 60 Minuten nach der angegebenen Zeit im Terminal einzutreffen.

Der Terminal Kontrollraum wird das Schiff über Handy kontaktieren, um Informationen zu Liegeplätzen zu übermitteln.

7.2. Besprechung vor Aufnahme der Arbeiten

Es wird erwartet, dass Sie sich so bald wie möglich nach dem Anlegen für die Besprechung vor Aufnahme der Arbeiten zum Terminal Kontrollraum begeben.

Die "ADN Checklist" und das "Loading and unloading agreement" / Abkommen zur Be- und Entladung werden abgeschlossen.

Alle Sicherheits- und betriebliche Angelegenheiten müssen diskutiert und bei diesem Treffen vereinbart werden.

7.3. Verbinden und Trennen des Ladearms

Der Betrieb des Ladearms, die Verbindung und das Entfernen wird nur vom Terminal Fachpersonal durchgeführt werden.

7.4. Cargo Tank und Öffnung zur Probenahme

Das Öffnen der Probeluken und Leervolumen Öffnungen ist nicht erlaubt, außer zum Zweck der Inspektion eines leeren Cargo Tanks, nachdem der Tank druckentlastet worden ist.

Wenn in Spalte (17) der Tabelle C Anti-Ex-Schutz erforderlich ist, ist das Öffnen der Lukendeckel nur zulässig, wenn der betreffende Tank gasbefreit wurde und die Konzentration der brennbaren Gase geringer als 10 % der unteren Entflammungsgrenze ist.

7.5. Probenahme und Ullaging / Messen bei Cargo Tanks

Die Probenahme erfolgt soll nur durch Einsatz minimaler Mittel oder sicherer Geräte erfolgen, wie in Spalte (13) der Tabelle C beschrieben.

Das Öffnen der Probeluken und Leervolumen Öffnungen von Ladetanks, die eine Substanz enthalten, für die eine Kennzeichnung mit ein oder zwei blauen Kegeln in Spalte (19) der Tabelle C vorgeschrieben ist, ist nur gestattet, wenn das Laden für nicht weniger als 30 Minuten unterbrochen worden ist.

Probe-Behälter, einschließlich allem Zubehör wie Seile, etc., müssen aus elektrostatisch leitfähigem Material bestehen und während der Probenahme elektrisch mit dem Schiffskörper verbunden sein.

7.6. Reinigen und Freisetzen von Leitungen zum Ufer

Aufgrund der Beschaffenheit der umgeschlagenen Güter, darf das Ausblasen von Leitungen zum Ufer nur unter Verwendung von Stickstoff erfolgen. Die Verwendung von Druckluft ist nicht zulässig.

Wenn das Schiff nicht mit Stickstoff ausgestattet ist, kann das Terminal Stickstoff ausschließlich zur Reinigung der Leitungen zur Verfügung stellen.

7.7. Einschränkungen in Bezug auf Wind und Wetter

Cargo Arbeiten werden unterbrochen und der Ladearm geleert, wenn die Windstärke 13,9 m/s (7 Bft) überschreitet oder während eines Gewitters.

Der Ladearm wird entfernt, wenn die Windgeschwindigkeit 17,2 m/s (8 Bft) überschreitet.

7.8. Effektive Deck-Wache

Es muss jederzeit während das Schiff angelegt ist eine effektive Deck-Wache durch eine kompetente Person gewährleistet sein.

Die Deck-Wache muss in der Lage sein, jederzeit über das bereitgestellte tragbare Funkgerät mit dem Kontrollraum in Kontakt treten zu können.

7.9. Kommunikation

7.9.1. Kommunikationsausrüstung

Während der Besprechung vor Aufnahme der Arbeiten wird der Lademeister ein eigensicherer tragbares Funkgerät mit Lederetui übergeben.

Ein Terminal- / Steg-Arbeiter wird den Akku des tragbaren Funkgeräts regelmäßig ersetzen.

Die übergebenen Geräte werden vor dem Ablegen von einem Steg-Arbeiter eingesammelt.

Die Sicherheit des Funkgeräts liegt während Ihres Aufenthaltes in Ihrer Verantwortung und Sie haften für Verluste und / oder Schäden (850,-EUR für ein tragbares Funkgerät)

7.9.2. Tel. Kontakte:

Terminal Kontrollraum	Radio Ch "1" oder +32 3 200 38 00
PFSO (24/7)	+32 470 280 114
Assistent PFSO	+32 486 971 406
Polizei (Notruf 24/7)	101
Feuerwehr (Notruf 24/7)	112
Krankenwagen (Notruf 24/7)	112
Hafenmeister des Antwerpener Hafens (24/7)	+32 3 205 21 52

7.10. Tankreinigung, Ablassen von Gas und Lüftung

Das Reinigen von Tanks und Ablassen von Gas ist untersagt, während das Schiff anliegt.

7.11. Überfüllsicherung (ADN Kabel)

Alle Schiffe müssen mit einem Überfüllschutz ausgerüstet und in der Lage sein, das landseitige Kabel für die Überfüllkontrolle (die ADN) anzuschließen.

Das ADN Kabel muss getestet und betriebsbereit sein, bevor alle Cargo Arbeiten eingeleitet werden können.

Orangefarbene Kabel: Verbindung zur Alarmanlage der Überfüllsicherung des Schiffs (Laden)

Schwarzes Kabel: Anschluss an die Alarmanlage der Überfüllsicherung auf Landseite (Entladen)

7.12. Übertragung von Schiff zu Schiff

Im Falle einer direkten Schiff zu Schiff oder Schiff zu Binnenschiff Beladung werden zwischen dem ladenden und dem entladenden Schiff Vereinbarungen für die Übertragung der Ladung abgeschlossen.

Das Terminal bietet keine Leitungen oder Fender. Wenn diese nicht an Bord verfügbar sind, müssen diese vom Schiffsagenten organisiert werden.

Der Schiff zu Schiff Transfer Checkliste (HKD 26) des Antwerpener Hafens muss ausgefüllt / abgeschlossen sein, bevor irgendwelche Übertragungsaktivitäten stattfinden können. Eine Kopie des ausgefüllten Dokuments muss einem Terminal Mitarbeiter übergeben werden.

Für die sicherheitsbezogene Kommunikation wird das Terminal ein tragbares Funkgerät zur Verfügung stellen.

8. Spezifische Cargo Anforderungen

8.1. Statische kumulative Ladungen

Alle in ISGINTT Kapitel 3.2 und 11.1.7 beschriebene Vorsichtsmaßnahmen für den Umgang mit statisch akkumulierenden Ladungen in nicht-inertisierten Tanks müssen strikt eingehalten werden.

Besondere Aufmerksamkeit ist hinsichtlich der Vorsichtsmaßnahmen im Zusammenhang mit anfänglichen Laderaten erforderlich, die deutlich in der Laden-Vereinbarung während der Besprechung von Beginn der Arbeiten angegeben werden müssen.

Messen und Probenahme müssen unter geschlossenen Bedingungen durchgeführt werden.

Die empfohlene Relaxationszeit von 30 Minuten muss eingehalten werden, bevor leitende Gegenständen in den Cargo Tank eingeführt werden. Metallische Gegenstände müssen elektrisch mit dem Schiffsrumpf verbunden werden.

8.2. Benzen

Für Benzol Ladungen oder Ladungen, die Benzol enthalten, müssen Messungen und Probenahme unter geschlossenen Bedingungen durchgeführt werden.

Für den Fall, dass die Luft-Konzentrationen von Benzol in einem Raum die maximal zulässigen Grenzwerte (PEL von 1 ppm und STEL von 5 ppm) überschreiten, muss dieser Bereich als ein regulierter Bereich bezeichnet und als solcher deutlich gekennzeichnet werden.

Es müssen jederzeit geeignete PSA und genehmigte Atemschutzgeräte verwendet werden, wenn Grenzwerte überschritten werden können (Probenahme, Ullaging / Messen, Verbinden, Trennen oder innerhalb der regulierten Bereiche).

Die in ISGINTT Chpt 11.1.10 aufgeführten Empfehlungen müssen befolgt werden.

8.3. Schwefelwasserstoff (H₂S)

Schwefelwasserstoff (H₂S) kann möglicherweise in erheblichen Konzentrationen in Rohölen und raffinierten Produkten wie Naphtha, Heizöl, Bitumen und Gas Ölen und in den Räumen von Tanks vorhanden sein, die zuvor eine solche Ladung enthalten haben. Schiffe sollten sich des möglichen Vorhandenseins von H₂S bewusst sein und sollten angemessene Monitoring Verfahren einleiten. Belastungen von Konzentrationen um und mehr als 10 ppm sind nicht ohne geeigneten Atemschutz (SCABA) erlaubt.

Die Schiffsbesatzung muss mit geeigneten H₂S Detektoren ausgerüstet sein, während sie sich innerhalb der Cargo Bereiche befinden.

Die in ISGINTT Chpt 11.1.9 aufgeführten Empfehlungen müssen befolgt werden.

8.4. Benzin und Benzinkomponenten

Aufgrund der Brennbarkeit und des hohen Dampfdrucks müssen beim Umgang mit Benzin und Benzinkomponenten besondere Vorkehrungen getroffen werden.

Ullaging / Messen und Probenahme müssen unter geschlossenen Bedingungen durchgeführt werden. Wenn ein geschlossenes Ullaging / Messen oder Probenahme aufgrund des Designs nicht möglich sein sollte, müssen die Leitlinien in Teil 7.5 streng eingehalten werden.

Genehmigte Atemschutzgeräte müssen verwendet werden, wenn durch Arbeiten und Tätigkeiten Personen wahrscheinlich Belastungen einer erhöhten Konzentration von Dämpfen ausgesetzt werden (Ullaging / Messen, Probenahme, Verbinden und Trennen).

9. Terminal Dienste

9.1. Trinkwasser

Eine Trinkwasserversorgung steht an allen Liegeplätzen zur Verfügung. Die Trinkwasserversorgung erfolgt durch einen Service der Stadt Antwerpen und muss über den Wasserversorger vor Ankunft vereinbart werden.

9.2. Müllentsorgung

Die automatische Müllsammlung / Müllabfuhr kann über Ihren Agenten mit einem externen Müllabfuhrunternehmen vereinbart werden. Der Müll wird per LKW oder Schiff. Auf de Steg darf kein Müll oder Abfall hinterlassen werden. Falls dennoch vorhanden, werden die Kosten für Entfernen und Entsorgung Ihrem Schiffseigner / Betreiber in Rechnung gestellt.

9.3. Umgang mit Geschäften / Läden

Siehe Kapitel 5. Terminalanlagen

Bitte beachten Sie, dass das Terminal nicht zulässt, Esswaren oder Proviant für eine längere Zeit im Steg-Bereich aufzubewahren, da dadurch Fluchtwege oder der Zugang für Rettungsdienste blockiert werden kann.

10. Terminal Sicherheitsplan

