



LOSINSTRUCTIE TANKLICHTERS JOONTJES B.V.

Veiligheid

- **In geval van NOOD: 0522-252516**
- Conform F-D-7.1 “Bijzondere weersomstandigheden” geen laad-/losactiviteiten met schepen bij (naderend) onweer of storm (8 BFT).
- Terwijl het schip bij Joontjes afgemeerd is, mogen zonder toestemming van Joontjes B.V. geen werkzaamheden (zoals reparaties) op het schip uitgevoerd worden.

Werkwijze

De aan te leveren hoeveelheden zijn vooraf bekend bij medewerker expeditie/planning (of plv.) aan de hand hiervan wordt door medewerker expeditie/planning (of plv.) bepaald in welke tank er gelost gaat worden.

1. Afmeren van het schip.
Het schip dient conform ADN richtlijnen te worden afgemeerd dwz met een tros op het voorschip en een tros op het achterschip tevens dienen hier ook twee staalkabels te worden vast gemaakt. De op het depot aanwezige loopplanken (twee stuks) dienen aan het schip te worden bevestigd. (1 op het voorschip, 1 op het achterschip in ieder geval buiten de ladingzone)
2. Na het afmeren gaat medewerker expeditie/planning (of plv.) aan boord:
 - De lading wordt bemonstert en de door de schipper gedane klok/inhoudsmetingen worden gecontroleerd door de medewerker expeditie/planning (of plv.). Dit houdt in dat het soortelijk gewicht en de temperatuur worden gemeten en er een bodem monster wordt genomen. De waarden worden genoteerd in het boekje Tankboot (aanwezig op het expeditiekantoor) en beoordeeld. (bij twijfel directie inlichten). Het soortelijk gewicht van Gas-/Diesel olie zal normaal gesproken tussen 0,810 en 0,845 bedragen, de temperatuur is afhankelijk van de laadtemperatuur en jaargetijde.
 - De bodemmonsters dienen zomers in de container in de loods en s ' winters in de vriezer te worden bewaard (minimaal drie weken).
 - De afwijking op de scheepsinhoudsmeting mag max 0,3% plus of min bedragen bij grotere afwijkingen dient er bij de schipper protest te worden aangetekend. Het verschil dient door de medewerker expeditie/planning (of plv.) aan de directie te worden gemeld. Hierop wordt door de schipper of door de directie van Joontjes B.V. protest aangetekend bij de raffinaderij, zij bepalen of en wanneer er gelost kan worden.
 - Vervolgens worden de begeleidende documenten ondertekend en wordt door de expeditiemedewerker samen met de schipper de ADN veiligheidschecklist ingevuld en ondertekend. Het losformulier wordt aan de schipper overhandigd (zie **F-D.6.7 Controleformulier Lossing Tankboten**) waarop staat aangegeven in welke tank welke hoeveelheid moet worden gelost.
3. De aardkabel en overvulbeveiliging (OVV) dient te worden aangebracht door de bemanning van het schip onder toezicht van de medewerker expeditie/planning (of plv.). Vervolgens kan de losslang door de bemanning worden aangekoppeld op de door medewerker expeditie/planning (of plv.) aangegeven vulling (de dieselleidingen groen tank 1-2-5-6, GTI leiding tank 3).
4. De medewerker expeditie/planning (of plv.) draait de afsluiters aan de tank waarin moet worden gelost worden open, en geeft een teken aan de schipper dat de lospompen op het schip gestart kunnen worden. (Let op alvorens GTI te lossen in tank 3 dient de losleiding eerst te worden “gespoeld” hiertoe dienen eerst de afsluiters van tank 5 of 6 te worden opengedraaid om de eerste liters GTI in tank 5 of 6 te lossen en zo de leiding te spoelen. Vrijwel direct na het opstarten van de lospomp kan Tank 3 worden geopend en Tank 5 of 6 worden gesloten. In tegenstelling tot het laden hoeven de spuigaten bij het lossen van het schip niet afgedicht te worden.



5. De schipper controleert doormiddel van een luchtdruk dichtheidstest of de aansluiting tussen losslang en vulleiding lekvrij is. Hierna start hij met lage lossnelheid de pompen op en kan vervolgens de lossnelheid opvoeren tot een werkdruk van maximaal 7,5 Bar en een debiet van max. 460 m³/uur (zoals aangegeven op F-D-6.7). **Let op: een hoger debiet is niet toegestaan op basis van PGS29 (i.v.m. statische oplading), bij 460 m³/uur bedraagt de vloeistofsnelheid in de 6" leiding 7 m/sec.**
6. Om tijdens het lossen contact te houden tussen schip en medewerker expeditie/planning (of plv.) wordt er gebruikt gemaakt van een portofoon (geschikt voor zone 1 op het depot aanwezig), deze wordt door de medewerker expeditie/planning (of plv.) aan de schipper beschikbaar gesteld. Om de communicatie met het bunkerschip te waarborgen, wordt er bij in gebruik name van de portofoon een communicatiecheck gedaan, elk 1½ uur wordt deze check herhaald (PGS. 29 richtlijn Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen). In het geval van het disfunctioneren van de portofoons zal er constante toezicht bij het schip (door medewerker expeditie/planning (of plv.)) plaatsvinden.
7. Direct na opstart van het lossen en tijdens het lossen wordt er om de 1½ uur door de medewerker expeditie/planning (of plv.) een controleronde op eventuele lekkages gelopen vanaf de kade langs de losleiding tot aan de tankaansluiting.
8. Direct na opstart controleert de medewerker expeditie/planning (of plv.) via het beeldscherm of het niveau in de tank oploopt en volgt de vorderingen. Als de afgesproken te lossen hoeveelheid is bereikt wordt dit door de schipper aan de medewerker expeditie/planning (of plv.) doorgegeven via de portofoon (of telefoon) hierop wordt de afsluiter van de tank waarin wordt gelost dichtgedraaid en indien nodig een andere tankafsluiter opengedraaid. In geval van overkoppelen naar een andere vulleiding dient alvorens de losslang afgekoppeld wordt, eerst de vulleiding te worden leeggeblazen door het tankschip 3 keer achtereen druk (luchtdruk) op te laten bouwen en zo de vulleiding met lucht leeg te blazen. Het vullen van de depottanks kan op het expeditiekantoor worden gevolgd op het computersysteem. Op de depottanks is een overvulbeveiligingssysteem geïnstalleerd en is het lossen van de tanker te stoppen middels noodstoppen op expeditiekantoor en chauffeurswachtruimte en op het aansluitrek vulleidingen voor de tankers. In geval van activeren van de noodstop vallen de lospompen uit en geeft de hoorn een signaal. Om de hoorn uit te schakelen moet het alarm geaccepteerd worden (dit kan op het aansluitrek en/of op het expeditiekantoor) en vervolgens moet het systeem gereset worden op het expeditiekantoor alvorens het lossen kan continueren. Het systeem is uitgerust met een selftest voor de noodstop af te lezen op de bedieningskast op het expeditiekantoor.
9. Als het schip is leeggepompt wordt dit gemeld door de schipper aan de medewerker expeditie/planning (of plv.). Hierop worden de vulleidingen leeggeblazen naar de tank: leidingen worden op druk gebracht met lucht (max. 6 bar), vervolgens wordt de afsluiter naar de tank geopend, dit wordt 3x herhaald. Vervolgens worden de tankafsluiters door de medewerker expeditie/planning (of plv.) dicht gedraaid.
10. De compartimenten van de tanker worden door de medewerker expeditie/planning (of plv.) "leeg gekeken", hierna mogen achtereenvolgens de losslang, de OVB en de aardkabel worden losgekoppeld. De portofoon wordt terug in ontvangst genomen en de loopplanken worden verwijderd. Vervolgens kan/mag het schip vertrekken.
11. Op het expeditiekantoor kunnen de peilstanden van de tanks worden afgelezen en genoteerd zodat de geloste hoeveelheden kunnen worden uitgerekend.



Revisie	Datum	Reden
6.2	18-09-2012	Aanvulling: lekkage, lossnelheid, portofooncheck, controleronde, spuigaten
6.2.1	20-09-2012	Aanvulling disfunctioneren portofoon
7	16-8-2013	Aanpassingen naar aanleiding van interne VBS audit
8	29-10-2015	Aanpassingen naar aanleiding van interne VBS audit
9	28-2-2017	Aanpassen punt 4 n.a.v. productwisseling Tank 3 Diesel naar GTL