

Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam

gelet op artikel 5.1 van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012;

Besluit vast te stellen:

Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012

§ 1 Algemene bepalingen

Artikel 1.1 Begripsomschrijvingen

In deze nadere regels wordt verstaan onder:

- a. Adn: Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren;
- b. afmeerboeien: ligplaats met het kenmerk dat het schip vanaf het achterschip op een of meer boeien kan afmeren, waarbij het schip gemeerd ligt zonder enig contact met overige havenafmeervoorzieningen;
- c. afmeerpalen: ligplaats met het kenmerk dat het schip op twee of meer palen kan afmeren, waarbij het schip gemeerd ligt zonder enig contact met overige havenafmeervoorzieningen;
- d. brandbare vloeistoffen: vloeistoffen met een vlammpunt dat lager ligt dan of gelijk is aan 100 graden Celsius en die uitsluitend een brandbare eigenschap hebben;
- e. combinatietankschip: zeeschip, ingericht om afwisselend onverpakte vloeibare lading of droge lading te kunnen vervoeren;
- f. dampretourleiding: dampdrukvereffeningssysteem tussen de bij de directe overslag betrokken ladingtanks, waardoor de overslag emissieloos plaatsvindt;
- g. droogmaken: openstaande ladingtanks laten drogen of ventileren nadat deze met water zijn gewassen of op een andere wijze voldoende zijn schoongemaakt;
- h. ENI-nummer: uniek Europees scheepsidentificatienummer als bedoeld in artikel 2.18 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995;
- i. gasmeetcertificaat: meetcertificaat afgegeven door een gasmeetdeskundige, waarop minimaal de volgende gegevens worden vermeld:
 - 1°. naam en contactgegevens van de opdrachtgever van de gasmeetdeskundige;
 - 2°. naam en contactgegevens van de gasmeetdeskundige;
 - 3°. naam en ligplaats van het schip;
 - 4°. datum en tijdstip van de meting;
 - 5°. bestrijdingsmiddel dat gemeten is en de grenswaarde van het bestrijdingsmiddel;
 - 6°. nummer van de ruimten welke gemeten zijn en de daarbij behorende meetresultaten;
 - 7°. of restanten van de bestrijdingsmiddelen aan boord zijn en zo ja, waar en hoe deze opgeslagen zijn en of deze van kentekens voorzien zijn;
 - 8°. of en zo ja wanneer de restanten afgevoerd worden;
 - 9°. gemaakte afspraken met de stuwadoor of de kapitein met betrekking tot de bestrijdingsmiddelen;
 - 10°. plaats, datum en ondertekening door de gasmeetdeskundige;
- j. gasmeetdeskundige: diegene die in het bezit is van een bewijs van vakbekwaamheid ten aanzien van gasmeetdeskundige als bedoeld in de Regeling gewasbeschermingsmiddelen en biociden;
- k. grenswaarde: concentratieniveau van een gas, damp, aerosol, vezel of van stof in de lucht als bedoeld in artikel 4.1 van het Arbeidsomstandighedenbesluit;
- l. Havenverordening: Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012;

- m. IBC Code: International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk van IMO of Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk van IMO;
- n. IGC Code: International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk van IMO of Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk van IMO;
- o. IMDG Code: International Maritime Dangerous Goods Code;
- p. IMO: Internationale Maritieme Organisatie;
- q. inert: een zodanige atmosfeer dat bij vermenging met lucht geen explosief mengsel kan ontstaan, waarbij het volumepercentage zuurstof en koolwaterstofgas voldoet aan de relevante IMO verplichtingen;
- r. inrichting: inrichting als bedoeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
- s. kwetsbaar object: kwetsbaar object als bedoeld in artikel 1, onderdeel I, van het Besluit externe veiligheid inrichtingen;
- t. MARPOL: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973;
- u. oliehavengebied: een gebied dat door het college op grond van het bepaalde in artikel 3.11 van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 als zodanig is aangewezen;
- v. open vuur: vuur, vonkvorming en elk oppervlak binnen een afstand van 25 meter van een gevaarlijke stof, dat een temperatuur heeft die gelijk is aan of hoger dan de minimum-ontstekingstemperatuur van die stof;
- w. overslag: laden of lossen van lading in of uit een schip;
- x. Rclz: Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart;
- y. schoonmaken: elke handeling die gericht is op of verband houdt met het gasvrij, schoon-, of droogmaken van een tankschip, inclusief een voorwas;
- z. sloptank: tank aan boord van een schip bestemd voor het houden van al dan niet met water vermengde ladingrestanten van schadelijke, brandbare of andere gevaarlijke vloeistoffen;
- aa. vlampunt: de minimumtemperatuur van de desbetreffende vloeistof waarbij er voldoende damp wordt afgegeven om gemengd met de omgevingslucht een ontvlambaar mengsel te vormen, bepaald met het toestel van Pensky-Martens;
- bb. voldoende vrij van ontsmettingsmiddelen: wanneer een gasmeetdeskundige schriftelijk heeft bevestigd dat alle houders met ontsmettingsmiddelen uit de lading zijn verwijderd en dat de concentratie van het toegepaste ontsmettingsmiddel beneden de grenswaarde ligt, waarbij meting is verricht op meerdere locaties in de vrije ruimte boven de lading en op een diepte van minimaal één meter in de lading in alle ruimten;
- cc. voorwas: voorwas als bedoeld in Marpol Annex II;
- dd. vluchtig organische stof: organische verbinding van antropogene aard met uitzondering van methaan, die bij 293,15 K een dampspanning heeft van 1 kPa of meer of onder de specifieke gebruiksomstandigheden een vergelijkbare vluchtigheid heeft.

Voor zover in het reglement begrippen voorkomen die zijn gedefinieerd in de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012, gelden die definities.

§ 2 Oliehavengebieden

Artikel 2.1 Toegelaten schepen in het oliehavengebied

1. Het is verboden zich met een schip in een oliehavengebied te bevinden, tenzij:
 - a. het tankschip van de havenwerken gebruik maakt, heeft gemaakt of zal maken om te lossen, te laden, ladingtanks schoon te maken of te bunkeren;
 - b. het een tankschip betreft dat dient te wachten;
 - c. het een roei- of motorboot betreft die niet door een benzinemotor wordt voortbewogen en die tot de uitrusting van een schip als bedoeld in onderdeel a of b behoort, en

- daarvan geen ander gebruik wordt gemaakt dan voor het vervoeren van opvarenden naar en van een schip;
- d. de aanwezigheid van dat schip in de haven in verband met de aankomst, het verblijf of het vertrek van een schip als bedoeld in onderdeel a of b, uit een oogpunt van de uitoefening van het scheepvaartbedrijf noodzakelijk is;
 - e. het schip in dienst is van een publiekrechtelijk lichaam;
 - f. het schip zich rechtstreeks en zonder onderbreking begeeft naar of van havenwerken in een aangrenzend en buiten het oliehavengebied liggend gedeelte van de haven en uit de nabijheid blijft van in het oliehavengebied aanwezige schepen;
 - g. het een dienstverlenend schip betreft;
 - h. het een werkschip betreft waarvan de aanwezigheid in de haven noodzakelijk is in verband met onderhoudswerkzaamheden aan de haveninfrastructuur; of
 - i. het een schip betreft dat baggerwerkzaamheden uitvoert.
2. De in het eerste lid bedoelde uitzonderingen zijn niet van toepassing op een pleziervaartuig of een zeilvaartuig.
 3. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.
 4. Van het binnenvaren van een oliehavengebied door een dienstverlenend schip, werkschip of een schip dat baggerwerkzaamheden gaat uitvoeren, wordt aan de havenmeester een melding gedaan als bedoeld in artikel 11.6.

Artikel 2.2 Bouw- en uitrustingsvoorschriften oliehavengebied

1. Het is verboden om zich:
 - a. met een dienstverlenend schip;
 - b. met een bunkerschip, dat niet voldoet aan de eisen die het Adn stelt aan een binnentankschip van het type N; of
 - c. met een werkschip;
 in een oliehavengebied te bevinden, tenzij het schip:
 - 1°. een casco heeft dat volledig uit onbrandbaar materiaal bestaat;
 - 2°. een elektrische installatie heeft die, conform het Adn, erkend veilig is uitgevoerd;
 - 3°. verbrandingsmotoren gebruikt, niet zijnde benzinemotoren;
 - 4°. een vonkenvanger heeft op de uitlaatgassenleiding van een verbrandingsmotor;
 - 5°. verwarming-, kook- en koeltoestellen heeft die werken op elektriciteit of een brandbare vloeistof met een vlammpunt van 55 graden Celsius of hoger;
 - 6°. aan dek een goed zichtbaar bord geplaatst heeft, krachtens artikel 3.32 van het Bpr met de strekking dat roken en open vuur verboden is;
 - 7°. een accommodatie heeft die voldoende bescherming biedt tegen het binnendringen van gevaarlijke gassen; en
 - 8°. tijdens het verblijf in het oliehavengebied een in werking zijnde marifooninstallatie heeft waarop voortdurend op het betreffende VHF havenkanaal wordt uitgeluisterd.
2. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 2.3 Bedrijfsklaar hebben van een schip in het oliehavengebied

1. Het is verboden om met een schip in een oliehavengebied ligplaats te nemen zonder aan boord voldoende bekwaam personeel, materieel en voortstuwingsvermogen beschikbaar te hebben om het schip onmiddellijk te kunnen doen verhalen.
2. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 2.4 Afmeren zeetankschepen geladen met gevaarlijke stoffen

1. Het is verboden een zeetankschip met gevaarlijke stoffen of een zeetankschip in een oliehavengebied zodanig af te meren dat het niet direct vooruit varend uit het havenbekken

kan vertrekken, tenzij ligplaats wordt genomen bij een werf, bij een herstellingsinrichting of aan een afmeerboei.

2. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 2.5 Verbod open vuur en vonkvorming

1. Het is een ieder verboden om in een oliehavengebied of aan boord van een zich aldaar bevindend schip, open vuur te gebruiken of activiteiten te ondernemen tengevolge waarvan vonkvorming naar de buitenlucht optreedt of kan optreden, tenzij:
 - a. voor het aansteken van een lasapparaat ten behoeve van het onderwater lassen of branden en er voorafgaande aan het aansteken, door middel van een meting is aangetoond dat er geen brandbaar gas ter plaatse aanwezig is; of
 - b. in een kombuis, waarvan de constructie, de plaats in het schip en het ventilatiesysteem het binnendringen van brandbaar gas voorkomt.
2. Het is verboden om zich met een schip in een oliehavengebied te bevinden met een vonkende uitlaatgassenleiding van een verbrandingsmotor.
3. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 2.6 Verbod te roken

1. Het is een ieder verboden om te roken in een oliehavengebied.
2. Dit verbod is niet van toepassing, indien op een schip gerookt wordt in een:
 - a. door de schipper of kapitein aangewezen ruimte die niet rechtstreeks van buiten toegankelijk is, gesloten is, en door een duidelijk opschrift is aangeduid als rookruimte; of
 - b. woning of stuurhuis aan boord van een binnenschip dat voldoet aan onderdeel 7.2.4.74 van het Adn.

Artikel 2.7 Plaatsen informatieborden

Bij de toegang van een schip dat in een oliehavengebied is afgemeerd wordt door middel van een goed te onderscheiden, in het Nederlands of Engels gesteld opschrift of afbeelding van gelijke strekking, duidelijk gemaakt dat roken, open vuur en toegang door onbevoegden verboden is.

§ 3 Tankschepen buiten een oliehavengebied

Artikel 3.1 Tankschepen met gevaarlijke stoffen buiten het oliehavengebied

1. Het is verboden om zich met een tankschip te bevinden op een ligplaats buiten het oliehavengebied, indien zich een gevaarlijke stof als lading of ladingresidu aan boord bevindt, tenzij:
 - a. het een binnentankschip betreft:
 - 1°. dat beladen is of was met een brandbare vloeistof met een vlammpunt van 55 graden Celsius of hoger, kaliumhydroxide, natriumhydroxide, zwavelzuur of fosforzuur; of
 - 2°. waarvan de schipper heeft zeker gesteld dat alle (overige) ruimten binnen de ladingzone inclusief de sloptanks, leeg zijn van brandbare vloeistoffen met een vlammpunt lager dan 55 graden Celsius en de atmosfeer in deze tank(s) ten hoogste 8% zuurstof- of maximaal 20% van de laagste explosiegrens brandbare gassen bevat en waarvan de tanks gesloten zijn;
 - b. het een zeetankschip betreft dat beladen is of was met:
 - 1°. een brandbare vloeistof met een vlammpunt van 55 graden Celsius of hoger, kaliumhydroxide, natriumhydroxide, zwavelzuur of fosforzuur; of
 - 2°. een brandbare vloeistof met een vlammpunt lager dan 55 graden Celsius die zich niet bevindt in een direct aan de scheepshuid grenzende tank en de

- atmosfeer in deze tank ten hoogste 8% zuurstof- of maximaal 20% van de laagste explosiegrens brandbare gassen bevat, en
- door een gasdeskundige een verklaring is afgegeven waaruit blijkt dat de ladingsituatie van het zeetankschip in overeenstemming is met de in dit onderdeel gestelde voorschriften;
 - er uitsluitend overslag plaats vindt van de onder 1° genoemde stoffen;
 - tanks met gevaarlijke stoffen gesloten blijven; en
 - er geen schoonmaakhandelingen van ruimten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden;
- c. het een combinatietankschip betreft dat geladen is of wordt met losgestorte bulkclading in vaste vorm, waarvan:
- 1°. sloptanks brandbare ladingresiduen bevatten waarvan de atmosfeer ten hoogste 8% zuurstof- of maximaal 20% van de laagste explosiegrens brandbare gassen bevat en die niet direct aan ladingruimten grenzen;
 - 2°. alle overige ruimten in de ladingzone vrij zijn van brandbare vloeistoffen of -gassen;
 - 3°. door een gasdeskundige een verklaring is afgegeven waaruit blijkt dat de tanks of ruimten van het combinatietankschip in overeenstemming zijn met de in dit onderdeel gestelde voorschriften;
 - 4°. de zich aan boord bevindende brandbare ladingresiduen niet worden overgeslagen; en
 - 5°. ruimten leeg van brandbare ladingresiduen niet worden schoongemaakt;
- d. kortstondig ligplaats wordt genomen op een aangewezen autoafzetplaats om een auto onmiddellijk af te zetten of aan boord te nemen of bij een bunkerstation om onmiddellijk te bunkeren;
- e. het een ligplaats betreft die is aangeduid met een verkeersteken als ligplaats voor schepen met gevaarlijke stoffen; of
- f. het een ligplaats betreft die is aangewezen conform artikel 3.10 van de Havenverordening.
2. Direct nadat een combinatietankschip als bedoeld in het eerste lid, onderdeel c, ligplaats buiten een oliehavengebied neemt, begint de gasdeskundige zijn onderzoek en worden ten spoedigste de gegevens van de afgegeven verklaring mondeling gemeld en gelijkdaaropvolgend schriftelijk bevestigd, aan de havenmeester.
3. Totdat is voldaan aan het eerste lid, onderdeel c, onder 3°, worden de ruimten en ventilatieopeningen van de ruimten gesloten gehouden.
4. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.
5. Van het innemen van een ligplaats als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, onder 2°, en onderdeel b, wordt aan de havenmeester een melding gedaan als bedoeld in artikel 11.7.

§ 4 Behandeling van gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk

Artikel 4.1 Behandeling van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk en gas

1. Het is verboden om overslag van gevaarlijke of schadelijke stoffen te laten plaatsvinden tussen een zeetankschip en een inrichting, tenzij voordat de overslag plaatsvindt wordt zorggedragen dat alle onderdelen van de zeevaart/terminal veiligheidscontrolestaat, als bedoeld in de ISGOTT, volledig en naar waarheid zijn ingevuld en door de verantwoordelijke personen van de bij de overslag van een gevaarlijke of schadelijke stof betrokken inrichting en het zeetankschip zijn ondertekend.
2. Het is verboden om overslag van gevaarlijke of schadelijke stoffen te laten plaatsvinden tussen zeetankschepen onderling tenzij voordat de overslag plaatsvindt aan boord van de betrokken zeetankschepen wordt zorggedragen dat alle onderdelen van de zeevaart/zeevaart veiligheidscontrolestaat, als opgenomen in bijlage 1, volledig en naar waarheid zijn ingevuld,

- en door de verantwoordelijke personen van de bij de overslag van een gevaarlijke of schadelijke stof betrokken tankschepen zijn ondertekend.
3. Het is verboden om overslag van gevaarlijke of schadelijke stoffen te laten plaatsvinden tussen een zeetankschip en een binnenvaarttankschip of tussen binnenvaarttankschepen onderling tenzij voordat de overslag plaatsvindt aan boord van de betrokken tankschepen wordt zorggedragen dat alle onderdelen van de zeevaart-binnenvaart/binnenvaart-binnenvaart veiligheidscontrolestaat, bedoeld in de ISGINTT, volledig en naar waarheid zijn ingevuld, en door de verantwoordelijke personen van de bij de overslag van een gevaarlijke of schadelijke stof betrokken tankschepen zijn ondertekend.
 4. In de situaties, bedoeld in het eerste, tweede en derde lid, wordt:
 - a. tijdens de overslag van een gevaarlijke of schadelijke stof en zolang door het betrokken tankschip ter plekke ligplaats wordt ingenomen door de betrokken inrichting of tankschepen het gestelde in de veiligheidscontrolestaten, bedoeld in het eerste, tweede of derde lid, nageleefd;
 - b. de overslag van een gevaarlijke of schadelijke stof onmiddellijk gestopt als het respectievelijk voor ieder bij de overslag betrokken inrichting of het betrokken tankschip gestelde in de veiligheidscontrolestaten, bedoeld in het eerste, tweede of derde lid, niet wordt nageleefd.
 5. Tijdens de rechtstreekse overslag tussen tankschepen van een gevaarlijke of schadelijke stof wordt gebruik gemaakt van een tussen betrokken ladingtanks aangesloten dampretourleiding indien het overslag betreft van:
 - a. een gevaarlijke of schadelijke stof die ingevolge de IBC Code of het Adn vervoerd moet worden in een tank met een aansluiting voor een dampretourleiding of gesloten vervoerd moet worden;
 - b. een vloeistof als bedoeld in bijlage 2;
 - c. een vluchtig organische stof; of
 - d. een andere vloeistof dan bedoeld onder a, b of c, die geladen wordt in een ladingtank, die leeg en ongereinigd van een stof is als bedoeld onder a, b of c.
 6. Indien de ladingtanks, als bedoeld in het vijfde lid, van het lossende schip ingevolge nationale of internationale wetgeving inert dienen te zijn, is deze verplichting ook van toepassing op de in het vijfde lid bedoelde ladingtanks van het ladende tankschip.
 7. Het is verboden om tussen twee tankschepen onderling een gas als bedoeld in de IGC Code of het Adn over te slaan.
 8. Het is een ieder verboden om een gevaarlijke of schadelijke stof te behandelen of schoon te maken, indien onmiddellijk ingrijpen in die handelingen niet mogelijk is.
 9. De vaste aansluitpunten voor ladingsslangen van bij de overslag van een gevaarlijke of schadelijke stof betrokken vaartuigen worden over een zo kort mogelijke afstand aan elkaar verbonden.
 10. Het is verboden om een gevaarlijke stof:
 - a. te behandelen, tenzij de vaste scheepsladingleiding wordt gebruikt; of
 - b. uit een schip of een scheepstank te pompen, tenzij de vaste scheepslospomp wordt gebruikt.
 11. Het is verboden een gevaarlijke of schadelijke stof als bedoeld in het vijfde lid, onder a, b of c, niet-gesloten te behandelen.
 12. Het college kan van de in het vijfde en zesde lid opgenomen verplichtingen en van de in het zevende, tiende en elfde lid gestelde verboden ontheffing verlenen.
 13. Van de rechtstreekse, onderlinge overslag van een gevaarlijke of schadelijke stof in bulk tussen tankschepen als bedoeld het tweede en derde lid, wordt aan de havenmeester een melding gedaan als bedoeld in artikel 11.8.

§ 5 Schoonmaken van scheepsruimten die een gevaarlijke of schadelijke stof bevatten

Artikel 5.1 Wassen en schoonmaken van ladingtanks

1. Het is verboden om ruimten van een zeetankschip schoon te maken die resten van stoffen bevatten als bedoeld in artikel 4.1, vijfde lid, onder a, b of c, tenzij:
 - a. de ruimten van het tankschip gesloten worden schoongemaakt en tijdens het schoonmaken geen gas of damp naar de buitenlucht uittreedt anders dan kortstondig bij aanvang van het droogmaken van de ruimten en het zeetankschip daartoe is ingericht en het schoonmaken plaatsvindt overeenkomstig het schoonmaakhandboek, bedoeld in MARPOL;
 - b. het tankschip ligplaats heeft langszij een inrichting die beschikt over een door het bevoegd gezag verleende vergunning krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor het uitvoeren van het schoonmaken en die inrichting de van de schoonmaakwerkzaamheden afkomstige dampen in ontvangst neemt.
2. Het is verboden om na afloop van het gesloten schoonmaken de ruimten van het zeetankschip, bedoeld in het eerste lid, onder a, te openen of droog te maken, wanneer er schepen langszij liggen, tenzij de ruimten restanten bevatten van gevaarlijke stoffen:
 - a. die noch giftig, noch brandbaar zijn;
 - b. die tevens brandbaar zijn en de tankatmosfeer zich onder twintig procent van de onderste explosiegrens bevindt;
 - c. die tevens giftig zijn en de tankatmosfeer zich onder de grenswaarde, bedoeld in artikel 4.3, eerste lid, van het Arbeidsomstandighedenbesluit bevindt; of
 - d. die zowel brandbaar zijn, waarbij de tankatmosfeer zich onder twintig procent van de onderste explosiegrens bevindt, als giftig zijn, waarbij de tankatmosfeer zich onder de grenswaarde, bedoeld in artikel 4.3, eerste lid, van het Arbeidsomstandighedenbesluit bevindt.
3. Het is verboden om ruimten van een tankschip dat vloeibare gassen vervoert schoon te maken, tenzij het schip ligplaats heeft langszij een inrichting die beschikt over een door het bevoegd gezag krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht verleende vergunning voor het uitvoeren van het schoonmaken en die inrichting de restanten van de vloeibare gassen in ontvangst neemt.
4. Het is verboden om ruimten van een zeetankschip te wassen met ruwe olie, tenzij:
 - a. gebruikt materiaal en uitrusting voldoet aan de regels omtrent Inert gas systems zoals die zijn opgenomen in de International Code for Fire Safety Systems uitgegeven door de IMO; en
 - b. het wassen met ruwe olie wordt verricht in overeenstemming met de in onderdeel a genoemde code.
5. Het college kan het schoonmaken van tankschepen met stoffen als bedoeld in artikel 4.1, vijfde lid, onder a, b of c, beperken of verbieden, indien de atmosferische omstandigheden zodanig zijn dat door het vrijkomen van die stoffen in die omstandigheden gevaar, schade of hinder ontstaat of kan ontstaan.
6. Het college kan van de in het eerste lid, tweede en vierde lid gestelde verboden ontheffing verlenen.
7. Van het wassen of schoonmaken, bedoeld in het eerste lid, onder a of het vierde lid wordt aan de havenmeester een melding gedaan als bedoeld in artikel 11.9.

§ 6 Langszij meren bij tankschepen

6.1 Verbod langszij meren bij tankschepen met gevaarlijke stoffen

1. Het is verboden langszij een zeetankschip, geladen met of leeg van gevaarlijke stoffen, af te meren, tenzij;

- a. door een bunkerschip, mits het schip ten minste voldoet aan de eisen die het ADN stelt aan een binnentankschip van het type N;
 - b. door een dienstverlenend schip, zijnde een binnentankschip, mits het schip ten minste voldoet aan de eisen die het Adn stelt aan een binnentankschip van het type N;
 - c. door een dienstverlenend schip, niet zijnde een dienstverlenend schip als bedoeld in onderdeel b of een bunkerschip, dat niet voldoet aan de eisen, bedoeld in onderdeel a, mits het schip wordt afgemeerd buiten de ladingzone van het zeetankschip;
 - d. door roei- of motorboten als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, mits deze worden afgemeerd buiten de ladingzone van het zeetankschip;
 - e. door een schip als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder d, mits dit alleen plaats vindt tijdens en in verband met aankomst, vertrek of verhalen van het zeetankschip;
 - f. door tankschepen, betrokken bij de rechtstreekse ladingoverslag met het zeeschip, mits er aan beide zijden van het zeetankschip maximaal 1 schip in de breedte wordt afgemeerd; of
 - g. door een schip, dat in dienst is van een publiekrechtelijk lichaam, mits
 - 1°. dit noodzakelijk is in het kader van haar taakuitoefening; en
 - 2°. het schip afmeert buiten de ladingzone van het zeetankschip, tenzij de bouw en uitrusting van dit schip het toelaat om binnen de ladingzone af te meren.
2. Het is verboden om met een schip ligplaats te nemen of te hebben langsij een tankschip dat betrokken is bij de overslag van een gas als bedoeld in de IGC Code of het ADN, tenzij op grond van artikel 4.1, twaalfde lid, door het college een ontheffing is verleend.
3. Het is verboden om met een schip ligplaats te nemen of te hebben langsij een zeetankschip tijdens het wassen met ruwe olie van ruimten van dat zeetankschip, tenzij het een binnentankschip betreft, dat tenminste voldoet aan de eisen die het ADN stelt aan een binnentankschip van het type N;
4. Het is verboden om met een schip ligplaats te nemen of te hebben langsij een zeetankschip, dat bezig is met het schoonmaken van stoffen als bedoeld in artikel 4.1, vijfde lid, onder a, b of c, anders dan het wassen met ruwe olie, tenzij:
- a. door een dienstverlenend schip als bedoeld in het eerste lid, onder b, dat waswater als gevolg van een voorwas als bedoeld in Marpol Annex II of ladingresiduen als bedoeld in Marpol Annex I of II overneemt; of
 - b. door ten hoogste twee tankschepen die betrokken zijn bij de ladingoverslag met het zeetankschip, indien het schoonmaken, bedoeld in artikel 4.4, vierde lid, van de Arbeidsomstandighedenregeling, gesloten plaatsvindt.
5. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.
6. Van het langsij afmeren van een bunkerschip als bedoeld in het eerste lid, onder a of c of een dienstverlenend schip als bedoeld in het eerste lid, onder b of c of het vierde lid, onder a, wordt aan de havenmeester een melding gedaan als bedoeld in artikel 11.10.

Artikel 6.2 Bouw- en uitrustingsvoorschriften langsij meren bij tankschepen

1. Het is verboden om;
- a. met een dienstverlenend schip af te meren langsij een tankschip geladen met of leeg van gevaarlijke stoffen;
 - b. met een bunkerschip, dat niet voldoet aan de eisen die het ADN stelt aan een binnentankschip van het type N, af te meren langsij een tankschip geladen met of leeg van gevaarlijke stoffen;
- tenzij het schip:
- 1°. een casco heeft dat volledig uit onbrandbaar materiaal bestaat;
 - 2°. een elektrische installatie heeft die, conform het Adn, erkend veilig is uitgevoerd;
 - 3°. verbrandingsmotoren gebruikt, niet zijnde benzinemotoren;
 - 4°. een vonkenvanger heeft op de uitlaatgassenleiding van een verbrandingsmotor;

- 5°. verwarming-, kook- en koeltoestellen heeft die werken op elektriciteit of een brandbare vloeistof met een vlammpunt van 55 graden Celsius of hoger;
 - 6°. aan dek een goed zichtbaar bord geplaatst heeft, krachtens artikel 3.32 van het BPR met de strekking dat roken en open vuur verboden is;
 - 7°. een accommodatie heeft die voldoende bescherming biedt tegen het binnendringen van gevaarlijke gassen; en
 - 8°. tijdens het verblijf in het oliehavengebied een in werking zijnde marifooninstallatie heeft waarop voortdurend op het betreffende VHF havenkanaal wordt uitgeluisterd.
2. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

§ 7 Vergunning afgifte en in ontvangst nemen van scheepsafval, overige schadelijke stoffen of restanten van schadelijke stoffen

Artikel 7.1 Aanvraag van een vergunning

Bij de aanvraag van een vergunning als bedoeld in artikel 4.6 van de Havenverordening worden in ieder geval de volgende gegevens verstrekt:

- a. gegevens van het bedrijf van de aanvrager en de naam en functie van de aanvrager;
- b. een uittreksel uit het register van de Kamer van Koophandel van het desbetreffende bedrijf;
- c. de relevante bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht afgegeven vergunningen en ontheffingen;
- d. de gegevens van de in te zetten ontvangstvoorzieningen die onder de werking van de vergunning vallen, waaronder ten minste de capaciteit en de geschiktheid ervan; en
- e. de soorten schadelijke stoffen als bedoeld in artikel 2 van het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen, waarop de aanvraag betrekking heeft.

§ 8 Verlenen van een erkenning van bootliedenorganisaties

Artikel 8.1 Erkenning bootliedenorganisatie

Het college verleent een erkenning voor een bootliedenorganisatie, indien deze:

- a. voorzien is van een geldig ISO 9001, 9002 of daarmee vergelijkbaar certificaat;
- b. beschikt over ten minste één continu bereikbaar meldpunt waar bootlieden kunnen worden besteld;
- c. aantoonbaar dat regelmatig overleg plaatsvindt met nautische dienstverleners in de haven omtrent de werkwijze en procedures bij meren en ontmeren;
- d. aantoonbaar dat, om de continuïteit van de adequate dienstverlening te waarborgen, wordt voldaan aan de mogelijkheid om in volcontinuïteit, per uur, ten minste 3 zeeschepen afzonderlijk, in verschillende situaties voor wat betreft afmeting, scheepstype en locatie, te kunnen meren of ontmeren, met behulp van daartoe gekwalificeerd personeel; en
- e. aan de bootlieden een legitimatiebewijs verstrekt dat is voorzien van een goedgelijkende pasfoto en dat ten minste vermeldt:
 - 1°. de naam, geboorteplaats en geboortedatum van de bootman;
 - 2°. de met goed gevolg behaalde opleiding Bootman, bedoeld in artikel 9.1, eerste lid, onder a, met vermelding van de datum van diplomaverstrekking; en
 - 3°. de naam van de bootliedenorganisatie waarbij de bootman is aangesloten.

§ 9 Verplichtingen waaraan bootmannen moeten voldoen

Artikel 9.1 Beroep en verplichtingen bootman

1. Het beroep van bootman wordt uitsluitend uitgeoefend door degene die:

- a. de opleiding Bootman, als opgenomen in het door de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap vastgesteld dossier, onder toekenning van registratiecode CREBO-93030, met goed gevolg heeft afgesloten;
 - b. in een andere lidstaat van de Europese Unie met goed gevolg een opleiding tot bootman heeft afgesloten die gelijkwaardig is aan de opleiding Bootman, mits diegene de Nederlandse taal voldoende machtig is; of
 - c. in de zeven aansluitende kalenderjaren voorafgaand aan de uitoefening van het beroep van bootman ten minste vier jaar ervaring heeft opgedaan als zelfstandig bevoegd bootman in een of meer havens binnen de Europese Unie, en diegene:
 - 1°. in een haven die met de situatie in het Noordzeekanaalgebied te vergelijken is, ervaring heeft met het meren en ontmeren op boeien, op ruim water met hoge golfslag en op sterk stromend getijdenwater;
 - 2°. de Nederlandse taal voldoende machtig is; en
 - 3°. naar het oordeel van de erkende bootliedenorganisatie waar hij te werk gesteld wordt of werkzaam is, een gelijkwaardig niveau van kennis en vaardigheden zeker is gesteld;
 en is aangesloten bij een erkende bootliedenorganisatie als bedoeld in artikel 8.1.
2. De bootman is tijdens de werkzaamheden voorzien van een geldig legitimatiebewijs als bedoeld in artikel 8.1, onderdeel e, en toont het op verzoek van personen of bedrijven die van zijn diensten gebruik maken.

§ 10 Schepen waarvan de lading met ontsmettingsmiddelen is behandeld

Artikel 10.1 Met ontsmettingsmiddelen behandelde lading

1. Het is verboden met een schip geladen met bulkclading in vaste vorm ligplaats te nemen of zich op een ligplaats te bevinden, indien de lading is behandeld met gasen of stoffen die gasen afstaan met het doel de lading te ontsmetten, tenzij;
 - a. aan de havenmeester een gasmeetcertificaat is overgelegd waaruit blijkt dat het schip en de lading voldoende vrij zijn van ontsmettingsmiddelen; of
 - b. tijdens en na het afmeren geen operationele handelingen worden uitgevoerd en de ruimten en ventilatieopeningen van de ruimten gesloten worden gehouden, indien het schip onvoldoende vrij is van ontsmettingsmiddel of wanneer de gegevens hierover niet bekend zijn.
2. Nadat een schip als bedoeld in het eerste lid is afgemeerd, wordt een onderzoek uitgevoerd door een gasmeetdeskundige, indien:
 - a. geen gasmeetcertificaat aanwezig is; of
 - b. dit naar het oordeel van de havenmeester noodzakelijk is.
3. De gasmeetdeskundige start het onderzoek, bedoeld in het tweede lid, direct nadat het schip is afgemeerd en stelt naar aanleiding van dat onderzoek een gasmeetcertificaat op.
4. Van het gasmeetcertificaat, bedoeld in het derde lid, wordt direct na afgifte aan de havenmeester een afschrift verzonden.
5. Indien na het onderzoek, bedoeld in het derde lid blijkt dat een schip onvoldoende vrij is van ontsmettingsmiddelen, is het voor een ieder verboden om operationele handelingen uit te voeren of de ruimten te ventileren, tenzij de havenmeester een door de gasmeetdeskundige opgesteld schriftelijk plan van aanpak heeft goedgekeurd, welk plan van aanpak in ieder geval bevat:
 - a. de voorgenomen operationele handelingen met schip en lading gedurende de periode dat het schip zich op een ligplaats bevindt;
 - b. de wijze waarop de veiligheid van schip en omgeving wordt gewaarborgd, met in achtneming van de uit te voeren activiteiten als bedoeld in onderdeel a; en
 - c. de geplande frequentie en meldingswijze van metingen om de concentratie van het toegepaste ontsmettingsmiddel te bepalen.

6. Nadat het plan van aanpak, bedoeld in het vijfde lid, door de havenmeester akkoord is bevonden, is een ieder verplicht zich hieraan te houden.
7. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.
8. De gegevens van het gasmeetcertificaat, bedoeld in het derde lid, worden aan de havenmeester gemeld conform artikel 11.11.
9. In geval van overslag van lading die onvoldoende vrij is van ontsmettingsmiddelen, wordt door de stuwadoor aan de havenmeester een melding gedaan als bedoeld in artikel 11.11.

§ 11 Melden

Artikel 11.1 Melding ligplaats nemen bunkerschip en dienstverlenend schip

1. Voorafgaand aan het ligplaats nemen om te bunkeren of een dienst te verlenen worden door de schipper van een bunkerschip of een dienstverlenend schip de volgende gegevens aan de havenmeester gemeld:
 - a. de naam van het bunkerschip of dienstverlenend schip;
 - b. de namen van de schepen die gebunkerd worden of waaraan een dienst wordt verleend;
 - c. de voorgenomen ligplaats;
 - d. de uit te voeren werkzaamheden; en
 - e. de verwachte verblijfsduur.
2. De melding, bedoeld in het eerste lid, vindt plaats op een door de havenmeester aan te geven wijze.

Artikel 11.2 Melding bunkeren of overpompen van brandstofolie of smeerolie

1. Direct voorafgaand aan het in artikel 4.8 van de Havenverordening bedoelde bunkeren of het onderling overpompen van brandstofolie of smeerolie tussen bunkerschepen, wordt, door de schipper van het brandstofolie of smeerolie pompende bunkerschip, aan de havenmeester gemeld:
 - a. de namen van de bij het bunkeren of onderling overpompen betrokken schepen;
 - b. de ligplaats waar het bunkeren of overpompen zal plaatsvinden;
 - c. de soort en hoeveelheid brandstofolie of smeerolie die gebunkerd of gepompt gaat worden; en
 - d. het tijdstip van aanvang van bunkeren of overpompen.
2. Direct na afloop van de handelingen, bedoeld in het eerste lid, wordt het tijdstip van beëindiging daarvan aan de havenmeester gemeld.
3. De meldingen, bedoeld in het eerste en tweede lid, vinden plaats op een door de havenmeester aan te geven wijze.

Artikel 11.3 Melding gebruik ankers

Het voornemen om een anker te gebruiken als bedoeld in artikel 4.11 van de Havenverordening wordt gemeld op een door de havenmeester aan te geven wijze.

Artikel 11.4 Melding afzien gebruik diensten bootman

Het voornemen om af te zien van het gebruik van de diensten van een bootman als bedoeld in artikel 4.13, eerste lid en tweede lid, onder a en e, van de Havenverordening wordt ten minste één uur voorafgaand aan de aankomst of het vertrek gemeld op een door de havenmeester aan te geven wijze.

Artikel 11.5 Melding verrichten van werkzaamheden

1. Indien een schip geen ligplaats heeft op of bij een Wet algemene bepalingen omgevingsrecht vergunning houdende scheepswerf of herstellingsinrichting, worden voorafgaand aan de in

artikel 4.14 van de Havenverordening bedoelde werkzaamheden, de volgende gegevens aan de havenmeester gemeld:

- a. de naam en roepnaam van het schip;
 - b. de ligplaats van het schip tijdens de werkzaamheden;
 - c. de datum, tijdstip van aanvang en duur van de werkzaamheden;
 - d. de aard van de werkzaamheden;
 - e. de plaats of plaatsen aan boord waar de werkzaamheden worden uitgevoerd;
 - f. of een Veiligheids- en Gezondheidsverklaring is afgegeven door een gasdeskundige;
 - g. de uitvoerder van de werkzaamheden; en
 - h. of het schip blijvend kan beschikken over zijn hoofdvoortstuwingsvermogen.
2. Direct na afloop van de in het eerste lid bedoelde werkzaamheden wordt het tijdstip van beëindiging daarvan aan de havenmeester gemeld.
 3. De meldingen, bedoeld in het eerste en tweede lid, vinden plaats op een door de havenmeester aan te geven wijze.

Artikel 11.6 Melding binnenvaren oliehavengebied

1. Voorafgaand aan het binnenvaren van een oliehavengebied door een dienstverlenend schip, werkschip of een schip dat baggerwerkzaamheden gaat uitvoeren als bedoeld in artikel 2.1 wordt aan de havenmeester gemeld:
 - a. de voorgenomen ligplaats;
 - b. de uit te voeren werkzaamheden; en
 - c. de verwachte verblijfsduur.
2. De melding, bedoeld in het eerste lid, vindt plaats op een door de havenmeester aan te geven wijze.

Artikel 11.7 Melding ligplaats tankschip buiten oliehavengebied

1. Voorafgaand aan het ligplaats nemen buiten het oliehavengebied door een tankschip als bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, onderdeel a, onder 2°, en onderdeel b, worden de volgende gegevens aan de havenmeester gemeld:
 - a. indien het een zeeschip betreft de naam en de roepnaam;
 - b. indien het een binnenschip betreft de naam en het Rijnvaartnummer of ENI-nummer;
 - c. de voorgenomen ligplaats van het schip; en
 - d. van de voorgenomen activiteiten aan boord van het schip:
 - 1°. de datum, het tijdstip van aanvang en de duur; en
 - 2°. de aard van de voorgenomen activiteiten.
2. De melding, bedoeld in het eerste lid vindt plaats op een door de havenmeester aan te geven wijze.

Artikel 11.8 Melding van rechtstreekse overslag van gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk tussen tankschepen onderling

1. Voorafgaand aan de rechtstreekse, onderlinge overslag van een gevaarlijke of schadelijke stof in bulk tussen tankschepen als bedoeld in artikel 4.1, tweede en derde lid, worden de volgende gegevens aan de havenmeester gemeld:
 - a. de namen en de roepnamen van de bij de overslag betrokken zeetankschepen;
 - b. de namen en de Rijnvaartnummers of ENI-nummers van de bij de overslag betrokken binnenvaarttankschepen;
 - c. de correcte technische naam en de hoeveelheid van het product dat overgeslagen wordt; en
 - d. het tijdstip van aanvang en de verwachte duur van de rechtstreekse overslag.
2. Na afloop van de rechtstreekse, onderlinge overslag van een gevaarlijke of schadelijke stof in bulk tussen tankschepen als bedoeld in artikel 4.1, tweede en derde lid, wordt het tijdstip van beëindiging daarvan aan de havenmeester gemeld.

3. De meldingen, bedoeld in het eerste en tweede lid, worden gedaan door de kapitein of schipper van het schip dat rechtstreeks op een afmeerboei, aan afmeerpalen of een ligplaats is afgemeerd.
4. De meldingen, bedoeld in het eerste en tweede lid, vinden plaats op een door de havenmeester aan te geven wijze.

Artikel 11.9 Melding wassen of schoonmaken van ladingtanks

1. Voorafgaand aan het in artikel 5.1, eerste lid, onder a en het vierde lid, bedoelde wassen of schoonmaken worden de volgende gegevens aan de havenmeester gemeld:
 - a. de naam van het schip;
 - b. de datum en het tijdstip van aanvang van wassen of schoonmaken;
 - c. de ligplaats gedurende het wassen of schoonmaken;
 - d. de ruimten van het schip die worden gewassen of schoongemaakt;
 - e. de chemische of technische benaming van de stoffen die de schoon te maken ruimten bevatten of laatstelijk hebben bevat; en
 - f. de methode van wassen of schoonmaken die wordt toegepast.
2. Direct na afloop van het in het eerste lid bedoelde wassen of schoonmaken wordt het tijdstip van beëindiging daarvan aan de havenmeester gemeld.
3. Het tijdstip van aanvang van een volgens Marpol Annex II verplichte voorwas wordt ten minste 2 uur voor aanvang van het voorwassen aan de havenmeester gemeld.
4. De melding, bedoeld in het eerste lid, is niet vereist indien het uitsluitend droogmaken betreft.
5. De meldingen, bedoeld in het eerste, tweede en derde lid, vinden plaats op een door de havenmeester aan te geven wijze.

Artikel 11.10 Melding langs zij afmeren bij tankschepen met gevaarlijke stoffen

1. Voorafgaand aan het langs zij afmeren bij een tankschip met gevaarlijke stoffen door een dienstverlenend schip of een bunkerschip als bedoeld in artikel 6.1 wordt aan de havenmeester gemeld:
 - a. de voorgenomen ligplaats;
 - b. de uit te voeren werkzaamheden; en
 - c. de verwachte verblijfsduur.
2. De melding, bedoeld in het eerste lid, vindt plaats op een door de havenmeester aan te geven wijze.

Artikel 11.11 Melding met ontsmettingsmiddelen behandelde lading

1. De gegevens van het afgegeven gasmeetcertificaat, bedoeld in artikel 10.1, worden zo spoedig mogelijk aan de havenmeester gemeld.
2. In geval van overslag van lading die onvoldoende vrij is van ontsmettingsmiddelen worden de volgende gegevens ten minste één uur voor aanvang van de overslag aan de havenmeester gemeld:
 - a. de voorgenomen datum, tijd en duur van de overslag;
 - b. de naam van het zeeschip, de ruimten en de hoeveelheid die uit dat zeeschip overgeslagen gaat worden; en
 - c. de naam van het schip waarin de lading wordt overgeslagen en de bestemming van dat schip.
3. De meldingen, bedoeld in het eerste en tweede lid, vinden plaats op een door de havenmeester aan te geven wijze.

Artikel 11.12 Melding combinatietankschip

1. Van een combinatietankschip dat gelost of geladen wordt met losgestorte bulk lading in vaste vorm worden naast de melding op grond van de Rclz tevens de volgende gegevens aan de havenmeester gemeld:

- a. de aanwezigheid van brandbare vloeistoffen of restanten daarvan van voorgaande ladingen;
 - b. de stuwage van eventuele ladingrestanten van brandbare vloeistoffen; en
 - c. het zuurstofpercentage van de geïnertiseerde tankatmosfeer, boven de in onderdeel b genoemde ladingrestanten.
2. De melding, bedoeld in het eerste lid vindt plaats op een door de havenmeester aan te geven wijze.

Artikel 11.13 Melding laden gevaarlijke of schadelijke stoffen in verpakte vorm

- 1. Het voornemen tot het laden van een gevaarlijke of schadelijke stof in verpakking aan boord van een zeeschip wordt ten minste drie uur voorafgaande aan het laden aan de havenmeester gemeld overeenkomstig bijlage 1 behorende bij de RCLZ.
- 2. De melding, bedoeld in het eerste lid vindt plaats op een door de havenmeester aan te geven wijze.

Artikel 11.14 Melding verrichten van rechtstreekse overslag van losgestorte bulkloading in vaste vorm

- 1. Indien schepen geen ligplaats hebben op of bij een inrichting worden voorafgaand aan de rechtstreekse overslag tussen schepen onderling van droge lading door de stuwadoord de volgende gegevens aan de havenmeester gemeld:
 - a. de namen en de roepnamen van de bij de overslag betrokken zeeschepen;
 - b. de namen en de Rijnvaartnummers of ENI-nummers van de bij de overslag betrokken binnenvaartschepen;
 - c. de ligplaats van het schip tijdens de overslag;
 - d. de datum, het tijdstip van aanvang en de verwachte duur van de overslag;
 - e. de naam van het bedrijf dat de overslag uitvoert en de namen van de schepen die de overslag feitelijk uitvoeren; en
 - f. de aard van de lading en de hoeveelheid.
- 2. Na afloop van de rechtstreekse overslag tussen schepen onderling, bedoeld in het eerste lid, wordt het tijdstip van beëindiging daarvan aan de havenmeester gemeld.
- 3. De meldingen, bedoeld in het eerste en tweede lid vinden plaats op een door de havenmeester aan te geven wijze.

Artikel 11.15 Melding bedrijfsstoring, gebrek of schade

- 1. Bedrijfsstoringen, gebreken of schades aan of aan boord van een schip die gevaar, schade of hinder kunnen veroorzaken voor het schip of de omgeving, worden direct aan de havenmeester gemeld.
- 2. De melding, bedoeld in het eerste lid vindt plaats op een door de havenmeester aan te geven wijze.

Artikel 11.16 Melding en verwijdering van te water geraakte stoffen of voorwerpen

- 1. Degene door wiens toedoen een voorwerp of stof vrijkomt of in het water terecht komt, waardoor gevaar, schade of hinder wordt of kan worden veroorzaakt, draagt ervoor zorg dat:
 - a. daarvan onmiddellijk melding wordt gedaan aan de havenmeester; en
 - b. de stof of het voorwerp onmiddellijk wordt verwijderd, tenzij dit redelijkerwijs niet uitvoerbaar is.
- 2. De melding, bedoeld in het eerste lid, onder a, vindt plaats op een door de havenmeester aan te geven wijze.

§ 12 Ligplaats nemen ten opzichte van kwetsbaar object

Artikel 12.1 Verbod ligplaatsinname schip met gevaarlijke stoffen in verpakking

1. Het is verboden met een schip dat geladen is met een in bijlage 3 genoemde gevaarlijke stof in verpakking ligplaats te nemen binnen een in bijlage 3 genoemde afstand van een kwetsbaar object, tenzij wordt gehandeld in overeenstemming met bijlage 3.
2. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

§ 13 Slotbepalingen

Artikel 13.1 Inwerkingtreding

Deze nadere regels treden in werking met ingang van 1 juli 2012.

Artikel 13.2 Citeertitel

Deze nadere regels worden aangehaald als Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012.

Aldus vastgesteld in de vergadering van (datum).

De secretaris,

De burgemeester,

Boord-boord controlestaat zeevaart-zeevaart

DE ZEEVAART / ZEEVAART VELIGHEIDSCONTROLESTAAT
THE SEAGOING VESSEL / SEAGOING VESSEL SAFETY
CHECKLIST

ALGEMEEN

Het is verboden om een overslag van gevaarlijke of schadelijke stoffen te laten plaatsvinden tussen tankschepen onderling tenzij, voordat de overslag plaatsvindt aan boord van de betrokken tankschepen, wordt zorg gedragen dat alle onderdelen van de zeevaart/zeevaart veiligheidscontrolestaat volledig en naar waarheid zijn ingevuld en de zeevaart/zeevaart veiligheidscontrolestaat door de verantwoordelijke personen van de bij de overslag van een gevaarlijke of schadelijke stof betrokken tankschepen is ondertekend.

In de hierboven beschreven situatie moet, tijdens de overslag van een gevaarlijke of schadelijke stof en zolang door de betrokken tankschepen ter plekke ligplaats wordt ingenomen, door de betrokken tankschepen het gestelde in de veiligheidscontrolestaat worden nageleefd;

De overslag van een gevaarlijke of schadelijke stof moet onmiddellijk gestopt worden als het gestelde in de veiligheidscontrolestaat niet wordt nageleefd.

GENERAL

It is prohibited to transfer dangerous or noxious substances from one tanker to another unless all parts of the ship/ship safety checklist have been completed in full and truthfully, and signed by the persons responsible from the tankers involved in the transfer of a dangerous or noxious substance, before the transfer takes place on board the tankers involved.

In the situation described above, the tankers involved must comply with the terms of the safety checklist during the transfer of a dangerous or noxious substance and for as long as the tankers involved are moored at that spot.

The transfer of a dangerous or noxious substance must be halted immediately if the terms of the safety checklist are not complied with.

BELANGRIJKE OPMERKING: In geval van verschil of onduidelijkheid tussen de Engelse tekst en de Nederlandse tekst is de Nederlandse tekst doorslaggevend.

IMPORTANT NOTE: In the event of any conflict or inconsistency between the terms of the English text of the Port Regulations and the Dutch text, the Dutch text shall prevail.

TOELICHTING VOOR GEBRUIK:

De volgende toelichting is toegevoegd om de gezagvoerders van de schepen in hun gedeeld gebruik van de zeevaart / zeevaart veiligheidscontrolestaat te ondersteunen.

De verantwoordelijkheid en de afrekenbaarheid van de bepalingen in de zeevaart / zeevaart veiligheidscontrolestaat zijn toegewezen in het document. Eenmaal ondertekend, geeft dit een minimale basis voor veilige ladinghandelingen door een uitwisseling van kritische informatie.

Alvorens de werkzaamheden aan te vangen dienen alle van toepassing zijnde voorschriften overwogen te worden en de daarmee gepaard gaande verantwoordelijkheid voor naleving gezamenlijk of individueel te worden geaccepteerd. Het accepteren van de verantwoordelijkheid wordt aangegeven door het afvinken/invullen van de witte vakjes bij de betreffende voorschriften, in de kolom "zeeschip1" door de kapitein van het eerst afgemeerde schip en in de kolom "zeeschip 2" door de kapitein van het laatst afgemeerde schip, en het uiteindelijk ondertekenen van de verklaring aan het eind van de veiligheidscontrolestaat.

De verantwoordelijke officieren van de tankers dienen de voorschriften die vallen onder de verantwoordelijkheid van de tanker, persoonlijk te verifiëren. Tijdens het uitvoeren van deze verificatie dienen de verantwoordelijke officieren zich ervan te overtuigen dat de voorschriften aan beide zijden van de werkzaamheden zijn opgevolgd.

GUIDELINES FOR USE

The following guidelines have been appended to assist the ship's masters in their joint use of the Seagoing Vessel/Seagoing Vessel Safety Checklist.

The responsibility and accountability with respect to the provisions of the Seagoing Vessel/Seagoing Vessel Safety Checklist are assigned in the document. Once signed, this provides a minimum basis for safe cargo handling by the exchange of critical information.

Before operations commence, it is required that all relevant provisions be considered and that the accompanying responsibility for compliance be accepted, either jointly or singly. To indicate acceptance of responsibility, the captain of the seagoing vessel that moors first must tick or fill in the empty boxes alongside the relevant provisions in the column 'ship 1' and the captain of the seagoing vessel that moors last must do the same in the column 'ship 2' and then they must both sign the declaration at the end of the Safety Checklist.

The Responsible Officers of the tankers should personally check all considerations lying within the responsibility of the tanker. In fulfilling these responsibilities, the responsible officers should assure themselves that the requirements on both sides of the operations are fulfilled.

Opbouw van de Checklist

De zeevaart / zeevaart veiligheidscontrolestaat bestaat uit vier delen, de eerste twee delen (Deel "A" en "B") gaan over de overslag van vloeistoffen in bulk en zijn van toepassing op alle ladinghandelingen. Deel A geeft de noodzakelijke fysieke controlepunten en deel B geeft de controlepunten die door middel van mondeling overleg geverifieerd dienen te worden.

Deel "C" bevat additionele voorschriften die van toepassing zijn op handelingen met vloeibare chemicaliën in bulk en in deel "D" staan additionele voorschriften die van toepassing zijn op vloeibaar gemaakte gassen in bulk.

Voor het veilig uitvoeren van de handelingen is het noodzakelijk dat alle van toepassing zijnde voorschriften overwogen worden en de daarmee gepaard gaande verantwoordelijkheid voor naleving gezamenlijk of individueel wordt geaccepteerd.

Indien een voorschrift niet van toepassing is op het schip of de geplande handelingen, dient dit te worden genoteerd ("n.v.t.") in het betreffende vakje.

Hoewel de veiligheidscontrolestaat bedoeld is voor overslaghandelingen, is het aan te bevelen gelijksoortige controles, voor zover van toepassing, uit te voeren en de lijst in te vullen, indien een tanker zich aanmeldt bij een ligplaats voor tankreiniging.

Structure of the Checklist

The Seagoing Vessel/Seagoing Vessel Safety Checklist comprises four parts, the first two of which (Parts 'A' and 'B') address the transfer of 'Bulk Liquids' and are applicable to all operations. Part 'A' identifies the required physical checks and Part 'B' identifies elements that are verified verbally.

Part 'C' contains additional considerations relating to the transfer of 'Bulk Liquid Chemicals'; those for 'Bulk Liquefied Gases' are included in Part 'D'.

If the operations are to be carried out safely, all relevant requirements must be considered and the accompanying responsibility for compliance be accepted, either jointly or singly.

If a particular provision is considered inapplicable to the ship, or to the planned operation, a note to this effect ("n.a.") must be entered in the check box.

While the Seagoing Vessel/Seagoing Vessel Safety Checklist is based upon cargo handling operations, it is recommended that the same practice, if applicable, is adopted when a tanker presents itself at a berth for tank cleaning.

Codering van de bepalingen

De aanwezigheid van de letters “**A**”, “**P**” of “**R**” in de kolom met de titel “Code” geeft het volgende aan:

- A** (“Agreement”): Dit geeft aan dat het betreffende voorschrift tot stand moet komen door het maken van een afspraak of het volgen van een procedure. Deze afspraak of procedure moet worden vastgelegd in het opmerkingenvak onder de betreffende bepaling op de checklist, of de afspraak of procedure moet op een door beide partijen geaccepteerde andere manier worden vastgelegd en gecommuniceerd.
- P** (“Permission”) Dit geeft aan dat, indien het voorschrift niet bevestigd kan worden, de handelingen niet plaats
mogen vinden zonder toestemming van de plaatselijke autoriteit.
- R** (“Re-check”) Dit geeft aan dat betreffende voorschriften een her-controle moeten krijgen met een tussen beide
partijen afgesproken regelmaat en interval zoals weergegeven in de verklaring aan het eind van de checklist.

De gezamenlijke verklaring mag niet ondertekend worden voordat alle partijen de voorschriften onder hun toegewezen verantwoordelijkheid hebben gecontroleerd en hebben geaccepteerd.

De aanwezigheid van de getallen en de letter “**H**” in de eerste en laatste kolom geeft het volgende aan:

- Nummer:** Dit nummer geeft aan dat het betreffende voorschrift is gebaseerd op de aanbevelingen uit de ISGOTT. Het getal komt overeen met het betreffende checklist-item in de ISGOTT.
- H** (“Haven”) Dit geeft aan dat de betreffende voorschriften opgenomen zijn in het kader van risicobeheersing binnen de haven.

Er is getracht om zoveel als mogelijk uniformiteit te verkrijgen tussen de zeevaart/zeevaartveiligheidscontrolestaat in dit reglement en de zeevaart/terminal veiligheidscontrolestaat, als bedoeld in de ISGOTT. Hierdoor komt het voor dat in de nummering van de vragen in de zeevaart/zeevaart veiligheidscontrolestaat nummers ontbreken. Dit zijn de vragen uit de zeevaart/terminal veiligheidscontrolestaat welke betrekking hebben op de terminal. Deze zijn vanzelfsprekend weggelaten uit de zeevaart/zeevaartveiligheidscontrolestaat.

Coding of Items

The letters ‘A’, ‘P’ or ‘R’ in the column entitled ‘Code’ indicate the following:

- A** (‘Agreement’). *This indicates that the provision in question must be addressed by making an agreement or following a procedure. This agreement or procedure must be noted in the ‘Remarks’ box under the relevant provision on the Checklist or the agreement or procedure must be recorded and communicated in some other mutually acceptable form.*
- P** (‘Permission’). *This indicates that, in the event that the provision cannot be endorsed, no operations are to be conducted without the written permission of the appropriate (local) authority.*
- R** (‘Re-check’). *This indicates that certain provisions must be re-checked at regular intervals, as agreed between the two parties and stated in the declaration at the end of the Checklist.*

The joint declaration may not be signed until all parties have checked and accepted their assigned responsibilities.

The numbers and the letter “**H**” in the first and last column indicate the following:

- Number:** This number indicates that the provision in question is based on the recommendations from ISGOTT. The number corresponds with the relevant item in the ISGOTT checklist.
- H ("Harbour")** This indicates that the provisions in question are included in connection with risk management within the port.

An endeavour has been made to maintain uniformity between the seagoing vessel/seagoing vessel safety checklist, in these regulations and the ship/shore safety checklist as referred to in the ISGOTT. As a result some of the question numbers, on the the seagoing vessel/seagoing vessel safety checklist, are missing. These are questions from the ship/shore safety checklist, regarding the terminal, and they have naturally been omitted from the seagoing vessel/seagoing vessel safety checklist.

ZEEVAART / ZEEVAART VEILIGHEIDSCONTROLESTAAT

SEAGOING VESSEL / SEAGOING VESSEL SAFETY CHECKLIST

Zeeschip 1 naam

Name of Seagoing Vessel 1.....

Aankomstdatum

Aankomsttijd

Date of Arrival.....

Time of Arrival.....

Zeeschip 2 naam

Name of Seagoing Vessel 2.....

Aankomstdatum

Aankomsttijd

Date of Arrival.....

Time of Arrival.....

Ligplaats

Haven

Berth.....

Port.....

DEEL 'A' – VLOEISTOFFEN IN BULK ALGEMEEN

FYSIEKE CONTROLEPUNTEN

PART 'A' – BULK LIQUID GENERAL

PHYSICAL CHECKS

	ZEEVAART SEAGOING VESSEL Vloeistoffen in bulk - Algemeen Bulk Liquid - General	ZEE SCHIP 1 SEAGOING VESSEL 1	Code	ZEE SCHIP 2 SEAGOING VESSEL 2	Opmerkingen Remarks
H	De overeengekomen fendering is in orde bevonden. De fender vastzetlijnen zijn in orde. <i>The fendering arrangements are agreed as being satisfactory. The fender pennants are in order.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
1	Er is een veilige overstap mogelijk tussen beide schepen. <i>There is safe access between the two ships.</i>	<input type="checkbox"/>	R	<input type="checkbox"/>	
2	Het schip is goed gemeerd. <i>The ship is securely moored.</i>	<input type="checkbox"/>	R	<input type="checkbox"/>	
3	Het tussen beide schepen afgesproken communicatiesysteem is in werking en werkt naar behoren. <i>The agreed inter-ship communication system is operative.</i>	<input type="checkbox"/>	A R	<input type="checkbox"/>	
4	De brandtrossen zijn correct gepositioneerd en gezekerd. <i>Emergency towing-off pennants are correctly rigged and positioned.</i>	<input type="checkbox"/>	R	<input type="checkbox"/>	
5	De brandslangen en brandblusapparatuur aan boord van het schip bevinden zich op de juiste plaats en zijn gebruiksklaar. <i>The ship's fire hoses and fire-fighting equipment are positioned and ready for immediate use.</i>	<input type="checkbox"/>	R	<input type="checkbox"/>	

	ZEEVAART SEAGOING VESSEL Vloeistoffen in bulk - Algemeen Bulk Liquid - General	ZEE SCHIP 1 SEAGOING VESSEL 1	Code	ZEE SCHIP 2 SEAGOING VESSEL 2	Opmerkingen Remarks
7	De ladingslangen van het schip verkeren in goede conditie, zijn goed aangebracht en zijn geschikt voor het beoogde gebruik. <i>The ship's cargo hoses are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
9	Het ladingoverslagsysteem is adequaat geïsoleerd en afgetapt, zodat veilige verwijdering van blindflenzen voorafgaand aan het aansluiten mogelijk is. <i>The cargo transfer system is sufficiently isolated and drained to allow safe removal of blank flanges prior to connection.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
10	Spuigaten en lekbakken zijn effectief afgesloten. Druipbakken bevinden zich in de juiste positie en zijn leeg. <i>Scuppers and 'save alls' on board are effectively plugged and drip trays are in position and empty.</i>	<input type="checkbox"/>	R	<input type="checkbox"/>	
11	Spuigaten die tijdelijk geopend worden, dienen voortdurend gemonitord te worden. <i>Scupper plugs removed temporarily will be monitored constantly.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
13	Alle niet gebruikte aansluitingen van de laad- en losleidingen en van de bunkerleiding zijn deugdelijk afgeblind. <i>The ship's unused cargo and bunker connections are properly secured with blank flanges fully bolted.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
15	Alle lading-, ballast- en bunkertankdeksels zijn gesloten. <i>All cargo, ballast and bunker tank lids are closed.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
16	Afsluiters in lens- en overboordleidingen zijn, indien niet in gebruik, gesloten en zichtbaar gezekerd. <i>Sea and overboard discharge valves, when not in use, are closed and visibly secured.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
17	Alle externe deuren, poorten en ramen in de accommodatie, opslagplaatsen en ruimten met machines zijn gesloten. Machinekamerventilatie mag geopend zijn. <i>All external doors, ports and windows in the accommodation, stores and machinery spaces are closed. Engine room vents may be open.</i>	<input type="checkbox"/>	R	<input type="checkbox"/>	
18	De incident- en brandbestrijdingsplannen bevinden zich buiten de accommodatie. <i>The ship's emergency fire control plans are located externally.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

	ZEEVAART SEAGOING VESSEL Vloeistoffen in bulk - Algemeen Bulk Liquid - General	ZEE SCHIP 1 SEAGOING VESSEL 1	Code	ZEE SCHIP 2 SEAGOING VESSEL 2	Opmerkingen Remarks
	<i>Location / lokatie</i>				
	Opmerkingen: <i>Remarks:</i>				

Als het zeeschip is uitgerust, of uitgerust moet zijn, met een Inert Gas Systeem (IGS) moeten de volgende items fysiek worden gecontroleerd:

If the seagoing vessel is fitted, or required to be fitted, with an Inert Gas System (IGS) the following points should be physically checked:

	ZEEVAART SEAGOING VESSEL <i>Inert Gas Systeem (IGS)</i> <i>Inert Gas System (IGS)</i>	ZEE SCHIP 1 SEAGOING VESSEL 1	Code	ZEE SCHIP 2 SEAGOING VESSEL 2	Opmerkingen Remarks
19	De vaste IGS druk- en zuurstofgehalterege- systemen dienen ingeschakeld te zijn en werken naar behoren. <i>Fixed IGS pressure and oxygen content recorders are working.</i>	<input type="checkbox"/>	R	<input type="checkbox"/>	

	ZEEVAART SEAGOING VESSEL <i>Inert Gas Systeem (IGS)</i> <i>Inert Gas System (IGS)</i>	ZEE SCHIP 1 SEAGOING VESSEL 1	Code	ZEE SCHIP 2 SEAGOING VESSEL 2	Opmerkingen Remarks
20	De tankatmosfeer in alle tanks heeft een overdruk en bevat een zuurstofgehalte kleiner of gelijk aan 8% volume. <i>All cargo tank atmospheres are at positive pressure with oxygen content of 8% or less by volume.</i>	<input type="checkbox"/>	P R	<input type="checkbox"/>	

DEEL 'B' – VLOEISTOFFEN IN BULK ALGEMEEN

MONDELINGE CONTROLEPUNTEN

PART 'B' – BULK LIQUID GENERAL

VERBAL VERIFICATION

	ZEEVAART SEAGOING VESSEL Vloeistoffen in bulk - Algemeen Bulk Liquid - General	ZEE SCHIP 1 SEAGOING VESSEL 1	Code	ZEE SCHIP 2 SEAGOING VESSEL 2	Opmerkingen Remarks
21	Het schip is gereed om op eigen kracht te varen. <i>The ship is ready to move under its own power.</i>	<input type="checkbox"/>	P R	<input type="checkbox"/>	
H	Een scheepsofficier is aangesteld als verantwoordelijke officier voor de geplande overslagwerkzaamheden tussen beide schepen. <i>A ship's officer is appointed as responsible officer for the planned cargo handling between the two ships</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
	Naam verantwoordelijke officier: Name of the responsible officer:				
22	Er is aan boord van beide schepen doelmatig dektoezicht aanwezig en adequate supervisie van de overslagwerkzaamheden. <i>There is an effective deck watch in attendance on board and adequate supervision of operations on both ships.</i>	<input type="checkbox"/>	R	<input type="checkbox"/>	
23	Er is voldoende personeel aan boord van beide schepen om een incident te kunnen bestrijden. <i>There are sufficient personnel on board of both ships to deal with an emergency.</i>	<input type="checkbox"/>	R	<input type="checkbox"/>	
24	Er is overeenstemming over de procedures voor lading-, bunker- en ballasthandelingen. <i>The procedures for cargo, bunker and ballast handling</i>	<input type="checkbox"/>	A R	<input type="checkbox"/>	

	ZEEVAART SEAGOING VESSEL Vloeistoffen in bulk - Algemeen Bulk Liquid - General	ZEE SCHIP 1 SEAGOING VESSEL 1	Code	ZEE SCHIP 2 SEAGOING VESSEL 2	Opmerkingen Remarks
	<i>have been agreed.</i>				
25	Het alarmsignaal en de noodstopprocedure die door beide schepen gebruikt dienen te worden zijn toegelicht en voor iedereen duidelijk. <i>The emergency signal and shutdown procedures to be used by both ships have been explained and understood.</i>	<input type="checkbox"/>	A	<input type="checkbox"/>	
26	De gevarenkaarten voor de lading die wordt overgeslagen, zijn uitgewisseld. <i>Material safety data sheets (MSDS) for the cargo transfer have been exchanged where requested.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
27	De gevaren die verbonden zijn aan de giftige stoffen in de te behandelen lading zijn bekend en voor iedereen duidelijk. <i>The hazards associated with toxic substances in the cargo being handled have been identified and understood.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
	<i>H₂S content / H₂S-gehalte</i>			<i>Benzene content / Benzeengehalte.....</i>	
29	Het overeengekomen tankventilatiesysteem zal gebruikt worden. <i>The agreed tank venting system will be used.</i>	<input type="checkbox"/>	A R	<input type="checkbox"/>	
	<i>Method /</i> <i>Methode.....</i>				
30	Er is overeenstemming over de vereisten voor gesloten ladingoverslag. <i>The requirements for closed operations have been agreed.</i>	<input type="checkbox"/>	R	<input type="checkbox"/>	
31	De werking van het overdruk- en onderdruksysteem is getest. <i>The operation of the P/V system has been verified</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
32	Bij een aangesloten dampretourleiding bestaat overeenstemming over de werkparameters. <i>Where a vapour return line is connected, operating parameters have been agreed.</i>	<input type="checkbox"/>	A R	<input type="checkbox"/>	
33	Onafhankelijke 'hoog-niveau' alarmen (indien aanwezig) zijn operationeel en getest. <i>Independent high level alarms, if fitted, are operational and have been tested.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

	ZEEVAART					
	SEAGOING VESSEL					
	Vloeistoffen in bulk - Algemeen	ZEE SCHIP 1	SEAGOING VESSEL 1	Code	ZEE SCHIP 2	
	Bulk Liquid - General				SEAGOING VESSEL 2	
					Opmerkingen	
					Remarks	
36	Er zijn ruimtes aangewezen als rookruimtes en de rookvoorschriften worden nageleefd. <i>Smoking areas have been identified and requirements with regard to smoking are observed.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A R	<input type="checkbox"/>	
	<i>Designated smoking areas / Aangewezen rookruimtes:</i>					
37	De voorschriften voor onbeschermd verlichting worden nageleefd. <i>Naked light regulations are observed</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A R	<input type="checkbox"/>	
38	De voorschriften voor schip/schip telefonie, mobiele telefoons en semafoons worden nageleefd <i>Ship/ship telephones, mobile phones and pager requirements are observed.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A R	<input type="checkbox"/>	
39	Zaklampen voldoen aan de daaraan gestelde normen (Atex) en zijn goedgekeurd. <i>Hand torches (flashlights) are of an approved type.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
40	Vaste VHF/UHF communicatieapparatuur en AIS-apparatuur staan in de juiste power mode of zijn uitgeschakeld. <i>Fixed VHF/UHF transceivers and AIS equipment are in the correct power mode or switched off.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
41	Draagbare VHF/UHF communicatieapparatuur voldoet aan de daaraan gestelde normen en is goedgekeurd. <i>Portable VHF/UHF transceivers are of an approved type.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
42	De antennes van de hoofdzender van het schip zijn geaard en de radars zijn uitgeschakeld. <i>The ship's main radio transmitter aerials are earthed and radars are switched off.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
43	Elektriciteitskabels naar draagbare elektrische apparatuur binnen de onveilige zone zijn losgekoppeld van de voeding. <i>Electric cables to portable electrical equipment within the hazardous area are disconnected from power.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
44	In ramen aanwezige airconditioning is losgekoppeld van de voeding. <i>Window type air conditioning units are disconnected.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
45	Binnen de accommodatie wordt een overdruk gehandhaafd. <i>Positive pressure is maintained inside the accommodation.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
46	Er zijn maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat de pompkamer voldoende mechanisch geventileerd wordt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	<input type="checkbox"/>	

	ZEEVAART SEAGOING VESSEL Vloeistoffen in bulk - Algemeen Bulk Liquid - General	ZEE SCHIP 1 SEAGOING VESSEL 1	Code	ZEE SCHIP 2 SEAGOING VESSEL 2	Opmerkingen Remarks
	<i>Measures have been taken to ensure sufficient mechanical ventilation in the pump room.</i>				
47	Er is een vluchtwegvoorziening. <i>There is provision for an emergency escape.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
48	Er is overeenstemming over de maximum windsterkte en golfhoogte waarbij de overslag kan plaatsvinden. <i>The maximum wind and swell criteria for operations have been agreed.</i>	<input type="checkbox"/>	A	<input type="checkbox"/>	
	Stop ladinghandelingen bij / Stop cargo at: Afkoppelen bij / Disconnect at: Ligplaats verlaten bij / Unberth at:				
H	Tijdens onweer worden ladinghandelingen van brandbare vloeistoffen, waarbij geen dampretourleiding wordt gebruikt, gestopt. During electrical storms, the handling of flammable liquids is suspended unless a vapour return line is in use.	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
50	Indien van toepassing: Er is overeenstemming over de procedures voor het ontvangen van stikstofgas voor inerten, purging of het blazen van leidingen. <i>Where appropriate, procedures have been agreed for receiving nitrogen, either for inerting or purging ship's tanks, or for line clearing</i>	<input type="checkbox"/>	A P	<input type="checkbox"/>	
	Opmerkingen: <i>Remarks:</i>				

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

If the seagoing vessel is fitted, or is required to be fitted, with an Inert Gas System (IGS), the following statements should be addressed:

	ZEEVAART SEAGOING VESSEL Inert Gas Systeem (IGS) <i>Inert Gas System (IGS)</i>	ZEE SCHIP 1	Code	ZEE SCHIP 2	Opmerkingen Remarks
		SEAGOING VESSEL 1		SEAGOING VESSEL 2	
51	Het IGS is volledig operationeel en werkt naar behoren. <i>The IGS is fully operational and in good working order.</i>	<input type="checkbox"/>	P	<input type="checkbox"/>	
52	Terugslagkleppen of daarmee vergelijkbare uitrusting werken naar behoren. <i>Deck seals, or equivalent, are in good working order.</i>	<input type="checkbox"/>	R	<input type="checkbox"/>	
53	De vloeistofniveaus in de overdruk / onderdruk ophefvoorzieningen zijn in orde. <i>Liquid levels in pressure/vacuum breakers are correct.</i>	<input type="checkbox"/>	R	<input type="checkbox"/>	
54	De vaste en draagbare zuurstofmeters zijn gekalibreerd en werken naar behoren. <i>The fixed and portable oxygen analysers have been calibrated and are working properly.</i>	<input type="checkbox"/>	R	<input type="checkbox"/>	
55	Alle afzonderlijke IGS tankafsluiters (indien aanwezig) zijn juist ingesteld en afgesloten. <i>All the individual tank IGS valves (if fitted) are correctly set and locked.</i>	<input type="checkbox"/>	R	<input type="checkbox"/>	
56	Al het voor ladinghandelingen verantwoordelijke personeel is ervan op de hoogte dat bij storing van de Inert Gas Plant, de overslag moet worden gestaakt en het andere schip moet worden geïnformeerd. <i>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 other ship be advised.</i>	<input type="checkbox"/>	P	<input type="checkbox"/>	

Als het schip is uitgerust met een “ruwe-aardolie was (COW) systeem” en van plan is in de haven een ruwe-aardolie was (COW) uit te voeren, moeten de volgende bepalingen worden opgevolgd:

If the seagoing vessel is fitted with a crude oil washing (COW) system and intends to COW, the following statements should be addressed:

	ZEEVAART SEAGOING VESSEL ruwe-aardolie was (COW) <i>crude oil wash (COW)</i>	ZEE SCHIP 1 SEAGOING VESSEL 1	Code	ZEE SCHIP 2 SEAGOING VESSEL 2	Opmerkingen Remarks
57	De Pre-Arrival COW- checklist, zoals opgenomen in het goedgekeurde COW-handboek, is juist ingevuld. <i>The Pre-Arrival COW checklist, as contained in the approved COW manual, has been satisfactorily completed.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
58	De COW-checklists voor gebruik voor, tijdens en na de COW, zoals opgenomen in het goedgekeurde COW-handboek, zijn beschikbaar en in gebruik. <i>The COW checklists for use before, during and after COW, as contained in the approved COW manual, are available and in use.</i>	<input type="checkbox"/>	R	<input type="checkbox"/>	

Indien het zeeschip van plan is om tankreinigingswerkzaamheden uit te voeren langs het andere zeeschip moeten de volgende bepalingen worden opgevolgd:

If the seagoing vessel is planning to carry out tank cleaning operations alongside, the following statements should be addressed:

	ZEEVAART SEAGOING VESSEL Tankreinigingswerkzaamheden <i>Tank Cleaning</i>	ZEE SCHIP 1 SEAGOING VESSEL 1	Code	ZEE SCHIP 2 SEAGOING VESSEL 2	Opmerkingen Remarks
59	Er zijn tankreinigingswerkzaamheden gepland tijdens het verblijf langs het andere schip. <i>Tank cleaning operations are planned during the ship's stay alongside the other ship.</i>	YES <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> NO		YES <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> NO	
60	Bij “ja” is er toestemming voor het uitvoeren van tankreinigingswerkzaamheden en overeenstemming over de te volgen procedures. <i>If 'yes' the procedures and approvals for tank cleaning have been agreed.</i>	YES <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> NO		YES <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> NO	
61	Er is toestemming verleend voor werkzaamheden gericht op gasvrij maken. <i>Permission has been granted for gas-freeing</i>	YES <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	P	YES <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	

	ZEEVAART SEAGOING VESSEL Tankreinigingswerkzaamheden <i>Tank Cleaning</i>	ZEE SCHIP 1 SEAGOING VESSEL 1 Code	ZEE SCHIP 2 SEAGOING VESSEL 2	Opmerkingen Remarks
	<i>operations.</i>	NO	NO	

DEEL 'C' – VLOEISTOFFEN IN BULK CHEMICALIËN

PART 'C' – BULK LIQUID CHEMICALS

	ZEEVAART SEAGOING VESSEL Vloeistoffen in bulk chemicaliën <i>Bulk Liquid Chemicals</i>	ZEE SCHIP 1 SEAGOING VESSEL 1 Code	ZEE SCHIP 2 SEAGOING VESSEL 2	Opmerkingen Remarks
1	Gevarenkaarten met daarop de voor een veilige overslag benodigde gegevens zijn beschikbaar. <i>Material Safety Data Sheets are available, providing the necessary data for the safe handling of the cargo.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2	Een inhibitorcertificaat van de fabrikant is, zo nodig, verstrekt. <i>A manufacturer's inhibition certificate, where applicable, has been provided.</i>	<input type="checkbox"/>	P <input type="checkbox"/>	
3	Er is voldoende beschermende kleding en apparatuur (inclusief onafhankelijk werkende ademhalingsapparatuur) beschikbaar voor direct gebruik en geschikt voor het product dat wordt overgeslagen. <i>Sufficient protective clothing and equipment (including self-contained breathing apparatus) is ready for immediate use and is suitable for the product being handled.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4	Er zijn afspraken gemaakt over tegenmaatregelen bij onbedoeld contact van medewerkers met de lading. <i>Countermeasures in the event of accidental personal contact with the cargo have been agreed.</i>	<input type="checkbox"/>	R <input type="checkbox"/>	
5	De snelheid van de ladingoverslag is afgestemd op de automatische noodstopvoorziening, indien in gebruik. <i>The cargo handling rate is compatible with the automatic shutdown system, if in use.</i>	<input type="checkbox"/>	A <input type="checkbox"/>	
6	Ladingtankniveaumeetsystemen en alarmen zijn goed ingesteld en werken naar behoren. <i>Cargo system gauges and alarms are correctly set and in good working order.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

	ZEEVAART SEAGOING VESSEL Vloeistoffen in bulk chemicaliën Bulk Liquid Chemicals	ZEE SCHIP 1 SEAGOING VESSEL 1	Code	ZEE SCHIP 2 SEAGOING VESSEL 2	Opmerkingen Remarks
7	Draagbare gasdetectieinstrumenten zijn gebruiksgereed voor de te behandelen producten. <i>Portable vapour detection instruments are readily available for the products being handled.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
8	Informatie over de brandbestrijdingsmiddelen en -procedures is uitgewisseld. <i>Information on fire-fighting equipment and procedures has been exchanged.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
9	Overslagslangen zijn vervaardigd van geschikt materiaal en bestand tegen de werking van de te behandelen producten. <i>Transfer hoses are of suitable material, resistant to the action of the products being handled.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
10	Ladinghandelingen worden uitgevoerd met gebruikmaking van het vaste leidingsysteem. <i>Cargo handling is performed using the permanently-installed pipeline system.</i>	<input type="checkbox"/>	P	<input type="checkbox"/>	

DEEL 'D' – VLOEIBAAR GAS IN BULK

PART 'D' – BULK LIQUEFIED GASES

	ZEEVAART SEAGOING VESSEL Vloeibaar gas in bulk Bulk Liquefied Gases	ZEE SCHIP 1 SEAGOING VESSEL 1	Code	ZEE SCHIP 2 SEAGOING VESSEL 2	Opmerkingen Remarks
1	Gevarenkaarten met daarop de voor een veilige overslag benodigde gegevens zijn beschikbaar. <i>Material Safety Data Sheets are available, providing the necessary data for the safe handling of the cargo.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
2	Een inhibitorcertificaat van de fabrikant is, zo nodig, verstrekt. <i>A manufacturer's inhibition certificate, where applicable, has been provided.</i>	<input type="checkbox"/>	P	<input type="checkbox"/>	
3	Het watersproeisysteem is gebruiksgereed en direct inzetbaar. <i>The water spray system is ready for immediate use.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
4	Er is voldoende beschermende kleding en apparatuur (inclusief onafhankelijk werkende ademhalingsapparatuur) beschikbaar voor direct gebruik en geschikt voor het product dat wordt overgeslagen. <i>Sufficient protective clothing and equipment (including self-contained breathing apparatus) is ready for immediate use and is suitable for the product being handled.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
5	Ruim en ruimten, direct grenzend aan ladingtanks zijn in overeenstemming met de eisen correct geïnertiseerd of gevuld met droge lucht. <i>Hold and inter-barrier spaces are properly inerted or</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

	ZEEVAART SEAGOING VESSEL Vloeibaar gas in bulk Bulk Liquefied Gases	ZEE SCHIP 1 SEAGOING VESSEL 1	Code	ZEE SCHIP 2 SEAGOING VESSEL 2	Opmerkingen Remarks
	<i>filled with dry air, as required.</i>				
6	Alle op afstand bedienbare afsluiters werken naar behoren. <i>All remote control valves are in working order.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
7	De benodigde ladingpompen en compressoren werken naar behoren en er is overeenstemming tussen de beide schepen over de maximale werkdrukken. <i>The required cargo pumps and compressors are in good working order, and the maximum working pressures have been agreed between both ships.</i>	<input type="checkbox"/>	A	<input type="checkbox"/>	
8	Re-liquefactie of boil-off controlesystemen werken naar behoren. <i>Re-liquefaction or boil-off control equipment is in good working order.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
9	Gasdetectieapparatuur is juist ingesteld voor de lading, gekalibreerd en werkt naar behoren. <i>The gas detection equipment has been properly set for the cargo, is calibrated and in good working order.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
10	Ladingtankniveaumeetsystemen en alarmeren zijn goed ingesteld en werken naar behoren. <i>Cargo system gauges and alarms are correctly set and in good working order.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
11	Noodstopssystemen zijn getest en werken naar behoren. <i>Emergency shutdown systems have been tested and are working properly.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Alg. 34	Er zijn adequate voorzieningen aanwezig voor de elektrische isolatie tussen beide schepen. <i>Adequate electrical isolation measures are in place in the ship/ship connection..</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
12	De schepen hebben elkaar geïnformeerd over de sluitsnelheid van de noodstopafsluiters, automatische afsluiters en gelijksoortige apparatuur. <i>The two ships have informed each other of the closing rate of ESD valves, automatic valves or similar devices.</i>	<input type="checkbox"/>	A	<input type="checkbox"/>	
	Schip 1 / Ship 1:				Schip 2 / Ship 2:
13	De schepen hebben informatie uitgewisseld over de maximum/minimum temperatuur/druk van de te behandelen lading.	<input type="checkbox"/>	A	<input type="checkbox"/>	

	ZEEVAART SEAGOING VESSEL Vloeibaar gas in bulk Bulk Liquefied Gases	ZEE SCHIP 1 SEAGOING VESSEL 1	Code	ZEE SCHIP 2 SEAGOING VESSEL 2	Opmerkingen Remarks
	<i>Information has been exchanged between ships on the maximum/minimum temperatures/ pressures of the cargo to be handled.</i>				
14	De ladingtanks zijn tijdens de overslagwerkzaamheden te allen tijde beschermd tegen overvulling. <i>Cargo tanks are protected against inadvertent overfilling at all times while any cargo operations are in progress.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
15	De compressorruimte is goed geventileerd, de elektrische motorruimte heeft voldoende overdruk en de alarmsystemen werken naar behoren. <i>The compressor room is properly ventilated; the electrical motor room is properly pressurised and the alarm system is working.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
16	De werkparameters van de overdrukventielen van de ladingtanks zijn correct ingesteld en duidelijk zichtbaar. <i>Cargo tank relief valves are set correctly and actual relief valve settings are clearly and visibly displayed.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	Noteer de instelling hieronder: <i>Record settings below:</i>
	Schip / ship 1:				
	Schip / ship 2:				
H	De werkparameters (openingsdruk) van de overdrukventielen (MARV) van beide schepen zijn besproken en overeengekomen. <i>The operating parameters (opening pressure) of the pressure valves (MARV) of both ships have been considered and agreed.</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
H	De havenautoriteiten zijn voorafgaand aan de overslag geïnformeerd. <i>The port authorities have been notified prior to cargo-handling.</i>	<input type="checkbox"/>	P	<input type="checkbox"/>	
H	Een externe coördinator is aangesteld en aan boord als verantwoordelijke coördinator voor de geplande ladinghandelingen tussen beide schepen zoals voorgeschreven door de plaatselijk autoriteiten. <i>An external co-ordinator has been appointed and is on board as co-ordinator responsible for the planned cargo handling between the two ships if required by the appropriate (local) authorities.</i>	<input type="checkbox"/>	P	<input type="checkbox"/>	
	Naam externe coördinator: _____ Bedrijf: _____ <i>Name of external co-ordinator: Company</i>				

	ZEEVAART SEAGOING VESSEL Vloeibaar gas in bulk Bulk Liquefied Gases	ZEE SCHIP 1 SEAGOING VESSEL 1	Code	ZEE SCHIP 2 SEAGOING VESSEL 2	Opmerkingen Remarks
H	Een scheepsofficier is aangesteld als verantwoordelijke officier voor de geplande ladinghandelingen tussen beide schepen. <i>A ship's officer has been appointed as officer responsible for the planned cargo handling between the two ships.</i>	<input type="checkbox"/>	P	<input type="checkbox"/>	
	Naam scheepsofficier: _____ Schip: _____ <i>Name of ship's officer: Ship:</i>				
	Opmerkingen: <i>Remarks:</i>				

.....

VERKLARING - DECLARATION

Wij, de ondertekenaars, hebben de bovenstaande bepalingen in deel A en B en, voorzover 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 hercontroles uit te voeren en zijn overeengekomen om de checklist-items die gemerkt zijn met een "R" met een tussentijd die niet langer is danuur te (her)controleren.

Indien, voorzover wij weten, de status van één of meer items verandert, zullen wij direct de andere partij informeren.

We, the undersigned, have checked the above items in Parts A and B, and where appropriate, Part C or D, in accordance with the instructions and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct.

We have also made arrangements to carry out repetitive checks as necessary and agreed that those items coded 'R' in the Checklist should be re-checked at intervals not exceeding _____ hours.

If, to our knowledge, the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

Schip 1 / Seagoing vessel 1	Schip 2 / Seagoing vessel 2
Naam / Name.....	Naam / Name.....
Rang / Rank.....	Rang / Rank.....
Handtekening / Signature.....	Handtekening / Signature.....
Datum / Date.....	Datum / Date.....
Tijd / Time.....	Tijd / Time.....

Lijst van hercontroles / Record of repetitive checks:

Datum / Date							
Tijd / Time							
Initialen voor Schip 1 <i>Initials for Seagoing vessel 1:</i>							
Initialen voor Schip 2 <i>Initials for Seagoing vessel 2:</i>							

27 GUIDELINES FOR COMPLETING THE SHIP TO SHIP SAFETY CHECK LIST

28 RICHTLIJNEN VOOR HET INVULLEN VAN DE ZEEVAART / ZEEVAART

VEILIGHEIDSCONTROLESTAAT

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

PART 'A' - BULK LIQUID GENERAL – PHYSICAL CHECKS

H. De overeengekomen fendering is in orde bevonden. De fender vastzetlijnen zijn in orde.

Ter controle hiervan moet goed gelet worden op de noodzaak voor een adequate fendering. De fender bevestigingslijnen moeten in orde zijn.

H. The fendering arrangements are agreed as being satisfactory. The fender pennants are in order.

In answering this statement, due regard should be given to the need for adequate fendering arrangements. The fender pennants must be in order.

1. Er is een veilige overstap mogelijk tussen beide schepen.

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

De manier van overstap tussen beide schepen dient veilig, naar behoren bevestigd en voorzien te zijn van een goed bevestigd vangnet.

Er dient extra aandacht aan een veilige overstap gegeven te worden indien het niveauverschil tussen de open afstapplaatsen tussen beide schepen groot is of naar verwachting groot kan worden.

Bij gebruik van de loopplank van het schip moet er met het oog op een veilige en makkelijke overstap tussen beide schepen bij verschillen in getijde en veranderingen in vrijboord een ruime afstapplaats op beide schepen zijn.

Op beide schepen dient een reddingsboei bij de overstapplaats aanwezig te zijn.

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

Personen die niets op het schip te zoeken hebben, of die geen toestemming van de kapitein hebben, dient de toegang tot het schip ontzegd te worden.

1. There is safe access between the two ships.

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

The means of access between the ships should be safe, properly secured and 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 vessels is large, or is likely to become large.

When ship's gangway is used, there should be an adequate landing area on the ships as to provide the gangway with a sufficient clear run of space and so maintain safe and convenient access to the ships in states of tide and changes in the ship's freeboard.

A lifebuoy should be available on board the ships near the access.

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.

2. Het schip is goed gemeerd.

Schepen dienen goed bevestigd op hun ligplaats afgemeerd te blijven. Het bewegen van het schip langs pieren en kaden dient voorkomen te worden door alle afmeerkabels strak gespannen te houden. Er dient bijzondere aandacht gegeven te worden aan bewegingen van het schip als gevolg van de wind, stromingen, getijden of passerende schepen en aan de gang zijnde werkzaamheden.

Staaltoew en vezeltouw dienen niet gelijktijdig in dezelfde richting gebruikt te worden (bv. als dwarstrossen, springlijnen, voor- of achtertrossen) vanwege het verschil in hun elastische eigenschappen.

Na afmering dienen schepen die uitgerust zijn met automatische spanningslieren daarvan geen gebruik te maken in de automatische stand.

Er dienen voorzieningen aanwezig te zijn voor het snel en veilig vrijlaten van het schip ingeval van een noodsituatie. In havens waar ankers gebruikt moeten worden dient aan dit punt speciale aandacht gegeven te worden.

Onafhankelijk van de gebruikte methode van afmeren, dient er overeenstemming te zijn over de manier van vrijlating in een dergelijke situatie. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de eventueel daaraan verbonden risico's.

Ankers die niet in gebruik zijn dienen stevig vast te zitten.

2. The ship is securely moored.

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.

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. Het tussen beide schepen afgesproken communicatiesysteem is in werking en werkt naar behoren.

De dienstdoende officieren op beide schepen zijn verantwoordelijk voor een zo efficiënt mogelijke communicatie.

Bij gebruik van telefoons dienen deze permanent bemand te worden door personen die onmiddellijk contact met hun eigen supervisor kunnen opnemen. Daarnaast moet de supervisor alle gesprekken kunnen opheffen. Bij gebruik van RT/VHF-systemen 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 primaire en back-up communicatiesystemen dienen op de checklist 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.

3. The agreed inter-ship communication system is operative.

Communication should be maintained in the most efficient way between the responsible officers on duty on the ships.

When telephones are used, the telephones 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 RT/VHF 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 checklist and necessary information on telephone numbers and/or channels to be used should be exchanged and recorded.

The telephone and portable RT/VHF systems should comply with the appropriate safety requirements.

4. De brandtrossen zijn correct gepositioneerd en gezekerd.

Bij een afmeerboei dienen de brandtrossen aan de tegenovergestelde zijde van de afmeertros gepositioneerd te worden.

Voor het aanbrengen van brandtrossen zijn op dit moment meerdere methoden in gebruik.

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

At a buoy mooring, emergency towing-off pennants should be positioned on the side opposite to the hose string.

There are various methods for rigging emergency towing-off pennants currently in use.

5. De brandslangen en brandblusapparatuur aan boord van het schip bevinden zich op de juiste plaats en zijn gebruiksklaar.

De brandblusvoorzieningen aan boord bevinden zich op de juiste plaats en zijn direct inzetbaar.

Er moet voldoende draagbare of vaste apparatuur aanwezig zijn om het hele vrachtdek van het schip te kunnen beslaan. De hoofdbrandblussystemen van het schip dienen onder druk te staan of binnen een korte tijd op druk gebracht te kunnen worden.

Beide schepen dienen ervoor te zorgen dat hun hoofdbrandblussystemen op een snelle en makkelijke manier aan elkaar gekoppeld kunnen worden (zie vraag 28).

5. The ship's fire hoses and fire-fighting equipment is positioned and ready for immediate use.

Fire-fighting equipment on board 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. The ship's fire main systems should be pressurised or be capable of being pressurised at short notice.

Both ships should ensure that their fire main systems can be inter-connected in a quick and easy way utilising (Refer to item 28).

7. De lading- en bunkerslangen, leidingen en manifolds van het schip verkeren in een goede conditie, zijn goed bevestigd en geschikt voor het beoogde gebruik.

Slangen dienen in een goede conditie te zijn en op een juiste wijze aangebracht en bevestigd, zodat belasting en spanning die de ontwerpbeperking te boven gaan voorkomen worden.

Alle flensverbindingen dienen volledig met bouten gezekerd te zijn; alle overige soorten verbindingen dienen op een deugdelijke manier gezekerd te zijn.

Voorafgaand aan gebruik dient gecontroleerd te worden of het materiaal waarvan de slangen en leidingen vervaardigd is geschikt is voor de lading die moet worden overgeslagen, waarbij rekening gehouden moet worden met de temperatuur en de maximum werkdruk.

Ladingslangen dienen onuitwisbaar gemarkeerd te zijn ter identificatie van de producten waarvoor ze geschikt zijn, onder vermelding van de maximum werkdruk, de testdruk en de laatste testdatum bij deze druk, en, bij gebruik van andere dan omgevingstemperaturen, de minimum en maximum werktemperaturen.

7. The ship's cargo and bunker hoses, pipelines and manifolds 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.

All flange connections should be fully bolted and any other types of connections should be properly secured.

It should be ensured that the hoses and pipelines are constructed of a material suitable for the substance to be handled, taking into account its temperature and the maximum operating pressure.

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, and, if used at temperatures other than ambient, maximum and minimum service temperatures.

9. Het ladingoverslagsysteem is adequaat geïsoleerd en afgetapt, zodat veilige verwijdering van blindflenzen voorafgaand aan het aansluiten mogelijk is.

Er dient een voorziening aanwezig te zijn waaruit duidelijk blijkt dat de scheepsladingsystemen geïsoleerd en afgetapt zijn, en dat gebruikt kan worden als bevestiging dat de blindflenzen veilig voorafgaand aan het aansluiten verwijderd kunnen worden. De beschikbare voorzieningen dienen bescherming te bieden tegen:

- Verontreiniging als gevolg van het onverwacht en ongecontroleerd ontsnappen van product uit het ladingsysteem.
- Letsel van personeel als gevolg van druk die plotseling ongecontroleerd vrijkomt.

9. The cargo transfer system is sufficiently isolated and drained to allow safe removal of blank flanges prior to connection.

A positive means confirming that the ship 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.
- Injury to personnel due to pressure in the system suddenly being released in an uncontrolled manner.

10. Spuigaten en lekbakken aan boord zijn effectief afgesloten. Druipbakken bevinden zich in de juiste positie en zijn leeg.

Waar van toepassing dienen alle spuigaten aan boord tijdens het werk goed afgesloten te zijn. Het verzamelde water dient van tijd tot tijd afgetapt te worden.

Waar van toepassing dienen overeenkomstig de OCIMF-aanbevelingen de manifolds van het schip idealiter voorzien te zijn van vaste druipbakken. Bij afwezigheid van vaste druipbakken, dienen draagbare druipbakken gebruikt te worden.

Alle druipbakken dienen wanneer nodig op een correcte manier geleegd te worden, maar in elk geval altijd na afloop van het werk.

Alleen bij het omgaan met corrosieve vloeistoffen of gekoelde gassen mogen de spuigaten opengelaten worden, vooropgesteld dat er te allen tijde een ruime hoeveelheid water in de omgeving van de manifolds voorhanden is.

10. Scuppers and 'save-alls' on board are effectively plugged and drip trays are in position and empty.

Where applicable, all scuppers on board should be properly plugged during the operations. Accumulation of water should be drained off periodically.

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.

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.

11. Spuigaten die tijdelijk geopend worden dienen voortdurend gemonitord te worden.

Spuigaten die tijdelijk opengezet worden om bijvoorbeeld schoon regenwater van het vrachtdek te laten weglopen, dienen permanent en nauwlettend in de gaten gehouden te worden. Bij vermorsen op het dek of enig ander incident dat wellicht voor verontreiniging kan zorgen dient het spuigat onmiddellijk afgesloten te worden.

11. Scupper plugs removed temporarily will be monitored constantly.

Scuppers that are temporarily unplugged, for example, in order to drain clean rainwater from the cargo deck, must be constantly and closely monitored. The scupper must be re-sealed immediately in the event of a deck spill or any other incident occurring that has the potential to cause pollution.

13. Alle niet gebruikte aansluitingen van de laad- en losleidingen en de bunkerleiding zijn deugdelijk afgeblind.

Aansluitingen van niet gebruikte laad- en losleidingen en de bunkerleiding dienen gesloten en afgeblind te worden. Blindflenzen dienen volledig met bouten te worden gezekeerd en eventueel andere gebruikte typen fittingen dienen correct te worden gezekeerd.

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

Unused cargo and bunker line connections should be closed and blanked. Blank flanges should be fully bolted and other types of fittings, if used, properly secured.

15. Alle lading-, ballast- and bunkertankdeksels zijn gesloten.

Alle openingen in de ladingtanks dienen gesloten en gasdicht te zijn, behalve de voor ventilatie bedoelde openingen (zie punt 29).

Behalve bij gastankers mogen ullaging- en monsterpunten geopend worden voor de korte voor deze activiteiten benodigde tijd. Bij het uitvoeren van deze werkzaamheden dient rekening gehouden te worden met de benodigde voorzorgsmaatregelen ter voorkoming van een electrostatische ontlading.

Waar vereist op grond van internationale, nationale of plaatselijke voorschriften en overeenkomsten dient gebruik van gesloten ullaging- en monstersystemen te worden gemaakt.

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

Apart from the openings in use for tank venting (refer to item 29), all openings to cargo tanks should be closed and gastight.

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.

Closed ullaging and sampling systems should be used where required by international, national or local regulations and agreements.

- 16. Afsluiters in lens- en overboordleidingen zijn, wanneer niet in gebruik, gesloten en zichtbaar gezekerd.**
Ervaring heeft het belang aangetoond van dit punt bij het vermijden van verontreiniging op schepen waarbij ladinglijnen en ballastsystemen met elkaar in verbinding staan. De afstandsbediening voor dergelijke afsluiters dient gemarkeerd te zijn om onbedoelde opening te voorkomen.
Zo nodig dient de veilige staat van de betreffende afsluiters visueel gecontroleerd te worden.
- 16. Sea and overboard discharge valves, when not in use, are closed and visibly secured.**
Experience shows the importance of this item in pollution avoidance on ships where cargo lines and ballast systems are interconnected. Remote operating controls for such valves should be identified in order to avoid inadvertent opening.
If appropriate, the security of the valves in question should be checked visually.
- 17. Alle externe deuren, poorten en ramen in de accommodatie, opslagplaatsen en ruimten met machines dienen gesloten te zijn. De machinekamerventilatie mag geopend zijn.**
Externe deuren, ramen en patrijspooorten in de accommodatie dienen tijdens de ladingoverslagwerkzaamheden gesloten te zijn. Op deze deuren dient duidelijk vermeld te worden dat ze gesloten moeten blijven tijdens dergelijk werk, maar zij mogen nooit op slot gedaan worden.
Deze verplichting staat een redelijke mate van toegang tot deze ruimten niet in de weg, maar deuren dienen niet onbewaakt open gelaten te worden.
De ventilatie in de machinekamer mag opengelaten worden. Sluiting ervan dient echter overwogen te worden wanneer dit geen negatieve gevolgen heeft voor de veilige en efficiënte werking van de betreffende machinekamerruimten.
- 17. All external doors, ports and windows in the accommodation, stores and machinery spaces are closed. Engine room vents may be open.**
External doors, windows and portholes in the accommodation should be closed during cargo operations. These doors should be clearly marked as such, but at no time should they be locked.
This requirement does not prevent reasonable access to spaces during operations, but doors should not be left open unattended.
Engine Room vents may be left open. However, consideration should be given to closing them where such action would not adversely impact on the safe and efficient operation of the engine room spaces served.
- 18. De incident- en brandbestrijdingsplannen bevinden zich buiten de accommodatie.**
Een volledige set incident- en brandbestrijdingsplannen dient permanent bewaard te worden in een duidelijk gemarkeerde, waterdichte behuizing buiten de accommodatie ter assistentie van de lokale brandweer. In de behuizing dient ook een bemanningslijst aanwezig te zijn.
- 18. The ship's emergency fire control plans are located externally.**
A set of fire control plans should be permanently stored in a prominently marked weather-tight enclosure outside the deckhouse for the assistance of onshore fire-fighting personnel. A crew list should also be included in this enclosure.

Indien het schip is uitgerust, of verplicht uitgerust moet zijn, met een Inert Gas Systeem (IGS), dienen de volgende punten fysiek gecontroleerd te worden.

If the ship is fitted, or required to be fitted, with an Inert Gas System (IGS), the following points should be physically checked.

19. De vaste IGS druk- en zuurstofgehalteregistratiesystemen dienen ingeschakeld te zijn en werken naar behoren.

Alle registratiesystemen dienen ingeschakeld en gekalibreerd te zijn en naar behoren te werken.

19. Fixed IGS pressure and oxygen content recorders are working.

All recording equipment should be switched on, calibrated and operating correctly.

20. De tankatmosfeer in alle tanks heeft een overdruk en bevat een zuurstofgehalte kleiner of gelijk aan 8% volume.

Voor aanvang van de ladingoverslagwerkzaamheden dient de atmosferische druk in elke ladingtank gecontroleerd te worden op een zuurstofgehalte van 8 volumeprocent (8%) of minder. Geinertiseerde ladingtanks dienen te allen tijde onder overdruk gehouden te worden.

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. Inerted cargo tanks should be kept at a positive pressure at all times.

DEEL 'B' – VLOEISTOFFEN IN BULK - ALGEMEEN – MONDELINGE CONTROLE

PART 'B' - BULK LIQUID GENERAL – VERBAL VERIFICATION DEEL

- 21. Het schip is gereed om op eigen kracht te varen.**
Het schip dient in staat te zijn om binnen korte tijd op eigen kracht te varen, tenzij de havenmeester en, indien van toepassing, de Terminalvertegenwoordiger toestemming hebben gegeven voor het aan de ketting leggen van het schip.
Voordat toestemming verleend wordt moet er wellicht aan bepaalde voorwaarden voldaan worden.
- 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 Harbour Master and (if applicable) the Terminal Representative.
Certain conditions may have to be met for permission to be granted.
- H. Een scheepsofficier is aangesteld als verantwoordelijke officier voor de geplande overslagwerkzaamheden tussen beide schepen.**
In overleg tussen beide schepen moet op één van de schepen een officier worden aangewezen die verantwoordelijk is voor de gezamenlijke ladinghandelingen.
- H. A ship's officer is appointed as responsible officer for the planned cargo handling between the two ships.**
In consultation between both ships an officer must be appointed on one of the ships who is responsible for the joint cargo handling.
- 22. Er is aan boord van beide schepen doelmatig dektoezicht aanwezig en adequate supervisie van de overslagwerkzaamheden.**
De werkzaamheden dienen op beide schepen onder voortdurend toezicht en supervisie te staan.
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 in te kunnen grijpen.
Het controlepersoneel op het schip dient daarbij een goede communicatie te onderhouden met de eigen supervisors.
Al het bij de werkzaamheden betrokken personeel dient bekend te zijn met de gevaren van de stoffen waarmee gewerkt wordt.
- 22. There is an effective deck watch in attendance on board and adequate supervision of operations on both ships.**
The operation should be under constant control and supervision on both ships.
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.
The controlling personnel on the ship and should maintain effective communications with their respective supervisors.
All personnel connected with the operations should be familiar with the dangers of the substances handled.

23. Er is voldoende personeel aan boord van beide schepen om een incident te kunnen bestrijden.
Op elk moment tijdens de periode dat het schip afgemeerd ligt dient er voldoende personeel op beide schepen te zijn om een incident te kunnen bestrijden.

23. There are sufficient personnel on of board both ships to deal with an emergency.
At all times during the ship's stay at the berth, a sufficient number of personnel should be present on both ships to deal with an emergency.

24. Er is overeenstemming over de procedures voor lading-, bunker- en ballasthandelingen.
De procedures voor de voorgenomen werkzaamheden dienen vooraf gepland te worden. Ze dienen voorafgaand aan het begin van de werkzaamheden door de vertegenwoordigers van beide schepen besproken en overeengekomen te worden. Gemaakte afspraken dienen formeel te worden vastgelegd en ondertekend door de vertegenwoordigers van beide schepen. 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 en wel ruim voor invoering ervan. In elk geval dient de wijziging schriftelijk vastgelegd te worden binnen de werkperiode van die supervisors in wiens werkperiode afspraken over de wijziging werden gemaakt.

Bij dreiging van onweer dienen de werkzaamheden onderbroken en alle dek- en ventilatieopeningen gesloten te worden.

De eigenschappen van de stoffen waarmee gewerkt wordt, de uitrusting van de schepen, en het vermogen van de bemanningen van beide schepen om de benodigde werkzaamheden uit te voeren en voldoende te beheersen, zijn stuk voor stuk factoren waarmee rekening gehouden moet worden bij het nagaan van de mogelijkheid om meerdere stoffen gelijktijdig te verwerken.

Op beide schepen dienen in het donker de plaatsen met de manifolds op een veilige en goede wijze verlicht te zijn.

De aanvankelijke en maximum overslagsnelheden, aftopsnelheden en gebruikelijke werkonderbrekingen dienen vooraf overeengekomen te worden, rekening houdende met:

- De aard van de te behandelen lading.
- De opstelling en capaciteit van de overslaglijnen van het schip en de gasontluchtingssystemen.
- De maximum toegestane druk en stroomsnelheid in de scheepsslangen.
- Voorzorgsmaatregelen ter voorkoming van de opbouw van statische elektriciteit.
- Alle andere stroomsnelheidsbeperkingen.

Van al deze zaken dient een officieel verslag zoals eerder gemeld gemaakt te worden.

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 ships' representatives before operations commence. Agreed arrangements should be formally recorded and signed by both ships' representatives. Any change in the agreed procedure that could affect the operation should be discussed by both parties and agreed upon. After agreement has been reached by both parties, substantial changes should be set down in writing as soon as possible and in sufficient time before the change in procedure takes place. At all events, the change should be set down in writing within the watch of those supervisors within whose watch 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 ships' equipment, the ability of the ships' crews 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, on both ships, 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.
- The arrangement and capacity of the ship's cargo lines and gas venting systems.
- The maximum allowable pressure and flow rate in both ships hoses.
- Precautions to avoid accumulation of static electricity.
- Any other flow control limitations.

A record to this effect should be formally made as above.

25. Het alarmsignaal en de noodstopprocedure die door beide schepen gebruikt dienen te worden zijn toegelicht en voor iedereen duidelijk.

Het afgesproken signaal dat bij een noodsituatie aan boord van het schip gebruikt moet worden dient voor al het personeel van beide schepen duidelijk te zijn.

Er dienen tussen beide schepen afspraken te zijn over een noodstopprocedure. Deze afspraken moeten formeel worden vastgelegd en ondertekend door de vertegenwoordigers van beide schepen.

De overeenkomst dient te vermelden onder welke omstandigheden de werkzaamheden onmiddellijk gestaakt moeten worden.

Er dient goed nagedacht te worden over het mogelijkerwijze creëren van gevaarlijke situaties als gevolg van de noodstopprocedure.

25. The emergency signal and shutdown procedures to be used by both ship have been explained and understood.

The agreed signal to be used in the event of an emergency arising on board should be clearly understood by the ships' personnel.

An emergency shutdown procedure should be agreed between the two ships, formally recorded and signed by both ships' representatives.

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.

26. De gevarenkaarten (MSDS – Material Safety Data Sheet) voor de lading die wordt overgeslagen, zijn uitgewisseld.

Er dient op verzoek een gevarenkaart verkregen te kunnen worden van het schip dat het product aanlevert.

Dergelijke gevarenkaarten dienen minimaal de volgende informatie te bevatten: de chemische naam van de afzonderlijke bestanddelen, de gebruikelijke naam, het UN-nummer en de maximum concentratie van eventueel aanwezige giftige bestanddelen, uitgedrukt, al naargelang van toepassing, als volumepercentage of in ppm.

- 26. Material safety data sheets (MSDS) for the cargo transfer have been exchanged where requested.**
An MSDS should be available from the ship supplying the product upon request.
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, as appropriate.
- 27. De gevaren die verbonden zijn aan de giftige stoffen in de te behandelen lading zijn bekend en voor iedereen duidelijk.**
Veel tankladingen bevatten bestanddelen waarvan bekend is dat ze gevaarlijk zijn voor de menselijke gezondheid. Om de effecten voor het overslagpersoneel zo klein mogelijk te maken, dient met het oog op het nemen van de juiste voorzorgsmaatregelen informatie over de ladingbestanddelen beschikbaar te zijn tijdens de overslag. Daarnaast vereisen sommige havens dat dergelijke informatie direct beschikbaar is tijdens ladingoverslag en in geval van onvoorzien vermorsen. Dit is met name van belang bij ladingen die H₂S, benzeen of loodadditieven bevatten.
- 27. The hazards associated with toxic substances in the cargo being handled have been identified and understood.**
Many tanker cargoes contain components which are known to be hazardous to human health. In order to minimize the impact on personnel, information on cargo constituents should be available during the cargo transfer to enable the adoption of proper precautions. 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.
- 29. Het overeengekomen tankventilatiesysteem zal gebruikt worden.**
Er dienen afspraken gemaakt en vastgelegd te worden over het ventilatiesysteem dat voor de overslagwerkzaamheden gebruikt gaat worden. Daarbij dient rekening gehouden te worden met het soort lading, en internationale, nationale of plaatselijke voorschriften en afspraken.
Er bestaan drie basissystemen voor het ventileren van de tanks:
1. Openstelling aan de buitenlucht via ullagepoorten, beschermd door geschikte brandwerende schermen.
 2. Vaste ventilatiesystemen inclusief systemen met inert gas.
 3. Naar het andere schip via andere dampverzamelingsystemen.
- 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 the other ship through other vapour collection systems.
- 30. Er is overeenstemming over de vereisten voor gesloten ladingoverslag.**
Veel havens en 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 monitoren van de tankinhoud, hetzij via een vast aangebracht meetsysteem of een draagbaar systeem dat door een dampprop gevoerd wordt, bij voorkeur ondersteund door een onafhankelijk werkend overvulalarmsysteem.

30. The requirements for closed operations have been agreed.

It is a requirement of many ports and terminals that when the ship is ballasting, loading and discharging, it operates without recourse to opening ullage and sighting ports. Such 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. De werking van het overdruk- en onderdrukstelsel is getest.

De werking van de over- en onderdrukafsluiters en/of de hogesnelheidsventilatieopeningen dient gecontroleerd te worden met behulp van de door de fabrikant verstrekte testapparatuur. Daarnaast is een goede controle, hetzij visueel of anderszins, van essentieel belang om ervoor te zorgen dat de checklist de afsluiter feitelijk bedient. In het verleden is het wel gebeurd dat een vastgelopen of stroef werkende ventilatieopening verantwoordelijk was voor het feit dat de aandrijfas van de checklist ging verschuiven, waardoor het scheepspersoneel abusievelijk en met fatale gevolgen aannam dat de ventilatieopening naar behoren functioneerde.

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. Furthermore, it is imperative that an adequate check is made, visually or otherwise, to ensure that the checklist is actually operating the valve. On occasion a seized or stiff vent has caused the checklist drive spindle to shear and the ship's personnel to assume, with disastrous consequences, that the vent was operational.

32. Bij een aangesloten dampretourleiding bestaat overeenstemming over de werkparameters.

Waar nodig wordt een dampretourleiding gebruikt om de dampen terug te voeren naar de ladingtanks van het schip dat de lading heeft aangeleverd.

De maximum en minimum werkdrukken en eventuele andere beperkingen ten aanzien van de werking van het dampretourleidingsstelsel dienen besproken te worden en overeengekomen te worden door het personeel van beide schepen.

32. Where a vapour return line is connected, operating parameters have been agreed.

Where required, a vapour return line will be used to return vapours to the cargo tanks of the ship that delivers the cargo.

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 the ships' personnel.

33. Onafhankelijke 'hoog-niveau' alarmen (indien aanwezig) zijn operationeel en getest.

Vanwege de toenemende afhankelijkheid van meetsystemen voor gesloten ladingoverslagwerk, is het belangrijk dat dergelijke systemen volledig operationeel zijn en dat er een back-up aanwezig is in de vorm van een onafhankelijk werkend 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 het niveau waarop het overvulalarm is ingesteld.

Elk afzonderlijk overvulalarm dient voorafgaand aan het laden bij de tank getest te worden om er zeker van te zijn 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.

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 back-up 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 which will enable operations to be shut down 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.

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.

36. Er zijn ruimtes aangewezen als rookruimtes en de rookvoorschriften worden nageleefd.

Roken aan boord mag alleen plaatsvinden op daartoe door de kapitein aangewezen plaatsen.

Plaatsen die direct bereikbaar zijn vanaf de buitenlucht mogen niet als rookplaatsen aangewezen worden. Plaatsen en kamers die bedoeld zijn als rookruimten dienen duidelijk als zodanig te worden aangegeven.

36. Smoking areas have been identified and requirements with regard to smoking are observed.

Smoking on board the ship may only take place in areas specified by the ship's master.

Places which are directly accessible from the outside should not be designated as places where smoking is permitted. Places and rooms designated as areas where smoking is permitted should be clearly marked as such.

37. De voorschriften voor onbeschermde verlichting worden nageleefd.

Onder een open licht of vuur wordt het volgende verstaan: een open vlam, ontstaan van vonken, open elektrisch licht alsmede alle andere oppervlakken die een gelijke of hogere temperatuur hebben dan de minimum ontstekingstemperatuur van de tijdens het werk te verwerken producten.

Het gebruik van open licht of vuur aan boord van het schip en binnen een straal van 25 meter van het schip, dient verboden te worden, tenzij aan alle van toepassing zijnde voorschriften is voldaan en er overeenstemming is tussen het Havenbedrijf en de kapitein. De afstand moet wellicht vergroot worden voor schepen die gespecialiseerd zijn in het vervoer van bepaalde stoffen, zoals gastankers.

37. Naked light regulations are observed.

A naked light or naked flame refers to the following: flame, spark formation, naked electric light or any surface with a temperature that is equal to or higher than the minimum ignition temperature of the products handled in the operation.

The use of naked lights or naked flames 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 and the master. This distance may have to be extended for ships of a specialised nature such as gas tankers.

38. De voorschriften voor schip/schip telefonie, mobiele telefoons en semafoons worden nageleefd.

Telefoons voor schip/schip communicatie dienen aan de vereisten voor een explosie-vrije constructie te voldoen, behalve bij gebruik ervan in een veilige ruimte binnen de bemanningsverblijven.

Mobiele telefoons en semafoons dienen niet op gevaarlijke plaatsen gebruikt te worden, tenzij daarvoor toestemming werd verleend door de bevoegde autoriteiten.

- 38. Ship/ship telephones, mobile phones and pager requirements are observed.**
Ship/ship telephones should comply with the requirements for explosion-proof construction except when placed and used in a safe space in the accommodation.
Mobile phones and pagers should not be used in hazardous areas unless approved for such use by a competent authority.
- 39. Zaklampen voldoen aan de daaraan gestelde normen (Atex) en zijn goedgekeurd.**
Zaklampen voorzien van batterijen dienen van een veilig type te zijn en goedgekeurd door een bevoegde instantie. Beschadigde zaklampen mogen niet gebruikt te worden, zelfs indien zij nog werken.
- 39. Hand torches (flashlights) are of an approved type.**
Battery operated hand torches (flashlights) should be of a safe type which is approved by a competent authority. Damaged units, even though they may be capable of operation, should not be used.
- 40. Vaste VHF/UHF communicatieapparatuur en AIS apparatuur staan in de juiste powermode of zijn uitgeschakeld.**
Vaste VHF/UHF en AIS apparatuur dient uitgeschakeld te zijn of op stand-by te staan (1 watt of minder), tenzij de kapitein de voorwaarden heeft vastgesteld waaronder de installatie veilig gebruikt kan worden.
- 40. Fixed VHF/UHF transceivers and AIS equipment are in 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 has established the conditions under which the installation may be used safely.
- 41. Draagbare VHF/UHF communicatieapparatuur voldoet aan de daaraan gestelde normen en is goedgekeurd.**
Draagbare VHF/UHF sets dienen van een veilig type te zijn en goedgekeurd door een bevoegde instantie.
VHF radio-telefoonsets mogen alleen gebruikt worden op internationaal overeengekomen frequentiebanden.
De apparatuur dient goed onderhouden te zijn. Beschadigde apparatuur mag niet gebruikt worden, zelf indien de apparatuur nog wel werkt.
- 41. Portable VHF/UHF transceivers are of an approved type.**
Portable VHF/UHF sets should be of a safe type which is 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.
- 42. De antennes van de hoofdzender van het schip zijn geaard en de radars zijn uitgeschakeld.**
Het hoofdradiostation van het schip dient tijdens het verblijf in de haven niet gebruikt te worden, behalve voor ontvangstdoeleinden. De hoofdzenderantennes dienen ontkoppeld en geaard te worden.
Satellietcommunicatieapparatuur kan normaal gebruikt worden, tenzij anderszins vermeld.
De radarinstallatie van het schip dient niet gebruikt te worden tenzij de kapitein de voorwaarden heeft bepaald waaronder dit wel veilig kan gebeuren.

- 42. The ship's main radio transmitter aerials are earthed and radars are 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 has established the conditions under which the installation may be used safely.
- 43. Elektriciteitskabels naar draagbare elektrische apparatuur binnen de gevarenzone zijn losgekoppeld van de voeding.**
Het gebruik van draagbare elektrische apparatuur met behulp van losse kabels dient verboden te worden in gevarenzones tijdens overslagwerkzaamheden. De apparatuur dient bij voorkeur uit de gevarenzone verwijderd te worden.
In gebruik zijnde telefoonkabels ten behoeve van het communicatiesysteem tussen beide schepen dienen waar mogelijk buiten de gevarenzone geleid te worden. Waar dit onmogelijk is, dienen de kabels zo geleid en beschermd te worden dat het gebruik ervan niet tot een gevaarlijke situatie kan leiden.
- 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/ship 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.
- 44. In ramen aanwezige airconditioning is losgekoppeld van de voeding.**
In ramen aanwezige airconditioning dient van de voeding losgekoppeld te worden.
- 44. Window type air conditioning units are disconnected.**
Window type air conditioning units should be disconnected from their power supply.
- 45. Binnen de accommodatie wordt een overdruk gehandhaafd.**
Het is van essentieel belang dat in de accommodatie een overdruk in stand wordt gehouden om het binnendringen van schadelijke dampen te voorkomen. Dit kan worden bereikt middels airconditioning of gelijksoortige systemen die schone lucht aanzuigen vanuit ongevaarlijke plaatsen.
- 45. Positive pressure is maintained inside the accommodation.**
It is essential that a positive pressure be maintained inside the accommodation in order to keep any hazardous vapours out. This can be achieved by air conditioning or similar systems which draw clean air from non-hazardous locations.
- 46. Er zijn maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat de pompkamer voldoende mechanisch geventileerd wordt.**
Pompkamers dienen mechanisch geventileerd te worden. Het ventilatiesysteem dient een veilig klimaat in de gehele pompkamer te onderhouden en in werking te blijven gedurende de gehele duur van de overslagwerkzaamheden. Een eventueel aanwezig gasdetectiesysteem dient naar behoren te functioneren.

- 46. Measures have been taken to ensure sufficient mechanical 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. Er is een vluchtwegvoorziening.**
Naast de wijze van toegang zoals vermeld bij vraag 1, dient er in geval van een noodsituatie een veilige en snelle vluchtweg aan boord beschikbaar te zijn. Hierbij zou het kunnen gaan om een reddingsboot, klaar voor direct gebruik bij voorkeur ter hoogte van het achterdek van het schip.
- 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 on board. On board the ship, it may consist of a lifeboat ready for immediate use, preferably at the aft of the ship.
- 48. Er is overeenstemming over de maximum windsterkte en golfhoogte waarbij de overslag kan plaatsvinden.**
Er zijn talloze factoren die bijdragen aan de beslissing of de lading- of ballastwerkzaamheden voortgezet moeten worden. In overleg tussen beide schepen kunnen beperkende factoren besproken worden, waaronder:
- Windsnelheid en -richting en de gevolgen daarvan op de ladingoverslagslangen.
 - Windsnelheid en -richting en de gevolgen daarvan op de stabiliteit van de ligplaats.
 - Windsnelheid en -richting en de gevolgen daarvan op de loopplanken
 - De gevolgen van de golfhoogte op de stabiliteit van de ligplaats of veiligheid van de loopplanken.
- Dergelijke beperkingen dienen duidelijk door beide partijen begrepen te worden. De criteria voor het stoppen met de overslagwerkzaamheden, het loskoppelen van slangen en ontruimen van de ligplaats dienen in de kolom 'Opmerkingen' op de checklist vermeld te worden.
- 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 continue. Discussion between the two ships should identify limiting factors which could include:
- Wind speed/direction and the effect on cargo hoses
 - Wind speed/direction and the effect on mooring integrity
 - Wind speed/direction and the effect on gangways
 - Swell effects on mooring integrity or gangway safety
- Such limitations should be clearly understood by both parties. The criteria for stopping cargo, disconnecting hoses and vacating the berth should be written in the 'Remarks' column of the checklist.
- H. Tijdens onweer worden ladinghandelingen van brandbare vloeistoffen, waarbij geen dampretourleiding wordt gebruikt, gestopt.**
Bij nadering van onweer dienen de werkzaamheden opgeschort te worden en alle dek- en ventilatieopeningen gesloten te worden.

H. During electrical storms, the handling of flammable liquids is suspended unless a vapour return line is in use.

The operations should be suspended and all deck and vent openings closed on the approach of an electrical storm.

50. Indien van toepassing: er is overeenstemming over de procedures voor het ontvangen van stikstofgas voor inertie, purging of het blazen van leidingen.

Er dienen schriftelijke afspraken gemaakt te worden tussen beide schepen voor het leveren van inert gas, waarbij het benodigde volume precies omschreven wordt, alsmede de stroomsnelheid in kubieke meters per minuut. Er dient overeenstemming te zijn over de volgorde van het openen van de afsluiters voor aanvang en na beëindiging van de operatie, waarbij het ontvangende schip de controle heeft en blijft houden over de ontvangst. Aandacht dient geschonken te worden aan de juiste werking van de ventilatieopeningen om overdruk in een tank te voorkomen.

De druk in de tanks dient gedurende de gehele operatie nauwgezet gemonitord te worden.

De overeenkomst is van belang indien het leverende schip samengeperste stikstof (of lucht) wil gebruiken als drijfgas om haar leidingsysteem leeg te drukken in het ontvangende schip. Het ontvangende schip dient op de hoogte gebracht worden van de druk alsmede van de mogelijkheid van het ontvangen van gas in een ladingtank.

50. Where appropriate, procedures have been agreed for receiving nitrogen, either for inerting or purging ship's tanks, or for line cleaning.

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

Indien het schip is uitgerust, of verplicht uitgerust moet zijn, met een Inert Gas Systeem (IGS), dient aan de volgende punten aandacht besteed te worden.

If the ship is fitted, or is required to be fitted, with an Inert Gas System (IGS), the following statements should be addressed.

51. Het IGS is volledig operationeel en werkt naar behoren.

Het inert gassysteem dient veilig en in een goed werkende staat te verkeren, met de nadruk op alle automatische uitschakelmechanismen en bijbehorende alarmen, terugslagklep, terugslagafsluiters, drukregelingscontrolesysteem, hoofddek IG lijndrukindicator, afzonderlijke IG tankafsluiters (indien aanwezig) en dek overdruk/onderdruk ophefvoorzieningen.

Afzonderlijke IG tankafsluiters dienen, indien aanwezig, over duidelijk zichtbare en volledig functionerende open/dicht aanwijzing te beschikken.

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

The inert gas system should be in safe working order 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 identifiable and fully functioning open/close position indicators.

52. Terugslagkleppen of daarmee vergelijkbare uitrusting werken naar behoren.

Het is van essentieel belang dat de voorzieningen voor de terugslagkleppen zich in een goede en veilige staat bevinden. Met name dienen de watertoevoer naar de afsluiter en het goed functioneren van de alarmsystemen gecontroleerd te worden.

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.

53. De vloeistofniveaus in de over- en onderdruk ophefvoorzieningen zijn in orde.

Er dient gecontroleerd te worden of het vloeistofniveau in de overdruk/onderdruk ophefvoorziening overeenstemt met de aanbevelingen van de fabrikant.

53. Liquid levels in Pressure/Vacuum breakers are correct.

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

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

Alle vaste en draagbare zuurstofmeters dienen conform de voorschriften van het bedrijf of instructies van de fabrikant gekalibreerd en gecontroleerd te worden. De inline zuurstofmeter/opnemer en voldoende draagbare zuurstofmeters dienen naar behoren te functioneren.

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

All fixed and portable oxygen analysers should be calibrated and checked as required by the company and/or manufacturer's instructions. The in-line oxygen analyser/recorder and sufficient portable oxygen analysers should be working properly.

55. Alle afzonderlijke IGS tankafsluiters (indien aanwezig) zijn juist ingesteld en afgesloten.

Voor zowel lading- als loswerkzaamheden is het normaal en veilig alle afzonderlijke IG tankafsluiters (indien aanwezig) open te houden teneinde onbedoelde onder- en overdruk te voorkomen. Bij deze werkwijze is de druk in elke tank gelijk aan de hoofd IG tankdruk aan dek waardoor de overdruk/onderdruk ophefvoorziening fungeert als een veiligheidsklep bij excessieve over- of overdruk. Indien afzonderlijke IG tankinlaatafsluiters gesloten worden vanwege mogelijke dampverontreiniging of drukverlaging voor het uitvoeren van metingen, dan moet de stand van de afsluiter voor iedereen die bij de ladingoverslagwerkzaamheden betrokken is duidelijk aangegeven worden. Elke afzonderlijke IG tankafsluiter dient afgesloten te kunnen worden onder verantwoordelijkheid van de verantwoordelijke officier.

55. All the individual tank IGS 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. Al het voor ladinghandelingen verantwoordelijke personeel is ervan op de hoogte dat bij storing van de Inert Gas Plant, de overslag moet worden gestaakt en het andere schip moet worden geïnformeerd.

In geval van storing van de IG Plant, dient de overslag van de lading, het de-ballastten en het uitvoeren van tankreinigingswerkzaamheden gestaakt te worden en het andere schip geïnformeerd te worden.

Onder geen omstandigheid dienen de scheepsofficieren de atmosferische druk in welke tank dan ook beneden de normale atmosferische druk te laten komen.

56. All personnel in charge of cargo operations are aware that in the case of failure of the Inert Gas Plant, transhipment operations should cease and the other ship should be advised.

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

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

Indien het schip is uitgerust met een ‘Ruwe-aardolie wassysteem’ (Crude Oil wash system – COW), en van plan is dit te gaan gebruiken, dient aan de volgende punten aandacht besteed te worden.

If the ship is fitted with a crude oil washing (COW) system, and intends to COW, the following statements should be addressed.

57. De ‘Pre-Arrival’ COW Checklist, zoals opgenomen in het goedgekeurde COW-handboek, is juist ingevuld.

Het goedgekeurde Crude Oil Washing Handboek bevat een ‘Pre-Arrival Crude Oil Washing Checklist’ die specifiek geldt voor elk afzonderlijk schip. De checklist dient door de verantwoordelijke officier van het schip voor aankomst in iedere loshaven waar gebruik van het systeem wordt overwogen, ingevuld te worden.

57. The Pre-Arrival COW Checklist, as contained in the approved COW Manual, has been satisfactorily completed.

The approved Crude Oil Washing Manual contains a Pre-Arrival Crude Oil Washing Checklist, specific to each ship, which should be completed by a responsible ship's officer prior to arrival at every discharge port where it is intended to undertake crude oil washing.

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 op de daarvoor bestemde tijden ingevuld te worden.

Indien het schip van plan is tankreinigingswerkzaamheden langszij uit te voeren, dient aan de volgende punten aandacht gegeven te worden.

58. The COW checklists 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 Checklist, specific to each ship, for use before, during and after crude oil washing operations. This Checklist should be completed at the appropriate times.

If the ship is planning to perform tank cleaning operations alongside, the following statements should be addressed.

Indien het schip van plan is om tankreinigingswerkzaamheden uit te voeren langszij het andere zee tankschip moeten de volgende bepalingen worden opgevolgd:

If the ship is planning to tank clean alongside, the following statements should be addressed:

59. Er zijn tankreinigingswerkzaamheden gepland tijdens het verblijf langszij het andere schip.

Tijdens de bespreking voorafgaand aan de overslag tussen de vertegenwoordigers van beide schepen moet worden vastgesteld of er reinigingswerkzaamheden gepland staan tijdens het verblijf van het schip langszij. Dit dient aangetekend te worden op de checklist.

59. Tank cleaning operations are planned during the ship’s stay alongside the other ship.

During the pre-transfer discussion between the ships’ representatives, it should be established whether any tank cleaning operations are planned while the ship is alongside and the checklist should be annotated accordingly.

60. Bij 'Ja': is er toestemming voor het uitvoeren van tankreinigingswerkzaamheden en overeenstemming over de te volgen procedures.

Alle eventuele benodigde goedkeuringen van de relevante instanties voor het uitvoeren van tankreinigingswerkzaamheden langzij zijn verkregen en bevestigd. Er dient overeenstemming te zijn over de te gebruiken methode voor de tankreinigingswerkzaamheden evenals over de omvang van de werkzaamheden.

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 relevant authorities. The method of tank cleaning to be used should be agreed, together with the scale of the operation.

61. Er is toestemming verleend voor werkzaamheden gericht op gasvrij maken.

Alle benodigde goedkeuringen voor werkzaamheden gericht op gasvrij maken langzij zijn verkregen en bevestigd. Dit dient aangetekend te worden op de checklist.

61. Permission has been granted for gas-freeing operations.

It should be confirmed that all necessary approvals have been obtained to permit the ship to undertake gas-freeing operations whilst alongside and the checklist should be annotated accordingly.

DEEL 'C' – VLOEISTOFFEN IN BULK – CHEMICALIËN – MONDELINGE CONTROLE

PART 'C' - BULK LIQUID CHEMICALS – VERBAL VERIFICATION

1. Gevarenkaarten met daarop de voor een veilige overslag benodigde gegevens zijn beschikbaar.

Informatie over het te behandelen product dient aan boord van het schip beschikbaar te zijn en mede te omvatten:

- Een volledige beschrijving van de fysieke en chemische eigenschappen, inclusief reactiviteit, die nodig is voor een veilige beheersing en overslag van de lading.
- De te nemen maatregelen ingeval van vermorsen of lekkage.
- Tegenmaatregelen ingeval van onbedoeld persoonlijk contact.
- Brandbestrijdingsprocedures en -middelen.

1. Material Safety Data Sheets are available, providing 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 should include:

- 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 in the event of accidental personal contact.
- Fire-fighting procedures and fire-fighting equipment.

2. Een inhibitorcertificaat van de fabrikant is, zo nodig, verstrekt.

In situaties waar ladingen gestabiliseerd moeten worden of de werking ervan chemisch afgeremd moet worden om te kunnen worden overgeslagen, dienen de schepen te beschikken over een certificaat van de fabrikant, voorzien van de volgende informatie:

- Naam en hoeveelheid 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 effectieve werkingsduur van de inhibitor overschrijdt.

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:

- 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.

3. Er is voldoende beschermende kleding en apparatuur (inclusief onafhankelijk werkende ademhalings-apparatuur) beschikbaar voor direct gebruik en geschikt voor het product dat wordt overgeslagen.

Er dient voldoende geschikte beschermende apparatuur (waaronder onafhankelijk werkende ademhalingsapparatuur en beschermende kleding) voor al het operationele personeel aanwezig te zijn, geschikt voor de specifieke gevaren van het product dat wordt overgeslagen.

3. Sufficient protective clothing and equipment (including self-contained breathing apparatus) is ready for immediate use and is suitable for the product being handled.

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 on board.

4. Er zijn afspraken gemaakt over tegenmaatregelen bij onbedoeld contact van medewerkers met de lading.

Er dienen voldoende en geschikte voorzieningen aanwezig te zijn om de gevolgen van kleine hoeveelheden gemorst product ongedaan te maken en deze te verwijderen. Bij ongewild in contact komen met het product is het gelet op het beperken van de gevolgen van belang dat er voldoende en geschikte tegenmaatregelen worden getroffen.

De gevarenkaarten dienen informatie te bevatten over hoe te handelen bij persoonlijk contact, rekening houdende met de specifieke eigenschappen van de lading. Het personeel dient op de hoogte te zijn van de te volgen procedures.

Een geschikte veiligheidsdouche en een voorziening om de ogen uit te spoelen dient in de directe omgeving aan boord waar de overslagwerkzaamheden regelmatig plaatsvinden aanwezig en klaar voor direct gebruik te zijn.

4. Countermeasures in the event of 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 taken.

The MSDS should contain information on how to handle such contact, having regard to the special properties of the cargo and personnel should be aware of the procedures to follow.

A suitable safety shower and eye-rinsing equipment should be fitted and ready for instant use in the immediate vicinity of places on board where operations regularly take place.

5. De snelheid van de ladingoverslag is afgestemd op de automatische noodstopvoorziening, indien in gebruik.

Het schip kan eventueel met automatische afsluiters uitgerust zijn. Deze afsluiters treden automatisch in werking wanneer, bijvoorbeeld, de hoeveelheid product in de tank die geladen wordt een bepaald niveau heeft bereikt. Bij gebruik van dergelijke systemen dient de ladingoverslagsnelheid te worden vastgesteld om drukgolven als gevolg van het automatisch in werking treden van de afsluiters te voorkomen, aangezien anders schade aan scheepssystemen en de ladingoverslaglang zou kunnen ontstaan. Alternatieve voorzieningen, zoals een recirculatiesysteem en buffertanks, kunnen aanwezig zijn om de ontstane drukgolven te elimineren.

De beide schepen dienen schriftelijke afspraken te maken met vermelding of de ladingoverslagsnelheid zal worden aangepast of dat er van alternatieve systemen gebruik gemaakt zal worden.

5. The cargo handling rate is compatible with the automatic shutdown system, if in use.

Automatic shutdown valves may be fitted on the ship. The action of these is automatically initiated, for example, by a certain level being reached in the ship 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 systems or cargo hose. Alternative means, such as a re-circulation system and buffer tanks, may be fitted to relieve the pressure surge created.

A written agreement should be made between the ships indicating whether the cargo handling rate will be adjusted or alternative systems will be used.

- 6. Ladingtankniveaumeetsystemen en alarmen zijn goed ingesteld en werken naar behoren.**
De ladingtankniveaumeetsystemen en alarmen van het schip dienen regelmatig gecontroleerd te worden om er zeker van te zijn dat ze naar behoren functioneren.
Indien het alarm op verschillende niveaus ingesteld kan worden, dient het vereiste niveau gekozen te worden.
- 6. Cargo system gauges and alarms are correctly set and in good working order.**
Ship's cargo system gauges and alarms should be regularly checked to ensure 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.
- 7. Draagbare gasdetectieinstrumenten zijn gebruiksgereed voor de te behandelen producten.**
De ter beschikking gestelde apparatuur moet, zo nodig, in staat zijn ontvlambare en/of giftige niveaus te meten.
Er dient geschikte apparatuur voorhanden te zijn om de instrumenten die de ontvlambaarheid meten te kalibreren. Kalibrering dient voorafgaande aan de start van de werkzaamheden te geschieden.
- 7. Portable vapour detection instruments are readily available for the products being handled.**
The equipment provided should be capable of measuring, where appropriate, flammable and/or toxic levels.
Suitable equipment should be available to calibrate those instruments capable of measuring flammability.
Calibration should be carried out before the operation commences.
- 8. Informatie over de brandbestrijdingsmiddelen en –procedures is uitgewisseld.**
Er dient informatie uitgewisseld te worden over de beschikbaarheid van brandbestrijdingsapparatuur en de te volgen procedures ingeval van brand aan boord.
Hierbij dient speciale aandacht gegeven te worden aan producten die met water kunnen reageren of die specifieke brandbestrijdingsprocedures vereisen.
- 8. Information on fire-fighting equipment and procedures has been exchanged.**
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.
Special attention should be given to any products which are being handled which may be water reactive or which require specialised fire-fighting procedures.
- 9. Overslagslangen zijn vervaardigd van geschikt materiaal, en bestand tegen de werking van de te behandelen producten.**
Elke overslagslang dient onwisbaar gemarkeerd te zijn, zodat in één oogopslag gezien kan worden voor welke producten de slang geschikt is. De markering dient verder de maximale werkdruk, de testdruk en de datum waarop voor het laatst deze druk getest werd, en, zo nodig, bij andere dan omgevingstemperaturen, de minimum en maximum werktemperaturen.
- 9. Transfer hoses are of suitable material, resistant to the action of the products being handled.**
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.

10. Ladinghandelingen worden uitgevoerd met behulp van het vaste leidingsysteem.

Alle ladingwerkzaamheden dienen plaats te vinden middels de permanent geïnstalleerde leidingsystemen aan boord.

Indien het vanwege bijzondere operationele redenen nodig is om van losse overslaglijnen aan boord gebruik te maken, dient er zorgvuldig op gelet te worden dat dergelijke leidingen juist gepositioneerd en gemonteerd zijn om de eventuele met het gebruik ervan verbonden risico's te minimaliseren. Waar nodig dient de elektrische continuïteit van deze leidingen gecontroleerd te worden, en de lengte moet zo kort mogelijk gehouden worden.

Het gebruik van niet-permanent aangebrachte overslagapparatuur in tanks is over het algemeen niet toegestaan, tenzij daarvoor specifieke toestemming werd verleend.

Daar waar ladingslangen gebruikt worden voor de verbinding met het vaste leidingsysteem van het schip, dienen dergelijke verbindingen deugdelijk gezekeerd te worden, zo kort mogelijk gehouden te worden en elektrisch gezien deel uit te maken van de scheepsleiding. Alle gebruikte slangen moeten geschikt zijn voor het beoogde doel en deugdelijk getest, gemarkeerd en gecertificeerd.

10. Cargo handling is performed using the permanently-installed pipeline system.

All cargo transfer should be through permanently-installed pipeline systems on board.

Should it be necessary, for specific operational reasons, to use portable cargo lines on board, 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. Where necessary, the electrical continuity of these lines should be checked and their length should be kept as short as possible.

The use of non-permanent transfer equipment inside tanks is not generally permitted unless specific approvals have been obtained.

Whenever cargo hoses are used to make connections within the ship's permanent pipeline system, these connections should be properly secured, kept as short as possible and be electrically continuous to the ship's pipeline. Any hoses used must be suitable for the service and be properly tested, marked and certified.

DEEL 'D' – VLOEIBAAR GAS IN BULK – MONDELINGE CONTROLE

PART 'D' - BULK LIQUEFIED GASES – VERBAL VERIFICATION

1. **Gevarenkaarten met daarop de voor een veilige overslag benodigde gegevens zijn beschikbaar.**

Informatie over het te behandelen product dient voor en tijdens de werkzaamheden aan boord van het schip beschikbaar te zijn.

De ladinginformatie dient in schriftelijke vorm onder andere te bestaan uit:

- Een volledige beschrijving van de fysieke en chemische eigenschappen, benodigd voor een veilige beheersing van de lading.
- De te nemen maatregelen ingeval van vermorsen of lekkage.
- Tegenmaatregelen ingeval van onbedoeld persoonlijk contact.
- Brandbestrijdingsprocedures en -middelen.
- Eventuele speciale apparatuur nodig voor het veilig behandelen van de betrokken lading(en).
- De minimum toegestane staaltemperatuur van de binnenscheepsromp, en
- Procedures ingeval van een noodsituatie.

1. **Material Safety Data Sheets are available, providing the necessary data for the safe handling of the cargo.**

Information on each product to be handled should be available on board the ship before and during the operation.

Cargo information, in a written format, should include:

- 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 in the event of accidental personal contact
- Fire-fighting procedures and fire-fighting equipment
- Any special equipment needed for the safe handling of the particular cargo(es)
- Minimum allowable inner hull steel temperatures
- Emergency procedures.

2. **Een inhibitorcertificaat van de fabrikant is, zo nodig, verstrekt.**

In situaties waar ladingen gestabiliseerd moeten worden of de werking ervan chemisch afgeremd moet worden om te kunnen worden overgeslagen, dienen de schepen te beschikken over een certificaat van de fabrikant, voorzien van de volgende informatie:

- Naam en hoeveelheid toegevoegde inhibitor.
- De datum waarop de inhibitor werd toegevoegd en de gebruikelijke werkingsduur.
- Alle eventuele temperatuurbepalingen die van invloed zijn op de inhibitor.
- De te nemen maatregelen indien de duur van de reis de effectieve werkingsduur van de inhibitor overschrijdt.

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:

- 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.

3. **Het watersproeisysteem is gebruiksgereed en direct inzetbaar.**

In situaties waarbij ontvlambare of giftige producten worden behandeld, dienen de watersproeisystemen regelmatig getest te worden. Gegevens over de laatste tests dienen uitgewisseld te worden.

Tijdens de werkzaamheden dienen de systemen klaar voor onmiddellijk gebruik gehouden te worden.

3. **The water spray system is ready for immediate use.**

In cases where flammable or toxic products are handled, water spray systems should be regularly tested. Details of the last tests should be exchanged.

During operations the systems should be kept ready for immediate use.

4. **Er is voldoende beschermende kleding en apparatuur (inclusief onafhankelijk werkende ademhalingsapparatuur) beschikbaar voor direct gebruik en geschikt voor het product dat wordt overgeslagen.**

Er dient voldoende geschikte beschermende apparatuur waaronder onafhankelijk werkende ademhalingsapparatuur, oogbescherming en beschermende kleding voor al het operationele personeel aanwezig te zijn, geschikt voor de specifieke gevaren van het product dat wordt overgeslagen.

De opslagplaatsen voor deze apparatuur dienen duidelijk te worden aangegeven en tegen weersinvloeden beschermd te worden.

Al het direct bij het werk betrokken personeel dient indien vereist deze apparatuur en kleding te gebruiken.

Personeel dat tijdens het werk gebruik moet maken van ademhalingsapparatuur dient in het veilig gebruik ervan te worden getraind. Personeel dat hier niet in getraind is en personen met gezichtshaar dienen niet voor werk waarbij ademhalingsapparatuur nodig is gekozen te worden.

4. **Sufficient protective clothing and equipment (including self-contained breathing apparatus) is ready for immediate use and is suitable for the product being handled.**

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.

Storage places for this equipment should be protected from the weather and be clearly marked.

All personnel directly involved in the operation should utilise this equipment and clothing whenever the situation requires.

Personnel required to use breathing apparatus during operations should be trained in its safe use. Untrained personnel and personnel with facial hair should not be selected for operations involving the use of breathing apparatus.

5. **Ruim en ruimten, direct grenzend aan ladingtanks zijn in overeenstemming met de eisen correct geïnertiseerd of gevuld met droge lucht.**

De ruimten die volgens de IMO Gas Carrier Codes geïnertiseerd moeten worden dienen voorafgaande aan de aankomst door het scheepspersoneel gecontroleerd te worden.

5. **Hold and inter-barrier spaces are properly inerted or filled with dry air, as required.**
The spaces that are required to be inerted by the IMO Gas Carrier Codes should be checked by ship's personnel prior to arrival.
6. **Alle op afstand bedienbare afsluiters werken naar behoren.**
Alle op afstand bedienbare ladingsysteemafsluiters en de systemen die hun stand aangeven dienen regelmatig getest te worden. Informatie over de laatst gehouden tests dient uitgewisseld te worden.
6. **All remote control valves are in working order.**
All ship's cargo system remote control valves and their position-indicating systems should be regularly tested. Details of the last tests should be exchanged.
7. **De benodigde ladingpompen en compressoren werken naar behoren, en er is overeenstemming tussen de beide schepen over de maximale werkdrukken.**
Er dienen schriftelijke afspraken te zijn gemaakt over de maximum toegestane druk in het overslagleidingsstelsel tijdens de werkzaamheden.
7. **The required cargo pumps and compressors are in good working order, and the maximum working pressures have been agreed between both ships.**
Agreement in writing should be reached on the maximum allowable working pressure in the cargo line system during operations.
8. **Re-liquefactie of boil-off controlesystemen werken naar behoren.**
Voorafgaande aan de werkzaamheden dient gecontroleerd te worden dat de re-liquefactie en boil-off systemen, indien vereist, naar behoren functioneren.
8. **Re-liquefaction or boil off control equipment is in good working order.**
It should be verified that reliquefaction and boil off control systems, if required, are functioning correctly prior to commencement of operations.
9. **De gasdetectieapparatuur is juist ingesteld voor de lading, gekalibreerd en werkt naar behoren.**
Voor het kalibreren van de gasdetectieapparatuur dient spangas aanwezig te zijn. Voorafgaande aan de werkzaamheden dient de vaste gasdetectieapparatuur gekalibreerd te worden voor het te behandelen product. Het alarmsysteem dient getest te zijn en informatie over de laatst gehouden tests moet uitgewisseld zijn.

Draagbare gasdetectieapparatuur, geschikt voor zowel de producten in kwestie als het meten van ontvlambaarheids- en giftigheidsniveaus, dient beschikbaar te zijn.

Draagbare apparatuur geschikt voor het meten binnen het ontbrandingsbereik dient gekalibreerd te zijn voor het product in kwestie voordat de werkzaamheden beginnen.
9. **The gas detection equipment has been properly set for the cargo, is calibrated and in good working order.**
Span gas should be available to enable calibration of gas detection equipment. Fixed gas detection equipment should be calibrated 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.

Portable instruments capable of measuring in the flammable range should be calibrated for the product to be handled before operations commence.

10. Ladingtankniveaumeetsystemen en alarmen zijn goed ingesteld en werken naar behoren.

De ladingtankniveaumeetsystemen en alarmen van het schip dienen regelmatig gecontroleerd te worden om ervoor te zorgen dat ze naar behoren functioneren.

Indien het alarm op verschillende niveaus ingesteld kan worden, dient het vereiste niveau gekozen te worden.

10. Cargo system gauges and alarms are correctly set and in good working order.

Ship cargo system gauges should be regularly checked 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.

11. Noodstopssystemen zijn getest en werken naar behoren.

Waar mogelijk dienen noodstopssystemen zowel aan boord van beide schepen getest te worden voor aanvang van de ladingoverslag.

11. Emergency shutdown systems have been tested and are working properly.

Where possible, the emergency shutdown systems of both ships should be tested before commencement of cargo transfer.

34. Er zijn adequate voorzieningen aanwezig voor de elektrische isolatie tussen beide schepen.

Tenzij er maatregelen zijn genomen om de permanente elektrische verbinding tussen de leidingen van beide schepen als gevolg van de onderlinge slangverbinding tussen de schepen te verbreken, kunnen zwerfstromen, hoofdzakelijk afkomstig van corrosiepreventiesystemen, elektrische vonken veroorzaken ter hoogte van de flensoppervlakken bij het aan- en afkoppelen van de slangen.

Als alternatief kan voor elektrische isolatie gezorgd worden door het opnemen van een elektriciteit-isolerend slangstuk in elke afmeertros.

Er dient gecontroleerd te worden of de elektrische isolatie aanwezig is, naar behoren werkt en niet teniet gedaan wordt door contact met een elektrisch geleidend materiaal.

34. Adequate electrical isolation measures are in place in the ship/ship connection.

Unless measures are taken to break the continuous electrical path between the ships' pipework provided by the ship/ship hoses, stray electric currents, mainly from corrosion prevention systems, can cause electric sparks at the flange faces when hoses are being connected and disconnected.

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.

12. De schepen hebben elkaar geïnformeerd over de sluitsnelheid van de noodstopafsluiters, automatische afsluiters en gelijksoortige apparatuur.

Aan boord van de scheepssystemen kunnen automatische afsluiters aanwezig zijn. Naast andere parameters kan de werking van deze afsluiters automatisch in gang gezet worden wanneer het niveau in de te beladen tank een bepaalde hoogte heeft bereikt.

De afsluitsnelheid van alle automatische afsluiters dient bekend en onderling uitgewisseld te zijn.

Bij gebruik van vaste automatische afsluiters, dient de ladingsnelheid zodanig te worden aangepast dat een drukgolf als gevolg van de automatische sluiting van een dergelijke afsluiter de veilige werkdruk van het leidingstelsel van beide schepen niet te boven gaat.

Als alternatief kunnen voorzieningen zijn aangebracht ter opheffing van de ontstane drukgolf, zoals recirculatiesystemen en buffertanks.

Er dienen schriftelijke afspraken tussen de beide scheepssupervisors gemaakt te worden of de overslagsnelheid aangepast wordt of dat er alternatieve systemen gebruikt worden. De veilige ladingoverslagsnelheid dient in de overeenkomst te worden genoteerd.

12. The two ships have informed each other of the closing rate of ESD valves, automatic valves or similar devices.

Automatic shutdown valves may be fitted in both the ship systems. Among other parameters, the action of these valves can be automatically initiated by a certain level being reached in the tank being loaded.

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 ship's pipeline system.

Alternatively, means may be fitted to relieve the pressure surge created, such as recirculation systems and buffer tanks.

A written agreement should be made between the ships' supervisors indicating whether the cargo handling rate will be adjusted or alternative systems will be used. The safe cargo handling rate should be noted in the agreement.

13. De schepen hebben informatie uitgewisseld over de maximum/minimum temperatuur/druk van de te behandelen lading.

Voor aanvang van de werkzaamheden dienen de beide scheepsvertegenwoordigers informatie uit te wisselen over de vereisten qua temperatuur en druk van de lading.

Deze informatie moet schriftelijk worden vastgelegd.

13. Information has been exchanged between ships on the maximum/ minimum temperatures/pressures of the cargo to be handled.

Before operations commence, information should be exchanged between the two ships' representatives on cargo temperature/pressure requirements.

This information should be in writing.

14. De ladingtanks zijn tijdens de overslagwerkzaamheden te allen tijde beschermd tegen overvulling.

Automatische afsluitsystemen zijn normaliter ontworpen om de vloeistofafsluiters af te sluiten, en bij het lossen, de ladingpompen uit te schakelen mocht het vloeistofniveau in een tank boven het maximaal toegestane niveau uitkomen. Dit niveau moet nauwkeurig worden ingesteld en de werking van de apparatuur dient regelmatig getest te worden.

Indien de afsluitsystemen tussen de schepen met elkaar verbonden worden, dient voorafgaande aan de ladingoverslag de goede werking van de systemen gecontroleerd te worden.

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 shut 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 the shutdown systems of both ships are to be interconnected, then their operation must be checked before cargo transfer begins.

15. De compressorruimte is goed geventileerd; de elektrische motorruimte heeft voldoende overdruk en de alarmsystemen werken naar behoren.

De ventilatoren dienen minstens 10 minuten te draaien voordat de ladingwerkzaamheden beginnen. Tijdens de werkzaamheden dienen ze permanent te draaien.

Hoorbare en visuele alarmsystemen, aanwezig bij airlocks behorende bij de compressor- en motorruimten, dienen regelmatig getest te worden.

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 regularly tested.

16. De werkparameters van de overdruk afsluiters van de ladingtanks zijn correct ingesteld en duidelijk zichtbaar.

In gevallen waarin het toegestaan is dat de druk in de ladingtank hoger is als de ingestelde waarde van de overdrukklep, dient gecontroleerd te worden dat het overdrukventiel ingesteld is volgens de waarde van de behandelde lading en dat de feitelijke instelling van het overdrukventiel duidelijk en goed leesbaar wordt weergegeven aan boord van het schip. De instelling van het overdrukventiel moet op de checklist worden genoteerd.

16. Cargo tank relief valves are set correctly and actual relief valve 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. Relief valve settings should be recorded in the checklist.

H. De werkparameters (openingsdruk) van de overdrukventielen (MARV) van beide schepen zijn besproken en overeengekomen.

De gegevens over de aanspreekdruk van de overdrukventielen moeten worden afgestemd.

H. The operating parameters (opening pressure) of the pressure valves (MARV) of both ships have been considered and agreed.

The data regarding the response pressure of the pressure relief valves must be coordinated.

H. De havenmeester is voorafgaand aan de ladinghandelingen geïnformeerd.

Het aanvangstijdstip van de ladinghandelingen moet aan de havenmeester worden gemeld.

N.B.: de havenverordening schrijft voor dat ook het einde van de overslag aan de havenmeester gemeld dient te worden.

- H. The Harbour Master has been notified prior to cargo handling.**
The starting time of the cargo handling must be reported to the Harbour Master.
Please note: because of the Port bye-law also the completion of the transshipment must be reported to the Harbour Master.
- H. Een externe coördinator is aangesteld en aan boord als verantwoordelijke coördinator voor de geplande ladinghandelingen tussen beide schepen zoals voorgeschreven door de plaatselijke autoriteiten.**
Indien aangegeven als toestemmingvoorwaarde moet een externe coördinator voor de ladinghandelingen worden aangesteld.
Indien deze externe coördinator niet wordt voorgeschreven moet een scheepsofficier aangesteld worden als coördinator van de ladinghandelingen.
- H. An external co-ordinator has been appointed and is on board as co-ordinator responsible for the planned cargo handling between the two ships if required by the appropriate (local) authorities.**
If stated as a condition for approval an external coordinator must be appointed for the cargo handling.
If such an external coordinator is not stipulated a ship's officer must be appointed as coordinator of the cargo handling.
- H. Een scheepsofficier is aangesteld als verantwoordelijke officier voor de geplande ladinghandelingen tussen beide schepen.**
In overleg tussen beide schepen moet op één van de schepen een officier worden aangewezen die verantwoordelijk is voor de gezamenlijke ladinghandelingen.
- H. A ship's officer has been appointed as officer responsible for the planned cargo handling between the two ships.**
In consultation between both ships an officer must be appointed on one of the ships who is responsible for the joint cargo handling.

Bijlage 2, behorende bij artikel 4.1, vijfde lid, onderdeel b, van het Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012

De in artikel 4.1, vijfde lid, onderdeel b, bedoelde vloeistoffen zijn:

Stofnaam	V.N.-nummer
- benzeen	1114
- benzeenhoudende mengsels met meer dan 10% benzeen	meerdere V.N.- nummers mogelijk
- ethylacrylaat	1917
- formaldehyde solution	1198 of 2209
- iso-butylacrylaat	2527
- iso-butyraldehyde	2045
- iso-propylamine	1221
- methylacrylaat	1919
- n-butylacrylaat	2348
- n-butyraldehyde	1129
- propylene oxide	1280
- styrene	2055
- terpentijn	1300

Bijlage 3, behorende bij artikel 12.1 van het Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012

Ligplaatszoning verpakte gevaarlijke stoffen

IMDG Klasse	Verpakkingsoort	Zone A Zeevaart/Binnenvaart 0-100 m tot kwetsbare objecten	Zone B Zeevaart 100-300 m tot kwetsbare objecten	Zone C Zeevaart 300-500 m tot kwetsbare objecten	Zone D Zeevaart 500-800 m tot kwetsbare objecten	Zone E Zeevaart Min. 800 m tot kwetsbare objecten
1.1 en 1.5	Alle	Verbod voor Totale hoeveelheid > 25 kg	Verbod voor Totale hoeveelheid >1500 kg	Verbod voor Totale hoeveelheid > 12000 kg	Verbod voor Totale hoeveelheid > 50000 kg	Onbeperkt
1.3 en 1.6	Alle	Verbod voor Totale hoeveelheid > 5000 kg	Verbod voor Totale hoeveelheid > 30000 kg	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt
1.4	Alle	Verbod voor > 5000 kg	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt
2.1	Tankcontainers	Verbod	Verbod voor UN- 1032, 1036, 1041, 1061, 1063, 1083, 1085, 1087 en 1912	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt
	Overige verpakkingen	Verbod voor UN- 1032, 1036, 1041, 1061, 1063, 1083, 1085, 1087 en 1912	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt
2.2	Alle	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt
2.3	Tankcontainers	Verbod	Onbeperkt voor UN 1008, 1016, 1023, 1045, 1071, 1612, 1660, 1859, 1911, 1953, 1955, 2190, 2198, 2417, 2600, 3303, 3304, 3305 en 3306 Verbod voor overige UN no in Klasse 2.3	Verbod voor UN. 1017, 1026, 1048, 1050, 1053, 1067, 1076, 1082, 2192 en 2204	Onbeperkt	Onbeperkt
	Overige verpakkingen	Verbod	Verbod voor UN. 1017, 1026, 1048, 1050, 1053, 1067, 1069, 1076, 1082, 2188, 2192, 2199, 2202, 2204, 2418 en 2676	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt

3	Tankcontainers	Verbod	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt
	Overige verpakkingen	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt
4.1,4.2 en 4.3	Alle	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt
5.1	Alle	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt
5.2	Tankcontainers	Verbod	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt
	Overige verpakkingen	Verbod voor UN 3101, 3102, 3111, 3112 > 25 kg	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt
6.1	Tankcontainers	Verbod	Verbod voor UN 1051, 1092, 1185, 1239, 1259, 1613, 1614, 2334, 2480, 2481, 2486 en 3294	Verbod voor UN 1051, 1092, 1185, 1239, 1259, 1613, 1614, 2334, 2480, 2481, 2486 en 3294	Onbeperkt	Onbeperkt
	Overige verpakkingen	Verbod voor: Totale hoeveelheid: > 10 t Verbod voor UN 1051, 1092, 1185, 1239, 1259, 1613, 1614, 2334, 2480, 2481, 2486 en 3294	Verbod voor UN 1051, 1092, 1185, 1239, 1259, 1613, 1614, 2334, 2480, 2481, 2486 en 3294	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt
6.2		Valt onder regelgeving Genetisch gemodificeerde organismen en voedsel- en warenwetgeving				
7		Valt onder kernenergiewet				
8	Tankcontainers	Verbod voor stoffen die conform de IMDG-code in verpakkingsgroep I of II vervoerd moeten worden	Verbod voor UN 1052, 1744, 1786, 1790 en 1829	Verbod voor UN 1052, 1744, 1786, 1790 en 1829	Onbeperkt	Onbeperkt
	Overige verpakkingen	Verbod voor: Totale hoeveelheid van stoffen die conform IMDG-code in verpakkingsgroep I of II vervoerd moeten worden, > 10 t Verbod voor UN 1052, 1744, 1786, 1790 en 1829	Verbod voor UN 1052, 1744, 1786, 1790 en 1829	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt
9	Alle	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt

Bijlage 4 Transponeringstabellen

Transponeringstabel 1: Rhv 2010- RhN 2012 - HrN 2012

Regionale havenverordening Noordzeekanaalgebied 2010 (Rhv 2010)		Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 (RHN 2012)		Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012 (HrN 2012)	
Artikel nummer	Naam artikel	Artikel nummer	Naam artikel	Artikel nummer	Naam artikel
1.1	Begripsbepalingen	1.1	Begripsomschrijvingen	1.1	Begripsomschrijvingen
1.1.2	Toepassingsbereik	1.2	Toepassingsgebied	-	
1.2.1	Indienen aanvraag	-		-	
1.2.2	Nadere regels	-		-	
1.2.3	Niet in behandeling nemen van een aanvraag	-		-	
1.2.4	Beslistermijn	1.4	Beslistermijn	-	
1.2.5	Schriftelijke of mondelinge vergunning of ontheffing	1.6	Geldigheidsduur	-	
1.2.6	Duur van de vergunning of ontheffing, voorschriften en beperkingen	1.6	Geldigheidsduur	-	
1.2.6	Duur van de vergunning of ontheffing, voorschriften en beperkingen	1.5	Voorschriften en beperkingen	-	
1.2.7	Intrekking of wijziging	1.7	Weigeren, wijzigen of intrekken toestemming	-	
1.2.8	Aanwijzingen	6.1	Aanwijzingen		
2.1	Tekens	3.1	Verkeerstekens		
2.2	Overlast	4.3	Generatorverbod	-	
		4.4	Verbod gebruik hoofd- of hulpmotor		
2.3	Gebruik van (verkeers)objecten	-		-	
2.4	Gebruik sluizen en bruggen	-		-	
2.5	Verwijderen obstakels	-		-	
2.6	Minimum vaarsnelheid	-		-	
3.1.1	Toelating tot de haven	3.2	Verbod tot nemen ligplaats	12.1	Verbod ligplaatsinname schip met gevaarlijke stoffen in verpakking
		5.1	Het stellen van nadere regels door het college		

3.1.2	Toelating combinatietankschepen	5.1	Het stellen van nadere regels door het college	3.1 11.12	Tankschepen met gevaarlijke stoffen buiten het oliehavengebied Melding combinatietankschip
3.1.3	Toelating radioactieve stoffen	-		-	
3.1.4	Vast- en losmaken van een zeeschip	4.13	Verbod vast- en losmaken schepen		
3.1.5	Het verlenen van diensten van bootman	3.12	Erkenning bootliedenorganisatie	8.1 9.1	Erkenning bootliedenorganisatie Beroep en verplichtingen bootman
3.1.6	Meren langszij een schip	-		-	
3.1.7	Bedrijfsklaar hebben van een schip	4.10	Deugdelijk afmeren	-	
3.1.8	Verhalen anders dan op eigen aanvraag	3.8	Verhalen van schepen	-	
3.1.9	Bereikbaarheid van schepen	4.17	Veilige toegang		
3.2.1	Verbouwings-, herstel-, onderhouds-, of sloopwerkzaamheden	4.14 5.1	Verrichten van werkzaamheden Het stellen van nadere regels door het college		
3.2.2	Vrijkomen van stoffen en dergelijke	4.1	Verontreiniging van lucht; stank, hinder of risico veroorzakende stoffen	-	
3.2.3	Stoffen of voorwerpen in het openbaar water	-		11.16	Melding van te water geraakte stoffen of voorwerpen
3.2.4	Boord-boordoverslag van overige onverpakte vloeibare stoffen	5.1	Het stellen van nadere regels door het college	4.1	Behandeling van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk en gas
3.2.5	Ontsmetten	4.15	Ontsmetten van schepen	-	
3.2.6	Met ontsmettingsmiddelen behandelde lading	5.1	Het stellen van nadere regels door het college	10.1	Met ontsmettingsmiddelen behandelde lading
3.2.7	Schoonmaken van tankschepen	-		5.1	Wassen en schoonmaken van ladingtanks
3.2.8	Melding van afgifte van certificaten	-		-	
3.2.9	Bunkereren en slopafgifte	4.8 5.1	Bunkercontrolelijst Het stellen van nadere regels door het college	6.1 11.2	Verbod langszij meren bij tankschepen met gevaarlijke stoffen Melding bunkereren of overpompen van brandstofolie of smeerolie
3.2.10	Laden en lossen aan afmeerboeien van droge losgestorte lading	5.1	Het stellen van nadere regels door het college	-	
3.3.1	Ligplaatsregels (combinatie-) tankschepen	-		3.1	Tankschepen met gevaarlijke stoffen buiten het oliehavengebied

3.3.2	Laden en lossen van combinatietankschepen	-		11.12	Melding combinatietankschip
3.3.3	Meren langs zij tankschepen	-		6.1	Verbod langs zij meren bij tankschepen met gevaarlijke stoffen
3.3.4	Verplaatsen gevaarlijke stoffen	-		-	
3.3.5	Boord-boord overslag van onverpakte vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen	5.1	Het stellen van nadere regels door het college	4.1	Behandeling van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk en gas
3.3.6	Overslag tussen tankschip en walinstallatie	5.1	Het stellen van nadere regels door het college	4.1	Behandeling van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk en gas
3.3.7	Gevaarzetting	-		-	
3.3.8	Neder leggen van gevaarlijke stoffen	-		-	
3.3.9	Plaatsing eenheden	-		-	
3.3.10	Laden en lossen vanuit tanks, zoals bedoeld in de vervoerswetgeving, op de wal	4.5	Overslag tussen schepen en tanks als bedoeld in de vervoerswetgeving op de wal	-	
3.3.11	Ongelukken en gevaar	-		-	
3.3.12	Bedrijfsstoringen	-		11.15	Melding bedrijfsstoring, gebrek of schade
3.3.13	Niet intrinsiek veilige apparatuur	-		-	
3.4.1	Oliehavengebied	3.11	Aanwijzing oliehavengebied	-	
3.4.2	Toegang tot het oliehavengebied	5.1	Het stellen van nadere regels door het college	2.1 2.2	Toegelaten schepen in het oliehavengebied Bouw- en uitrustingsvoorschriften oliehavengebied
3.4.3	Bedrijfsklaar hebben van een schip in het oliehavengebied	-		2.3	Bedrijfsklaar hebben van een schip in het oliehavengebied
3.4.4	Afmeren in het oliehavengebied	-		2.4	Afmeren zeetankschepen geladen met gevaarlijke stoffen
3.4.5	Rook en vuur	5.1	Het stellen van nadere regels door het college	2.5 2.6	Verbod open vuur en vonkvorming Verbod te roken
3.4.6	Oliehoudende vezels	-		-	
3.5.1	Aanwijzen van bedrijven met ontvangstvoorzieningen	4.6	Vergunning ontvangstvoorzieningen	-	
3.5.1	Aanwijzen van bedrijven met ontvangstvoorzieningen	5.1	Het stellen van nadere regels door het college	7.1	Aanvraag van een vergunning
3.5.2	Bekendmaken van op grond van artikel	-		-	

	3.5.1 aangewezen bedrijven				
3.5.3	Melding afgifte	-		-	
4.1	Strafbepaling	6.2	Strafbepaling	-	
4.2	Toezicht	6.3	Toezi chthoudende ambtenaren	-	
4.3	Opsporing	-		-	
5.1	Overgangsbepalingen	7.2	Overgangsrecht	-	
5.2	Inwerkingtreding	7.3	Inwerkingtreding	-	
5.3	Citeertitel	7.4	Citeertitel	-	

Transponeringstabel 2 HrN 2012 – Rhv 2010

Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012 (HrN 2012)		Regionale havenverordening Noordzeekanaalgebied 2010 (Rhv 2010)	
Artikel nummer	Naam artikel	Artikel nummer	Naam artikel
1.1	Begripsomschrijvingen	1.1	Begripsbepalingen
2.1	Toegelaten schepen in het oliehavengebied	3.4.2	Toegang tot het oliehavengebied
2.2	Bouw- en uitrustingsvoorschriften oliehavengebied	3.4.2	Toegang tot het oliehavengebied
2.3	Bedrijfsklaar hebben van een schip in het oliehavengebied	3.4.3	Bedrijfsklaar hebben van een schip in het oliehavengebied
2.4	Afmeren zeetankschepen geladen met gevaarlijke stoffen	3.4.4	Afmeren in het oliehavengebied
2.5	Verbod open vuur en vonkvorming	3.4.5	Rook en vuur
2.6	Verbod te roken	3.4.5	Rook en vuur
2.7	Plaatsing informatieborden	-	
3.1	Tankschepen met gevaarlijke stoffen buiten het oliehavengebied	3.3.1	Ligplaatsregels (combinatie-) tankschepen
4.1	Behandeling van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk en gas	3.3.6	Overslag tussen een tankschip en een walinstallatie
		3.2.4	Boord-boordoverslag van overige onverpakte vloeibare stoffen
		3.3.5	Boord-boordoverslag van onverpakte vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen
5.1	Wassen en schoonmaken van ladingtanks	3.2.7	Schoonmaken van tankschepen
6.1	Verbod langszij meren bij tankschepen met gevaarlijke stoffen	3.3.3	Meren langszij tankschepen
6.2	Bouw- en uitrustingsvoorschriften langszij meren bij tankschepen	3.4.2	Toegang tot het oliehavengebied
7.1	Aanvraag van een vergunning	3.5.1	Aanwijzen van bedrijven met ontvangstvoorzieningen
8.1	Erkenning bootliedenorganisatie	3.1.5	Het verlenen van diensten van bootman
9.1	Beroep en verplichtingen bootman	3.1.5	Het verlenen van diensten van bootman
10.1	Met ontsmettingsmiddelen behandelde lading	3.2.6	Met ontsmettingsmiddelen behandelde lading
11.1	Melding ligplaats nemen bunkerschip en dienstverlenend schip	-	
11.2	Melding bunkeren of overpompen van brandstofolie of smeerolie	3.2.9	Bunkeren en slopafgifte
11.3	Melding gebruik ankers	-	
11.4	Melding afzien gebruik diensten bootman	-	
11.5	Melding verrichten van werkzaamheden	-	
11.6	Melding binnenvaren oliehavengebied	3.4.2	Toegang tot het oliehavengebied
11.7	Melding ligplaats tankschip buiten oliehavengebied	3.3.1	Ligplaatsregels (combinatie-) tankschepen
11.8	Melding van rechtstreekse overslag van gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk tussen tankschepen onderling	-	

11.9	Melding wassen of schoonmaken van ladingtanks	-	-
11.10	Melding langsij afmeren bij tankschepen met gevaarlijke stoffen	-	-
11.11	Melding met ontsmettingsmiddelen behandelde lading	-	-
11.12	Melding combinatietankschip	3.1.2	Toelating combinatietankschepen
		3.3.1	Ligplaatsregels (combinatie-) tankschepen
11.14	Melding verrichten van rechtstreekse overslag van losgestorte bulkloading in vaste vorm	-	-
11.15	Melding bedrijfsstoring, gebrek of schade	3.3.12	Bedrijfsstoringen
11.16	Melding van te water geraakte stoffen of voorwerpen	3.2.3	Stoffen of voorwerpen in het openbaar water
12.1	Verbod ligplaatsinname schip met gevaarlijke stoffen in verpakking	3.1.1	Toelating tot de haven
13.1	Inwerkingtreding	5.2	Inwerkingtreding
13.2	Citeertitel	5.3	Citeertitel