

## TotalEnergies Refinery Antwerp

Scheldelaan 16  
Tel: +32(0)3545.5011

### BEPALINGEN BETREFFENDE HET LADEN EN LOSSEN VAN LICHTERS

#### AAN DE TotalEnergies Refinery Antwerp - KADEN.

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

begint. Indien het kadepersoneel niet ter plaatse is hebben de schippers op de kade ter beschikking: een luchthoorn, het interfoon systeem, telefoon (tel. controlekamer: 7 5359 / 7 5360 ) en een NOODSTOP op de kade en op het "Dodemanstoestel".

16. Roken is onder alle omstandigheden - en dit zowel aan boord als op de kade - verboden. Deze regel geldt ook wanneer niet gelost of geladen wordt.
17. ALLE apparaten met open vlam (verwarming, kook- en koelapparaten) moeten uitgeschakeld worden vanaf het afmeren aan de TERA kades. Voor installaties op gas gebeurt dit door het sluiten van de hoofdkraan.
18. Motoren en elektrische apparaten (GSM inclusief), uitgezonderd deze in de ontploffingsvrije uitvoering, moeten uitgeschakeld worden.
19. Alle tankdeksels, kijk- en dipgaten moeten tijdens het laden of lossen gesloten blijven. Enkel voor "open" schepen mag het kijk- of dipgat van compartiment(en) in lading of lossing geopend worden.
20. Tijdens laden of lossen moeten deuren, ramen en ventilatiesystemen van woonruimten en machinekamer gesloten blijven.
21. Alle werken aan boord van schepen gemeerd aan de TERA kaden zijn verboden zoals: roest bikken, werken waar vonken vrijkomen, schuren met elektrische machines, werken in de machinekamer, enz.
22. Sluikstorten is ten strengste verboden
23. Huishoudelijk afval word gedeponeed in de groene afvalcontainer, huishoudelijk afval besmeurd met olie in de rode container.  
Geen olievloeistoffen.
24. Het is verboden om tanks die huishoudelijk of sanitair afvalwater bevatten leeg te pompen.
25. Alle onregelmatigheden (spills, schade...) moeten onmiddellijk aan de controlekamer gemeld worden (tel. 7 5359 / 7 5360 ). Aangezien TERA als concessionaris van de laad- en loskades instaat voor de veiligheid van de door haar gebruikte dokken, dokwater en installaties, zal TERA op kosten van de vervuiler onmiddellijk alle nodige maatregelen treffen die zij nuttig acht. Zo zal zij op kosten van de vervuiler de bedrijfsbrandweer kunnen inschakelen, de havendiensten verwittigen en zelf gespecialiseerde firma's met een reinigingsopdracht gelasten. De vervuiler zal de kosten van deze interventies niet kunnen afwijzen, tenzij zij voor aanvang van welke interventie dan ook bewijst dat door haar eigen interventie of door in haar opdracht handelende derden, de contaminatie volledig werd opgeruimd. De vervuiler blijft verantwoordelijk voor eventuele resterende vervuiling en voor claims van derden.
26. Het niet naleven van deze bepalingen valt uitsluitend onder de verantwoordelijkheid van de eigenaar en/of kapitein van het schip.
27. Overslag aan de kaden van de TERA is verboden.
28. Het betreden van gesloten ruimten (bvb. scheepstanks) is langs zij de steigers/kaden van TERA niet toegestaan tenzij uitzonderlijk door TERA verantwoordelijke aanvaard en er de nodige en wettelijk voorgeschreven veiligheidsmaatregelen genomen zijn.
29. De lekbak om de laadarm of de dampretour leiding af te koppelen dient voldoende groot te zijn. Het ledigen van de laadarm gebeurt onder atmosferische druk naar de laagst gelegen scheepstank. Eerst dient drain (indien mogelijk) aan boord geopend te worden naar lekbak. Als leeg en na akkoord van TERA personeel, dient valve aan boord (scheepsmanifold) en aan wal gesloten te worden. Daarna dient de aankoppelflens voorzichtig gelost te worden. Bij eventuele problemen (aanwezigheid van veel product) tijdens afkoppelen, aankoppelflens onmiddellijk sluiten en Area Manager (7 5357) verwittigen.
30. Tijdens laad- en losoperaties dienen niveau-alarmen aan boord ingeschakeld te worden.
31. Het ventileren van scheepstanks aan de kades van TERA is verboden.

### **VERKLARING VAN DE KAPITEIN**

Als Kapitein verklaar ik

- 1° dat ik de « Bepalingen betreffende het laden en lossen aan de TotalEnergies Refinery Antwerp - kaden » heb ontvangen en dat alle bemanningsleden van de terminal regels op de hoogte zijn;
- 2° dat gedurende gans de lading/lossing aan boord minstens één bemanningslid in het bezit is van een vakbekwaamheidattest.