

Terminal Voorwaarden

INHOUD

1. Introductie
2. Definities
3. Brand- en ongevallenprocedure
4. VOW Schip-Wal laad/losovereenkomst
5. Noodstopprocedure
- 5A. Steigertabel
- 5A. Vluchtweginstructie
6. Steigercondities
7. Controlelijst laad/losplan
8. Laad-, los-, ballast- en bunkerprocedure
9. Communicatieprocedure

1. INTRODUCTIE

Op de Terminal van Oiltanking Amsterdam B.V. worden ruwe olie, minerale olieproducten, vloeibare gassen en melasse op- en overgeslagen.

Voor de overslagactiviteiten is Oiltanking Amsterdam B.V. uitgerust met: zes gecombineerde pieren voor tanklichters en zeegaande schepen (piers 2, 3, 8, 9, 17 en 18), drie gecombineerde pieren voor tanklichters en coasters (pier 1, 6 en 7), zeven pieren uitsluitend voor tanklichters (pier 4, 5, 6, 10, 11, 12 en 19) en een insteekhaven met de ligplaatsen 14, 15 en 16.

Dit boekje geeft een overzicht van de relevante voorschriften en veiligheidsinstructies ten behoeve van gezagvoerders, bemanningen, reders en charterers.

De uitgangspunten hiervoor zijn de wettelijke voorschriften, de vergunning in het kader van de Wet Milieubeheer, de Havenverordening van de gemeente Amsterdam en de afspraken gemaakt binnen VOTOB (Vereniging van Onafhankelijke Tankopslagbedrijven) en VOW (Verladers Overleg Werkgroep).

Wij verzoeken u met nadruk deze voorschriften aan uw bemanning door te geven en conform te handelen.

Amsterdam, februari 2016, 28e druk.

2. DEFINITIES

Wachtchef

De persoon aangewezen door Oiltanking Amsterdam B.V. verantwoordelijk voor alle activiteiten op de terminal en de steigers tot aan de flens aan boord van de vaartuigen afgemeerd langs de steigers van Oiltanking Amsterdam B.V.

Toegelaten stoffen

Voor laden en/of lossen zijn toegelaten de gevaarlijke stoffen van de klassen 2, 3 en 9 volgens de IMDG code en het ADN.

Klasse 2.1 Brandbare gassen

Klasse 2.2 Niet brandbare - niet giftige gassen

Klasse 2.3 Giftige gassen

Klasse 3.1 Ontvlambare vloeistoffen met een vlampunt lager dan -18°C.

Klasse 3.2 Ontvlambare vloeistoffen met een vlampunt van -18°C tot 23°C.

Klasse 3.3 Ontvlambare vloeistoffen met een vlampunt van 23°C tot en met 61°C.

Klasse 9 Diverse gevaarlijke stoffen, indien zij in tankschepen worden vervoerd en met een vlampunt van meer dan 61°C en ten hoogste 100°C, die niet in andere klassen ingedeeld kunnen worden.

3. BRAND- EN ONGEVALLENPROCEDURE

In geval van brand dienen alle operaties gestopt te worden.

In noodgevallen dient gebruik te worden gemaakt van de op de laadarmen aangebrachte rode noodstopvoorziening.

Brand aan boord van het schip:

Het schip dient de volgende handelingen te verrichten teneinde de onmiddellijke stopzetting van de belading, c.q. de lossing te bewerkstelligen:

alarm geven d.m.v. de sloopshoorn;
de belading c.q. de lossing stoppen en afsluiten;
Oiltanking informeren via de portofoon.

Oiltanking zal: brandalarm maken d.m.v. de sirene;
de belading c.q. de lossing stoppen en afsluiten;
de bedrijfsbrandweer mobiliseren;
de Amsterdamse brandweer waarschuwen;
de havenautoriteiten waarschuwen.

Brand op de terminal:

Oiltanking zal: brandalarm maken d.m.v. de sirene;
de belading c.q. de lossing stoppen en afsluiten.

Het schip zal: de belading c.q. de lossing stoppen en afsluiten;
zich gereed maken voor onmiddellijk vertrek.

In geval van ongevallen aan boord dienen deze aan Oiltanking gemeld te worden zodat er adequate maatregelen getroffen kunnen worden.

4. VOW SCHIP-WAL LAAD/LOS OVEREENKOMST

DE SCHIPPER VAN DE TANKLICHTER ZAL ER VOOR ZORGDRAGEN DAT ALLE BEMANNINGSLEDEN VAN DE TERMINALREGELS OP DE HOOGTE ZIJN.

ALLE ADN REGELS ZIJN ONVERMINDERD VAN KRACHT.

ONGEACHT HET SCHEEPSTYPE ZIJN DE VOLGENDE TERMINALREGELS VAN KRACHT OP ALLE BEZOEKENDE TANKLICHTERS.

1. ROKEN EN OPEN VUUR IS VERBODEN.

- 2. Aanmelden:** Bij de walinstallatie met een nauwkeurige omschrijving van de laad/losopdracht.
- 3. Afmeren:**
- a) Gedurende de gehele periode dat het schip langsij de steiger ligt, op minimaal 4 trossen, waarvan min. 2 staaldraden welke in tegengestelde richting zijn uitgezet.
 - b) Het is niet toegestaan om tijdens de laad/losoperatie schepen langsij af te laten meren. (o.a. bunker/stores)
- 4. Laadarm/slang:**
- a) Aan- en afkoppelen van de laadarm/slang geschiedt uitsluitend in overleg met en in aanwezigheid van de Operator.
 - b) Alvorens de laadarm/slang aan of af te koppelen, overtuigen beide partijen zich ervan dat de betrokken leidingen leeg zijn en de eventueel aanwezige manifoldafsluiters dicht staan.
 - c) Gedurende de tijd dat het schip aan de laadarm/slang is aangekoppeld, mag de scheepsschroef en boegschroef niet gebruikt worden.
- 5. Dekwacht:** Tijdens de laad/los operatie dient er een deskundig bemanningslid onafgebroken aan dek aanwezig te zijn, die zich uitsluitend met de laad/los operatie bezig houdt. Indien het schip voldoet aan de eisen gesteld in ADN hoofdstuk 9.3.2.21.8 / 9.3.3.21.8 dan is toezicht vanuit het stuurhuis toegestaan, met dien verstande dat er regelmatig veiligheidsrondes aan dek worden gemaakt. De (dek)wacht moet minimaal 18 jaar oud zijn.
- 6. Veiligheidsmiddelen:** Alle personen welke zich in de ladingszone bevinden moeten minimaal de volgende persoonlijke beschermingsmiddelen dragen: veiligheidshelm, veiligheidsbril, veiligheidsschoenen, veiligheidshandschoenen en doelmatige werkkleding. Men moet hierbij voldoen aan de voorschriften genoemd in ADN. Voor het betreden van het terrein van de Terminal - zie Terminal regels.
- 7. Openingen:** Ongeacht het scheepstype dienen alle openingen, ramen en deuren gesloten te zijn gedurende de gehele periode dat de lichter langsij de steiger ligt.
- 8. Reparaties:** Reparaties, ongeacht het soort, zijn langs de steiger verboden. Voor uitzonderingen kan contact worden opgenomen met de wachtchef.
- 9. Reiniging:** De bemanning dient alles in het werk te stellen om oppervlaktewaterverontreiniging te voorkomen. Schoonmaken/ontgassen van scheepstanks en het wassen van het dek in de ladingszone is langsij de steiger verboden.
- 10. Onregelmatigheden:** De schipper zal er voor zorgdragen dat alle onregelmatigheden (zoals o.a. overlopers en schade) direct aan de walinstallatie worden gemeld.
- 11. Inspectierondes:** Steeksproefsgewijs kan door het walpersoneel het schip worden bezocht voor een veiligheidsinspectie. Zij zullen zich kenbaar maken aan de scheepsbemanning. Hierna zal een inspectie-rapport worden opgemaakt welke met U zal worden besproken. De kapitein en de reder/eigenaar ontvangen een kopie van dit rapport.

12. HET BETREDEN VAN BESLOTEN RUIMTEN

Het betreden van tanks langsij van onze steigers is uitsluitend toegestaan, met toestemming van het Terminalpersoneel, nadat door u de nodige en wettelijke voorgeschreven veiligheidsmaatregelen genomen zijn..

5. NOODSTOPPROCEDURE

In geval van morsingen

overlopers

lekkages

communicatiestoornissen

zal Oiltanking de belading c.q. de lossing onmiddellijk stoppen.

Het desbetreffende schip is hiertoe eveneens verplicht.

Het schip dient de volgende handelingen te verrichten teneinde de onmiddellijke stopzetting van de belading, c.q. de lossing te bewerkstelligen:

alarm geven d.m.v. de sloopshoorn;

de belading, c.q. de lossing stoppen en afsluiten;

Oiltanking informeren via de portofoon.

Daarnaast heeft Oiltanking te allen tijde de bevoegdheid de belading c.q. de lossing te stoppen indien er onvoldoende toezicht door het sloopspersoneel wordt gehouden en/of indien er zich andere onregelmatigheden voordoen.

In noodgevallen dient gebruik te worden gemaakt van de op de laadarmen aangebrachte rode noodstopvoorziening.

5A. STEIGERTABEL

Tabel steigers				
Gebruik steiger met twee vluchtwegen		Laadarmen en produkten		
Steiger	Scheepslengten [m]	Arm	Diameter	Produkten
1	80-110	1.1	8"/200 mm	Gasolie / Jet
		1.2	8"/200 mm	Mineraal, gas (butaan)
2	geen binnenvaartschepen	2.1	10"/250 mm	Mineraal, gas (butaan)
		2.2	10"/250 mm	Mineraal, gas (butaan)
3	geen binnenvaartschepen	3.1	10"/250 mm	Mineraal, gas (butaan)
		3.2	10"/250 mm	Mineraal, gas (butaan)
		3 A	8"/200 mm	Melasse
		3 B	8"/200 mm	Melasse
4	80-110	4mel.	8"/200 mm	Melasse
		4.1	8"/200 mm	Mineraal, gas (butaan)
5	80-135	5.1	6"/150 mm	Melasse
		5.2	8"/200 mm	Mineraal, gas (butaan)
		5.3	8"/200 mm	Crude oil
6	60-135	6.1	8"/200 mm	Jet
		6.2	8"/200 mm	Mineraal, gas (butaan)
7	80-135	7.1	8"/200 mm	Mineraal, gas (butaan)
8	80-110	8.1	10"/250 mm	Mineraal, gas (butaan)
		8.2	10"/250 mm	Mineraal, gas (butaan)
9	80-110	9.1	10"/250 mm	Mineraal, gas (butaan)
		9.2	10"/250 mm	Mineraal, gas (butaan)
10	80-135	10.1	8"/200 mm	Mineraal, gas (butaan)
11	80-135	11.1	8"/200 mm	Mineraal, gas (butaan)
		11.2	10"/250 mm	Jet
12	80-135	12.1	8"/200 mm	Mineraal, gas (butaan)
		12.2	10"/250 mm	Jet
14	80-135	14.1	8"/200 mm	Mineraal
15	80-135	15.1	8"/200 mm	Mineraal
16	80-135	16.1	8"/200 mm	Mineraal
17	80-135	17.1	10"/250 mm	Mineraal
		17.2	10"/250 mm	Mineraal
		17.3	10"/250 mm	Biodiesel, (Bio)Crude
18	80-135	18.1	10"/250 mm	Mineraal
		18.2	10"/250 mm	Mineraal
		18.3	10"/250 mm	Biodiesel, (Bio)Crude
19	80-135	19.1	8"/200 mm	Biodiesel, (Bio)Crude Gasolie / Glycerine

5B. VLUCHTWEGINSTRUCTIE

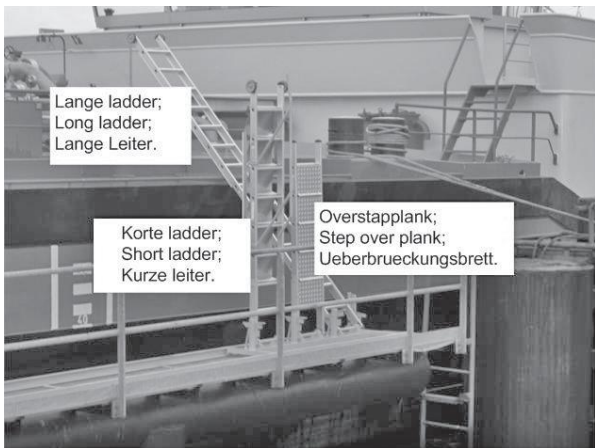
Beste schipper,

zoals u weet moeten er altijd minstens 2 vluchtwegen direct te gebruiken zijn.

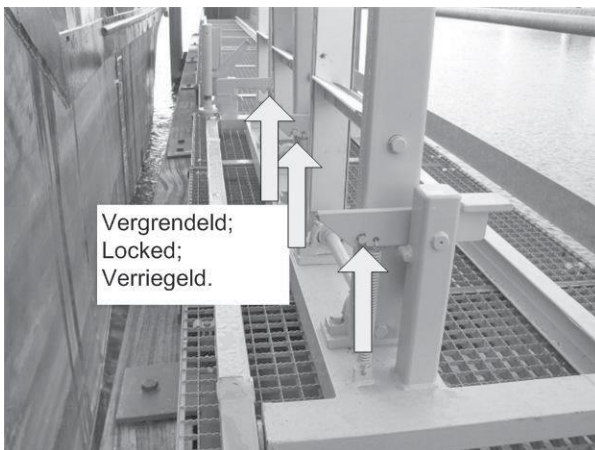
Hiervoor vragen wij u om ervoor zorg te dragen dat er altijd een geschikte ladder, loopbrug of loopplank geplaatst is als het schip meer dan 80 cm hoger dan de steiger ligt of op meer dan 60 cm horizontale afstand van de steiger ligt.

De ladders, loopbrug of loopplank moeten aan boord op een voldoende stevige constructie geplaatst worden.

De lange ladder wordt gebruikt als de plaatsingshoek groter dan circa 50 graden is.



De **korte ladder** zal gebruikt worden in die gevallen waarbij de plaatsingshoek tot circa 50 graden beperkt blijft.



7. STEIGERCONDITIES VAN DE VERENIGING VAN ONAFHANKELIJKE TANKOPSLAGBEDRIJVEN (VOTOB)

Par. 1: Toepassing

Deze voorwaarden zijn van toepassing ten aanzien van:

- ieder schip dat afmeert, ligt en ontmeert aan kaden, steigers, pontons, terreinen en/of installaties van het opslagbedrijf (hierna gezamenlijk: "installatie") alsmede ieder schip dat op enigerlei wijze verbonden wordt of is met een reeds aan de installatie liggend schip, en
- de toegang tot de installatie van opvarenden van een schip of van andere personen afkomstig van en/of gaande naar een schip.

Deze voorwaarden zijn voorts van toepassing op het verrichten van werkzaamheden, het verlenen van diensten en/of het leveren van zaken door het opslagbedrijf aan boord van een schip.

Toepasselijkheid van eventuele voorwaarden die van de zijde van het schip worden gehanteerd wordt uitdrukkelijk van de hand gewezen.

Par. 2: Verantwoordelijkheid gezagvoerder

De kapitein van een zeeschip c.q. de schipper van een binnenschip (hierna: "gezagvoerder") dient ervoor zorg te dragen dat hij en alle andere opvarenden zowel aan boord van het schip als op de installatie de regels, voorschriften, formaliteiten, maatregelen en aanwijzingen, die door of vanwege de overheid en/of het opslagbedrijf zijn en/of worden voorgeschreven nauwlettend in acht te nemen. De gezagvoerder dient ervoor zorg te dragen dat de tussen het opslagbedrijf en de opvarenden van het schip gemaakte afspraken nauwlettend in acht worden genomen. De gezagvoerder dient toezicht te houden op al hetgeen aan boord van het schip geschiedt, ook indien uitgevoerd door personeel van het opslagbedrijf, zowel met betrekking tot het schip als met betrekking tot de lading ervan.

Par. 3: Verbod op vuur en roken

Het gebruik van vuur, waaronder laswerkzaamheden, roken, het gebruik van lucifers, aanstekers en niet goedgekeurde verlichting is in de buitenlucht of in ruimten, waarvan de constructies of het ventilatiesysteem geen bescherming biedt tegen het binnendringen van brandbare gassen, onder alle omstandigheden verboden, zowel op het schip als op de installatie.

Par. 4: Waterverontreiniging

Het is verboden stoffen, tenzij wettelijk toegestaan, op enigerlei wijze waaronder overbevuiling en om welke reden ook op de installatie of in het water terecht te laten komen.

Par. 5: Aanvang en verloop van werkzaamheden

Zodra het opslagbedrijf zich gereed heeft verklaard tot het afleveren respectievelijk ontvangen van de lading, zal met het laden respectievelijk lossen van het schip een aanvang worden gemaakt en daarmee doorlopend dag en nacht, zon- en feestdagen inbegrepen (mits hiertoe van overheidswege vergunning is verleend), worden doorgegaan totdat de gehele lading is geladen respectievelijk gelost.

De gezagvoerder dient ervoor zorg te dragen dat het schip gedurende deze tijd zonder onderbreking en/of vertraging de lading in ontvangst zal nemen respectievelijk lossen met inachtneming van de daarvoor met het opslagbedrijf gemaakte afspraken en de voorschriften en eisen die voor de desbetreffende lading en de installatie gelden en/of worden gesteld.

Par. 6: Kosten van leveranties en werkzaamheden

Door de gezagvoerder of een van de andere opvarenden bij het opslagbedrijf bestelde leveranties, werkzaamheden en/of dienstverlening worden geleverd en/of verricht tegen de bij het opslagbedrijf geldende tarieven.

Par. 7: Verlaten van de ligplaats

De gezagvoerder is gehouden na beëindiging van het laden respectievelijk lossen met zijn schip de ligplaats zo spoedig mogelijk te verlaten. Het opslagbedrijf heeft het recht te verlangen dat het schip van zijn ligplaats wordt verwijderd indien het opslagbedrijf dat noodzakelijk acht met het oog op de veiligheid, het voldoen aan voorschriften en/of aanwijzingen van haven- of andere autoriteiten, de bevordering van een vlotte gang van zaken of indien hiervoor andere redenen aanwezig zijn. Evenzo heeft het opslagbedrijf het recht te verlangen dat het schip, dat aan een daartoe aangewezen meergelegenheid ligplaats heeft genomen en, ondanks gereedheid van de installatie, niet tot laden respectievelijk lossing in staat blijkt, dan wel om enigerlei reden hiertoe niet overgaat, of de belading respectievelijk lossing voor meer dan zes uren onderbreekt, onmiddellijk zijn ligplaats vrijmaakt. Indien het schip niet op eerste verzoek van het opslagbedrijf wordt verwijderd, heeft het opslagbedrijf het recht om het schip te (doen) verwijderen of te (doen) verwijderen voor rekening en risico van de gezagvoerder en eigenaar van het schip.

Par. 8: Overliggen

Het opslagbedrijf kan desgevraagd toestaan dat het schip na het laden respectievelijk lossen aan de ligplaats blijft liggen, zulks tegen een door het opslagbedrijf vast te stellen vergoeding en met dien verstande dat deze voorwaarden onverminderd van toepassing blijven.

Par. 9: Beschikbaarheid ligplaats

Het opslagbedrijf is nimmer aansprakelijk voor schade, overliggend of ander nadeel, door het schip geleden ten gevolge van het feit dat het schip heeft moeten wachten omdat de ligplaats niet beschikbaar, niet bereikbaar, of niet bruikbaar was, ook niet indien tevoren reserveringen zijn gemaakt, dan wel het schip tevoren is aangemeld, of ten gevolge van een afwijking van de volgorde van behandeling van schepen. Evenmin is het opslagbedrijf aansprakelijk voor schade, overliggend of ander nadeel door het schip, dat ligplaats aan een daartoe aangewezen meergelegenheid heeft genomen, geleden ten gevolge van het niet gereed zijn van de installatie tot het afleveren respectievelijk ontvangen van lading of ten gevolge van vertraging of onderbreking van het laden of lossen.

Par. 10: Overslag schip/schip

Voor iedere overslag van zaken, welke plaats zou moeten vinden tussen het schip en enig ander vaartuig, is de voorafgaande toestemming vereist van het opslagbedrijf. Ook indien het opslagbedrijf zodanige overslag heeft toegestaan geschiedt deze onder verantwoordelijkheid van de gezagvoerder en voor rekening en risico van de gezagvoerder en de eigenaar van het schip en niet van het opslagbedrijf.

Par. 11: Aansprakelijkheid

Het schip is bij de installatie uitsluitend voor eigen rekening en risico.

De eigenaar van het schip is aansprakelijk voor schade, verlies, boeten en/of kosten

of ander nadeel geleden door het opslagbedrijf en/of diens personeel en/of derden, onstaan door het schip en/of nalatigheden van personen aan boord van het schip. Onverminderd het elders in deze voorwaarden bepaalde is het opslagbedrijf niet aansprakelijk voor schade, verlies, vorderingen van derden, boeten en/of kosten, op welke wijze ook ontstaan, tenzij bewezen wordt dat die schade, dat verlies, die vorderingen van derden, die boeten en/of kosten veroorzaakt is/zijn door opzet of grove schuld van het opslagbedrijf.

Par. 12: Beperking van de aansprakelijkheid

Deze voorwaarden laten onverlet de beperking(en) van aansprakelijkheid van het schip zoals geregeld bij of krachtens wet of verdrag in die gevallen, waarin het schip tegenover het opslagbedrijf een beroep op een dergelijke beperking geldend kan maken. Onverminderd het elders in deze voorwaarden bepaalde, is de aansprakelijkheid van het opslagbedrijf in elk geval beperkt tot materiële schade en zulks tot een maximum van E 2.268.901 per gebeurtenis of reeks van gebeurtenissen uit één en dezelfde oorzaak ontstaan.

Par. 13: Betreden van de installatie

Opvarenden die zich op de installatie begeven, zomede al diegenen die dat doen op verzoek van de gezagvoerder en/of de opvarenden, doen dit geheel op eigen risico, ook indien dit met toestemming of onder geleide van het opslagbedrijf geschiedt. Het opslagbedrijf is nimmer aansprakelijk voor dood, letsel, schade, verlies, boeten, kosten of ander nadeel geleden in verband met de aanwezigheid bij/op de installatie. Het in deze Paragraaf bepaalde is evenzeer van toepassing op voertuigen waarmede opvarenden of andere personen afkomstig van of gaande naar een schip op/bij de installatie zijn.

Par. 14: Weigering van toegang tot de installatie

Het opslagbedrijf is te allen tijde gerechtigd om de toegang tot de installatie te ontzeggen aan personen die door haar als ongewenst worden beschouwd, en om zulke personen van de installatie te verwijderen of te laten verwijderen.

Par. 15: Naleving van verplichtingen

De eigenaar van het schip is aansprakelijk voor alle gevolgen van niet-naleving van enige op hem respectievelijk de opvarenden van het schip rustende verplichting, waaronder mede begrepen de verplichtingen in verband met deze voorwaarden en/of enige door de gezagvoerder of andere opvarenden van het schip met het opslagbedrijf gemaakte afspraak. Het opslagbedrijf heeft het recht, het laden respectievelijk lossen te stoppen respectievelijk te doen stoppen, wanneer naar zijn mening aan boord van het schip de regels, voorschriften e.d. alsmede de afspraken als bedoeld in Paragraaf 2 van deze voorwaarden niet of niet voldoende worden nageleefd.

Par. 16: Vrijwaring

Onverminderd het elders in deze voorwaarden bepaalde is de eigenaar van het schip gehouden het opslagbedrijf te vrijwaren voor alle vorderingen welke derden - ladingbelanghebbenden hieronder begrepen - tegen het opslagbedrijf geldend maken terzake van door hen geleden schade tengevolge van of in verband met het verrichten van werkzaamheden door personeel van het opslagbedrijf en/of ten gevolge van de niet-naleving door opvarenden van de op hen op grond van deze voorwaarden rustende verplichtingen en/of van de tussen hen en het opslagbedrijf gemaakte afspraken.

De eigenaar van het schip zal het opslagbedrijf voorts vrijwaren voor alle vorderingen van derden, waaronder begrepen opvarenden en belanghebbenden bij voertuigen, tegen het opslagbedrijf wegens dood, letsel, schade, verlies, boeten, kosten of ander nadeel verband houdende met het bepaalde in de Paragraaf 11, tweede alinea, en 13 van deze voorwaarden.

Par. 17: Begeleidende documenten

De gezagvoerder dient ervoor zorg te dragen dat de door het opslagbedrijf opgemaakte documenten, welke de lading begeleiden, correct en tijdig aan de bevoegde autoriteiten en/of de personen voor wie de documenten bestemd zijn worden afgegeven. De gezagvoerder is aansprakelijk voor de gevolgen van niet-naleving van het in deze Paragraaf bepaalde. Desgevraagd dient de gezagvoerder zich te legitimeren.

Par. 18: Betalingen

Alle uit hoofde van deze voorwaarden en/of met de opvarenden gemaakte afspraken aan het opslagbedrijf verschuldigde kosten, vergoedingen en andere bedragen zullen onmiddellijk opeisbaar zijn. De gezagvoerder en de eigenaar van het schip zijn hoofdelijk aansprakelijk voor de betaling van de in de vorige alinea bedoelde bedragen, tenzij schriftelijk anders overeengekomen met het opslagbedrijf.

Par. 19: Toepasselijk recht en bevoegde rechter

Op deze voorwaarden en op de rechtsverhouding tussen het opslagbedrijf en de gezagvoerder en/of opvarenden en/of eigenaar van het schip is Nederlands recht van toepassing. Vorderingen tegen het opslagbedrijf dienen voor de bevoegde Rechter van de plaats waar de desbetreffende installatie van het opslagbedrijf in Nederland is gelegen aanhangig te worden gemaakt. Het opslagbedrijf is bevoegd om vorderingen tegen de gezagvoerder en/of opvarenden en/of eigenaar van het schip en/of ieder ander aanhangig te maken bij de hierboven bedoelde bevoegde Rechter, alsmede bij een andere bevoegde Rechter, in het bijzonder de bevoegde Rechter van de plaats van vestiging van degene tegen wie het opslagbedrijf de betrokken vordering wenst aanhangig te maken.

Par. 20: Verkorte benaming

Deze voorwaarden kunnen worden aangehaald als "VOTOB Steigercondities".

Par. 21: Deponering, vertaling en nietigheid

Deze voorwaarden zijn gedeponereerd ter Griffie van de Arrondissementsrechtbanken te Amsterdam, Dordrecht en Rotterdam op 31 maart 1993.

Bij afwijking tussen de Nederlandse tekst van deze voorwaarden en enige daarvan gemaakte vertaling, of in geval de Nederlandse tekst of enige daarvan gemaakte vertaling op verschillende wijze kan worden geïnterpreteerd, zal de Nederlandse tekst en/of de aan de Nederlandse tekst te geven uitleg beslissend zijn.

Mocht één der Paragrafen van deze voorwaarden ongeldig zijn en/of worden en/of nietig worden verklaard, dan wordt daardoor de geldigheid van de overige Paragrafen niet aangetast.

9. LAAD-, LOS-, BALLAST- EN BUNKERPROCEDURE

Aan ommezijde vermelde vragenlijst dient te worden ingevuld voorafgaande aan de volgende handelingen:

1. het laden en lossen van stoffen van de klassen 2, 3, 6.1, 8 en 9 volgens de IMDG code;
2. het ballasten en ontballasten van tanks die de in 1 bedoelde stoffen hebben bevat en niet zijn schoongemaakt;
3. het laden vanaf de walinstallatie van brandstoffen voor de voortbeweging of het overslaan van scheepsvoorraden aan boord van schepen die de in 1 bedoelde stoffen bevatten of aan boord van schepen die betrokken zijn bij de in 1 en 2 bedoelde handelingen.
4. het laden en lossen van andere dan de in 1 en 3 bedoelde stoffen aan boord van schepen die de in 1 bedoelde stoffen bevatten.

Alvorens begonnen wordt met de handelingen als bovenbedoeld in 1, 2, 3 en 4 moeten de daarvoor te volgen procedures zijn vastgelegd.

Bij het opstellen van de losprocedure voor ruwe olietanks moet rekening worden gehouden met het zogenaamde 'crude oil washing', zoals omschreven in de voor het schip geldende handleiding.

Over deze procedure dient tussen de verantwoordelijke officier van het schip en de verantwoordelijke persoon voor de walinstallatie voor de aanvang overeenstemming te worden bereikt. Gemaakte afspraken dienaangaande moeten schriftelijk worden vastgelegd op een daartoe bestemd formulier.

Bij het opstellen van de procedures m.b.t. laden, lossen, bunkeren en ballasten moet door de kapitein of diens vertegenwoordiger rekening worden gehouden met de belastingen en krachten waaraan het schip kan en mag worden blootgesteld.

Over wijzigingen in de overeengekomen procedure die van invloed daarop kunnen zijn moet tussen beide partijen overeenstemming worden bereikt. Na deze overeenstemming moeten wezenlijke wijzigingen in de procedure zo spoedig mogelijk en tijdig voor het plaatsvinden daarvan, schriftelijk worden vastgelegd. In ieder geval moet het vastleggen geschieden binnen de werktijd van de verantwoordelijke personen aan boord of op de walinstallatie in wier werktijd overeenstemming werd bereikt over de wijziging.

De eigenschappen van de hierboven bedoelde stoffen, de uitrusting van het schip en de walinstallatie, de mogelijkheid van de bemanning van het schip en het personeel van de walinstallatie om de benodigde handelingen te verrichten en voldoende toezicht uit te oefenen zijn de factoren die in overweging genomen dienen te worden om na te gaan of een aantal van de bedoelde

stoffen gelijktijdig kunnen worden behandeld.

De aansluitplaatsen van de leidingen aan boord van het schip en op de walinstallatie moeten gedurende duisternis met veilige armaturen doeltreffend worden verlicht. De verlichtingssterkte moet tenminste 20 lux bedragen.

Indien de eigenschappen van het te behandelen product met betrekking tot statische elektriciteit en de toestand in de te beladen tank dit noodzakelijk maken mag in de betreffende tank gedurende de belading en tot 30 minuten na het einde van de belading geen elektrisch geleidend voorwerp worden ingebracht.

Bij de nadering van een onweer tot op korte afstand van de plaats, waar handelingen als bedoeld in 1 en 2 van het toepassingsgebied worden verricht, moeten deze handelingen worden gestaakt, met uitzondering van handelingen waarbij producten zijn betrokken met een vlampunt hoger dan 61° C. Alle openingen in dek en gasleidingen moeten gesloten worden en tijdens de duur van het onweer gesloten blijven.

Zolang het schip handelingen verricht als bovenbedoeld in 1, 2, 3 en 4 dient het schip zorg te dragen voor een doelmatige wacht aan dek en voor voldoende toezicht op het schip. Voorts dient tijdens het schip in ieder geval een half uur vóór het einde van de belading of lossing de steigerwacht te worden gewaarschuwd.

De wijze van toezicht dient zodanig te zijn dat het optreden van een gevaarlijke situatie tijdens de bovengenoemde handelingen kan worden voorkomen. In het geval dat een gevaarlijke situatie ondanks het toezicht toch optreedt moet het betrokken personeel middelen ter beschikking staan en moet het maatregelen kunnen nemen om deze situatie onmiddellijk op te heffen of de gevolgen ervan zoveel mogelijk te beperken.

Het personeel moet een goede communicatie onderhouden met zijn respectievelijke hoofden van dienst.

Alle rechtstreeks bij de handelingen als bedoeld in 1, 2, 3 en 4 van het toepassingsgebied betrokken personeel dient bekend te zijn met de gevaren van de betrokken stoffen.

Indien de functionaris van de installatie vaststelt dat het toezicht aan boord van het schip niet of niet in voldoende mate wordt uitgeoefend, neemt hij onmiddellijk maatregelen om de communicatie te herstellen.

Hij is bevoegd het laden of lossen te stoppen of te doen stoppen indien de communicatie niet hersteld kan worden en/of er onregelmatigheden plaatsvinden (lekkage, morsingen, enz.) en/of er onvoldoende toezicht door het scheepspersoneel wordt uitgeoefend en/of indien het schip of de opvarenden handelen in strijd met enig voorschrift of met enige afspraak met de installatie.

11. COMMUNICATIEPROCEDURE

Om veiligheidsredenen moet conform de ADN-controlelijst punt 11 een goede communicatie tussen de installatie en het schip verzekerd zijn. Teneinde aan deze wettelijke verplichting te voldoen wordt u een portofoon uitgereikt, welke zich continu binnen gehoorsafstand van het dienstdoende bemanningslid dient te bevinden. U wordt verzocht de instelling op de portofoon, zoals deze gemaakt is bij uitreiking, niet te veranderen, daar anders de betrouwbare werking in het geding kan komen.

De portofoon staat ingesteld op kanaal 1.

Tevens stelt Oiltanking Amsterdam B.V. indien noodzakelijk, een verlengkabel en/of verloop-kabel voor de aansluiting van de overvulbeveiliging ter beschikking.

Wij maken u er op attent dat Oiltanking Amsterdam B.V. u verantwoordelijk zal houden voor elke schade veroorzaakt door moedwillig verkeerd gebruik en nalatige behandeling van de portofoon en de eventueel ter beschikking gestelde kabel(s).

U zult opgeroepen worden met de naam van uw schip vanuit de Oiltanking controlekamer.

U dient Oiltanking op te roepen als volgt:

Oiltanking controlekamer steiger (nummer van steiger waar uw schip ligt)

dit is (naam van uw schip).

Ook in noodsituaties dient u gebruik te maken van de portofoon.

Na de belading/lossing dient u de portofoon en de eventueel ter beschikking gestelde kabel(s) bij de controlekamer in te leveren om de scheepsdocumenten in ontvangst te kunnen nemen.

**afval
in overleg
afvoeren**