

TotalEnergies Refinery Antwerp

Scheldelaan 16
Tel: +32(0)3545.5011

VORSCHRIFTEN FÜR DAS LADEN UND LÖSCHEN VON LEICHTERN AN DEN KAIS DER TotalEnergies Refinery Antwerp

1. Alle im Zusammenhang mit dem Laden und Löschen an Bord ausgeführten Handlungen erfolgen unter der vollständigen und ausschließlichen Verantwortung des Kapitäns oder seiner Angestellten.
2. In Übereinstimmung mit den ARAB [Allgemeine Arbeitsschutzvorschriften] und auf Grund der staatlichen und regionalen Gesetzgebung mit der Sorgepflicht für Dritte muss das Personal der Binnenschiffe in der Lade- und Löschzone während der Lade- und Löschvorgänge persönliche Arbeitsschutzmittel tragen. Die persönlichen Arbeitsschutzmittel bestehen mindestens aus der Arbeitsbekleidung mit langen Ärmeln und langen Hosenbeinen (vorzugsweise Arbeitsoverall), Sicherheitsschuhen und einem Schutzhelm. Beim An- und Abkuppeln ist das Tragen von Arbeitsschutzhandschuhen und die Anwendung eines geeigneten Atemschutzes Pflicht. Die Deckwache ist verpflichtet, während des An- und Abkuppelns sowie während der Lade- und Löschvorgänge eine Schutzbrille zu tragen.
3. Die Bestimmungen der "Polizeiverordnung des Hafens von Antwerpen" müssen strikt eingehalten werden.
4. Alle ADN Vorschriften bleiben weiter in Kraft
5. Die benützten Lade- und Löschschläuche, sowohl vom Schiff als auch von der TotalEnergies Refinery Antwerp (TERA), müssen sich in einem guten Zustand befinden. Der Kapitän muss auf Anforderung der Refinery die Zertifikate über die Druckprüfungen seiner Lade- und Löschschläuche vorlegen können.
6. Die Anschlüsse der Lade- und Löschschläuche, sowohl an Bord als auch an Land, müssen mit neuen Graphitdichtungen versehen sein. Alle Bolzen müssen an den Flanschen angebracht werden und die Schläuche müssen genügend Lose haben, um die normalen Schiffsbewegungen ohne Beschädigung des Lade- und Löschschlauches zu gestatten. Die Anschlüsse an TERA entsprechen alle den ANSI-Normen.
Die leichtere Beladung erfolgt mit Rückgewinnung der beim Laden freigesetzten Dämpfe. Der Anschluss des Dampfrückführungsschlauchs, sowohl an Bord als auch an Land, muss dicht sein. Alle Schrauben müssen in die Flansche eingeführt und ausreichend angezogen sein. Der Dampfrückführungsschlauch muss genügend Spielraum haben, um normale Bewegungen des Schiffes zu ermöglichen, ohne die Dampfrückführungsleitung zu beschädigen.
7. Das An- und Abkuppeln erfolgt stets unter Aufsicht des TERA-Personals. Das bedeutet, dass die Bedienung der Kaiventile, Lade- und Löscharmee oder Lade- und Löschbäume, den sicheren Zugang und hydraulisch betätigten Gangways nur vom TERA-Personal erfolgen darf. Auch das Öffnen oder Schließen der Landabsperrventile ist nur dem TERA-Personal gestattet. Nur das Schnellschlußventil am Ladebaum darf durch die Besatzung über das "Totmann-gerät" oder durch die Not-HALT-Drucktaste am Schiffsliegeplatz betätigt werden!!!! Nach einem NOT-HALT ist eine unverzügliche Kommunikation zwischen Kai und Schiff erforderlich. Bei Leichterfüllungen am seeseitigen Anlegeplatz von TERA kann der NOTSTOPP über das tragbare Funkgerät und vom Anlegeplatz aus aktiviert werden. Der Notstopp schließt die Ventilen am Lade- und Löschbaum.
8. Bevor mit dem Füllen begonnen wird, muss das Schiffspersonal die erforderlichen Hähne an Bord öffnen. Die Füllung kann erst starten, nachdem der "Totmann"-Knopf vom Schiffspersonal aktiviert wurde. Dies ist eine förmliche Bestätigung, dass alle Ventile des Schiffes, einschließlich des Dampfrücklaufventils, in der richtigen Stellung sind. Dadurch wird die automatische Ventile des Ladebaums geöffnet.
9. Es ist verboten - sogar für kürzere Zeit – das Schiff fest zu machen neben einem Schiff in Beladung oder Löschung.
10. An Bord des Schiffes sollte während des Lade- und Löschvorgang ein kompetentes Besatzungsmitglied vom Deck aus eine wirksame Aufsicht führen. Dieser Deckposten muss mindestens 18 Jahre alt sein.
Schiff ist ausgestattet, um aus dem Steuerhaus: beim Laden und Entladen sind immer 2 Personen präsent. Die erste Person ist immer präsent im Steuerhaus und kommuniziert mit dem Lande über Funk. Beim Starten / Stoppen ist die zweite Person erforderlich an Deck. Danach macht die zweite Person wenigstens alle 30 Minuten eine Kontrolle Runde an Deck. Während der gesamten Operation sind beide Personen sofort verfügbar für TERA.
11. Vor Beginn der Ladung wird dem Schiffspersonal leihweise ein "Totmann"-Gerät ausgehändigt, das während des gesamten Füllvorgangs benutzt werden muss. Das Gerät erfüllt vier Aufgaben:
 1. Wird das Totmann-Gerät das erste Mal vom Schiffspersonal betätigt, bedeutet dies, dass an Bord alles in Ordnung ist, um mit der Füllung zu starten.
 2. Der Totmann-Knopf muss regelmäßig gedrückt werden, ansonsten wird die blaue Blinkleuchte am Anlegeplatz aktiviert; wird dann immer noch nicht reagiert, ertönt ein Horn. Reagiert die Schiffsmannschaft auch hierauf nicht, wird die Füllung automatisch unterbrochen.
 3. Das Gerät gibt der Schiffsmannschaft die Möglichkeit bei möglichen Zwischenfällen ebenso an Bord als am Ufer die Füllung selbst notweise zu stoppen (Schließen des Notverschlusses auf der Füllanlage).
 4. Hoher/niedriger Durchfluss: nachdem der "Fuß" in allen zu beladenden Kompartimenten gesetzt wurde, autorisiert die Schiffsmannschaft die Erhöhung des Anfangsdurchflusses, wie in der ADN-Checkliste festgelegt.
12. TERA händigt den Ladegeräten auch leihweise ein Kabel für die Überfüllsicherung aus, das an den oberen Füllstandsalarm des Schiffstanks angeschlossen werden muss. Bei Überfüllalarm am Schiffstank wird die Füllung gestoppt (die automatische Schließvorrichtung auf dem Ladebaum wird aktiv). Auf Entladern ist ein "Stop Pump"-Kabel an Bord, mit dem die Schiffspumpe bei bestimmten Alarmen auf TERA automatisch gestoppt werden kann.
Beide Geräte, sowohl "Totmann" als auch die Kabel müssen vor dem Auslaufen des Schiffes in gutem Zustand zurückgegeben werden. Für eventuelle Beschädigungen oder Verluste wird der Eigner/Reeder des Schiffes haftbar gemacht.

13. An Land werden die Lade- und Löschvorgänge durch das Kaipersonal und über Fernsehkameras durch das Personal im Kontrollraum überwacht. Die Schiffsführer müssen mit diesen Personen die Kommunikationsmethode absprechen, bevor das Laden oder Löschen beginnt. Wenn das Kaipersonal nicht vor Ort ist, steht den Schiffsführern zur Verfügung: das Telefon am Kai (Telefon-Nr. des Kontrollraumes (7 5359/ 7 5360), die Notabschaltung am Kai und über das "Totmann-Gerät", und ein Motorola Funkgerät.
14. Es ist unter allen Umständen verboten zu rauchen, sowohl an Bord als auch am Kai. Diese Regel gilt auch, wenn nicht gelöscht oder geladen wird. Rauchen ist nur im Gebäude des Versanddienstes gestattet.
15. Alle Geräte mit offener Flamme (Heiz-, Koch- und Kühlgeräte) müssen vom Zeitpunkt des Festmachens am Kai der TERA außer Betrieb gesetzt werden. Bei mit Gas betriebenen Anlagen erfolgt dies durch Schließen des Haupthahnes.
16. Motoren und Elektrogeräte, mit Ausnahme der explosionsgeschützten, müssen abgeschaltet werden. Während des Lade- und Löschvorganges darf die Schiffsschraube nicht drehen.
17. Alle Tankdeckel, Sicht- und Peilöffnungen müssen während des Ladens und Löschens geschlossen bleiben.
18. Während des Ladens oder Löschens müssen Türen, Fenster und Lüftungssysteme von Wohnräumen und dem Maschinenraum geschlossen bleiben.
19. Alle Arbeiten wie Rostklopfen, Arbeiten, bei denen Funken entstehen, Schleifen mit elektrischen Maschinen, Arbeiten im Maschinenraum usw. sind an Bord von Schiffen die an den Kais der TERA festgemacht haben, verboten.
20. Illegale Abfallablagerungen sind strengstens verboten.
21. Hausmüll wird im grünen Container deponiert, mit Öl verschmutztem Müll im roten Container. Flüssigkeiten sind verboten.
22. Das Entleeren von Tanks, die Abwasser (vom Sanitär oder vom Haushalt) enthalten ist verboten.
23. Jede Unregelmäßigkeit (Überlauf, Schaden, ...) muß sofort dem Kontrollraum mitgeteilt werden (Tel. 7 5359 /7 5360). Da TERA, als Konzessionär des Lade- und Löschkais, für die Sicherheit der von TERA benutzten Docks, Dockgewässer und Anlagen haftet, wird TERA sofort auf Kosten des Verschmutzers alle Maßnahmen ergreifen, die TERA als erforderlich erachtet. So darf TERA auf Kosten des Verschmutzers die Werksfeuerwehr einschalten, die Hafenverwaltung informieren und selbst spezialisierte Firmen mit der Reinigungsarbeit beauftragen. Der Verschmutzer wird die Übernahme der Kosten dieser Eingriffe nicht ablehnen dürfen, es sei, er beweist noch vor Beginn irgendeines dieser Eingriffe, dass er auf eigene Initiative oder durch in seinem Auftrag handelnde Dritte die Kontamination vollständig beheben hat lassen. Der Verschmutzer haftet für möglicherweise noch vorhandene Restverschmutzungen oder bei Klagen Dritter.
24. Das Nichterfüllen dieser Vorschriften fällt ausschließlich in die Verantwortung des Eigners und/oder Kapitäns des Schiffes.
25. Ohne die ausdrückliche schriftliche Genehmigung des für den Versand Verantwortlichen, ist der Umschlag an den Kais der TERA verboten.
26. Das Betreten von geschlossenen Räumen (z.B. Schiffstanks) ist an den Liegeplätzen/Kais der TERA nicht gestattet, außer wenn dies von dem Verantwortlichen von TERA ausnahmsweise genehmigt wird und die erforderlichen und gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen getroffen wurden.
27. Kondensierte Gase in den Dampfdruckführungsschläuchen werden vor dem Abkoppeln an Bord abgeleitet. Die Tropfschale um den Ladearm oder die Gasrückföhrleitung zu koppeln, muss groß genug sein. Nach dem Entleeren des Ladearms sollte zunächst der Abfluss an Bord zur Tropfschale geöffnet werden. Wenn leer und mit Zustimmung des TERA Verantwortlichen, muss das Ventil an Bord (Schiffsmanifold) und am Kai geschlossen werden. Dann muss die Flanschverbindung zwischen Ladearm und Schiff behutsam geöffnet werden. Falls Probleme (Anwesenheit von viel Produkt) während des Abkoppelns, die Flanschverbindung sofort schließen und den Area Manager (7 5357) verständigen.
28. Die Füllstandsalarne müssen während des Lade- und Löschvorgangs eingeschaltet sein.
29. Es ist verboten, die Tanks zu ventilieren an den Kais der TERA.

ERKLÄRUNG DES KAPITÄNS

Als Kapitän erkläre ich,

1. die „ Vorschriften für das Laden und Löschen von Leichtern an den Kais der TotalEnergies Refinery Antwerp „ erhalten zu haben, und dass meine gesamte Mannschaft die am Terminal anzuwendenden Regeln kennt;
2. dass während des gesamten Lade-/Löschvorgangs immer mindestens ein Mannschaftsmitglied mit dem ADN Schein an Bord sein wird.