Erklärung zur Prüfliste ADN 8.6.3

(Stand ADN 2027)

Allgemeine Informationen

Angaben zum Schiff

Bei „Schiffstyp“ den Typ des Schiffs, die Bauart des Ladetanks, den Typ des Ladetanks und den Öffnungsdruck der Überdruckventile / Hochgeschwindigkeitsventile / Sicherheitsventile gemäß den Begriffsbestimmungen in Abschnitt 1.2.1 und dem Zulassungszeugnis (z. B. C-2-2-50) angeben.

Angaben zur letzten Ladung

Dies betrifft die letzte Ladung aller zu ladenden Tanks.

Für „Entladen/leer/gasfrei“ angeben, ob der Ladetank entladen, leer oder gasfrei ist, gemäß der Begriffsbestimmung in 1.2.1

Angaben zum Laden oder Löschen

Es muss klar sein, auf welchen Ladetank sich die Angabe „Ladetank Nr (n) des Schiffs“ bezieht. Gegebenenfalls sind zusätzliche Informationen zur Unterscheidung der Ladetanks hinzuzufügen (z. B. „Steuerbord 1-1“).

Die „geschätzte Nachlaufmenge“ ist die maximale Produktmenge, die nach Beendigung des aktiven Ladens oder Löschens noch fließen wird. Es handelt sich um die im Schlauch oder Ladearm verbleibende Produktmenge, die ab dem letzten geschlossenen Ventil geschätzt wird, ausgedrückt in Litern. In der Praxis sollte die Menge, bei der das Laden in der letzten Phase gestoppt wird, vereinbart werden, um die Nachlaufmenge sicher aufnehmen zu können.

Der „maximal zulässige Druck im Ladetank“ bezieht sich auf den Höchstdruck des Hochgeschwindigkeitsventils.

Fragen:

Die Liste muss nach dem Anschluss der für den Umschlag vorgesehenen Leitungen und vor Umschlagsbeginn in zweifacher Ausfertigung ausgefüllt und vom Schiffsführer oder einer von den benannten verantwortlichen Personen an Bord und an der Landanlage beauftragten Person, wie in Absatz 7.2.4.10.1 beschrieben, unterschrieben werden.

Frage 1

Vor dem Beladen prüfen beide Beteiligte anhand der Stoffliste für das Schiff, ob das Schiff diese Ladung befördern darf.

Siehe auch 1.4.2.2.1 a), 1.4.3.3 n) und 7.2.1.21.

Frage 2

(bleibt offen)

Frage 3

Unter „gut festgemacht“ wird verstanden, dass das Schiff derartig an der

Landungsbrücke bzw. am Umschlagsteiger befestigt ist, dass es ohne übergebührliche Einwirkung Dritter in keiner Richtung eine Bewegung ausführen kann, die das Umschlagsgerät überbeanspruchen könnte. Dabei ist den an dieser Örtlichkeit gegebenen bzw. voraussehbaren Wasserspiegelschwankungen und Besonderheiten Rechnung zu tragen.

Siehe auch 1.1.4.6, 7.2.4.76 und 7.2.5.3.

Frage 4

Das Schiff muss jederzeit sicher verlassen werden können. Stehen landseitig keine geschützten Fluchtwege oder nur ein Fluchtweg zum schnellen Verlassen des Schiffes im Notfall zur Verfügung, muss schiffseitig ein weiteres geeignetes Fluchtmittel vorhanden sein wenn es gemäß 7.2.4.77 erforderlich ist.

Siehe auch 1.4.3.3 q), 1.4.3.7.1 g) und 7.2.4.77.

Frage 5

Siehe auch 7.2.4.53.

Frage 6

Wenn die Schlauchleitungen während des Ladens oder Löschens verwendet werden sollen, müssen gültige Prüfbescheinigungen für die Schlauchleitungen an Bord vorhanden sein. Das Material der Lade- und Löschleitungen muss den vorgesehenen Beanspruchungen widerstehen können und für den Umschlag der jeweiligen Stoffe geeignet sein. Die Lade- und Löschleitungen zwischen Schiff und Land müssen so angebracht sein, dass sie durch die üblichen Schiffsbewegungen während des Lade- und Löschvorgangs sowie infolge Wasserspiegeländerungen nicht beschädigt werden können. Ebenso müssen alle Flanschverbindungen mit den passenden Dichtungen und genügend Befestigungsmitteln oder anderen Arten von geeigneten Kupplungen (z.B. Klauenkupplung) versehen sein, damit Leckage ausgeschlossen ist.

Für 6.1, Siehe auch 9.3.x.25.

Für 6.3, Siehe auch 1.4.3.3 t) und 1.4.3.7.1 k).

Frage 7

Alle Öffnungen der Gasabfuhrleitungen und Landanschlüsse, die zum Laden und Löschen verwendet werden, müssen mit Sicherheitsventilen versehen sein. Alle Öffnungen, die nicht zum Laden und Löschen verwendet werden, müssen mit einem Blindflansch versehen sein.

Für 7.1, Siehe auch 9.3.x.25.2 f).

Frage 8

Die Rohrverbindungen müssen vor dem Anschließen oder Lösen druckentlastet werden, und die geringste Produktmenge, die freigesetzt werden kann, muss in dem Behälter aufgefangen werden.

Siehe auch 7.2.4.16.5.

Frage 9

Die geeignete Lüftungseinrichtung (Ventilator, Flammendurchschlagsicherungen und Verbindungen) sollte, vor Beginn des Ladens und Löschens, von den Lade-/Löschleitungen ausgebaut werden.

Für 9.1, Siehe auch 7.2.3.25.1 und 7.2.3.25.2.

Für 9.2, Siehe auch 7.2.3.7, 7.2.3.25.1 und 7.2.3.25.2.

Frage 10

Das Laden oder Löschen muss an Bord und an Land derart beaufsichtigt werden, dass im Bereich der Lade-/Löschleitungen zwischen Schiff und Land auftretende Gefahren sofort erkannt werden können. Wenn die Überwachung mit technischen Hilfsmitteln ausgeführt wird, muss zwischen der Landanlage und dem Schiff vereinbart werden, in welcher Weise die Überwachung gesichert ist.

Für 10.1, Siehe auch 1.4.3.7.1 l) und 1.4.3.3 u).

Für 10.2, Siehe auch 7.2.4.40.

Für 10.3, Siehe auch 7.2.4.41.

Frage 11

Für einen sicheren Lade-/Löschvorgang ist eine gute Verständigung zwischen Schiff und Land erforderlich. Zu diesem Zweck dürfen Telefon- und Funkgeräte nur verwendet werden, wenn sie explosionsgeschützt und in Reichweite der Aufsichtsperson angeordnet sind. Die Kommunikation muss während der gesamten Dauer des Lade-/Löschvorgangs gewährleistet sein. Sie muss in einer Sprache erfolgen, die beide Personen verstehen können.

Frage 12

Zusätzlich zu den Anforderungen von 7.2.4.25.5 ADN kann die Verwendung der Gasrückfuhr- und Gasabfuhrleitungen durch andere Vorschriften vorgeschrieben sein, z. B. durch örtliche Vorschriften oder Genehmigungen.

Für 12.1, Siehe auch 7.2.4.25.5.

Für 12.2, Siehe auch 1.4.3.3 s), 1.4.3.7.1 j) und 7.2.4.16.6.

Für 12.3, Siehe auch 1.4.3.3 r), 1.4.3.7.1 i) und 7.2.4.16.12.

Frage 13

13.1: Der einzutragende Druck ist abzustimmen und das Schiff stellt sicher, dass der maximale Betriebsdruck der bordeigenen Löschpumpe(n) den vereinbarten Druck nicht überschreitet.

13.2: Der einzutragende Druck ist abzustimmen und die Ladestelle stellt sicher, dass der maximale Betriebsdruck der landseitigen Ladepumpe den vereinbarten Druck nicht überschreitet.

Siehe auch 7.2.4.16.1.

Frage 14

Vor Beginn des Lade-/Löschvorgangs müssen sich der Vertreter der Landanlage und der Schiffsführer oder die von ihm beauftragte Person an Bord über die anzuwendenden Verfahren einigen. Den besonderen Eigenschaften der zu ladenden oder zu löschenden Stoffe ist Rechnung zu tragen.

Siehe auch 7.2.4.16.16.

Frage 15

Die in 15.3 genannten Systeme müssen während des Betriebs eingeschaltet bleiben.

„Lüftungssysteme“ bezieht sich auf die in Absatz 9.3.x.12.4 beschriebenen Anlagen für Wohnungen, Steuerhaus und Betriebsräume.

Für 15.6, Siehe auch 7.2.3.51.6 und 9.3.x.12.4.

Frage 16

Siehe auch 9.3.x.21.4.

Frage 17

Um eine Rückströmung von der Landseite zu vermeiden, ist das Aktivieren der Überlaufsicherung auf dem Schiff in manchen Fällen beim Löschen erforderlich. Beim Laden ist dies verpflichtend, beim Löschen optional. Falls beim Löschen nicht erforderlich, Frage streichen.

Für 17.1 und 17.2, Siehe auch 7.2.4.13.3 und 9.3.x.21.5.

Frage 18

Siehe auch 7.2.3.22.

Frage 19

Für 19.2: Die Ladetemperatur ist abzustimmen und die Ladestelle stellt sicher, dass die höchstzulässige Ladetemperatur im Rahmen der zulässigen Temperaturen gemäß der Instruktion zur höchstzulässigen Ladetemperatur (7.2.3.28) liegt.

Für 19.2, siehe auch 7.2.3.28.

Für 19.3, siehe auch 7.2.4.29 und 9.3.1.21.11.

Für 19.4, siehe auch 7.2.4.2.9.

Explications relatives à la Liste de contrôle ADN 8.6.3

(Édition ADN 2027)

Renseignements d'ordre général

Informations relatives au bateau

À la question relative au "type de bateau", indiquer le type de bateau, la conception et le type de la citerne à cargaison et la pression d'ouverture des soupapes de surpression/des soupapes de dégagement à grande vitesse/des soupapes de sécurité, conformément aux définitions figurant au 1.2.1 et au certificat d'agrément (par exemple, C-2-2-50).

Informations relatives à la cargaison précédente

Ces informations concernent la cargaison précédente de toutes les citernes à charger.

Pour "Déchargée/vide/dégazée", indiquer si la citerne à cargaison est déchargée, vide ou dégazée, conformément à la définition figurant au 1.2.1.

Informations relatives aux opérations de chargement et de déchargement

Il ne doit pas y avoir d'ambiguïté quant à la citerne à cargaison à laquelle se rapporte tout numéro de la colonne "Numéro(s) de citerne(s) à cargaison du bateau". Si nécessaire, ajouter des informations supplémentaires permettant de distinguer les citernes à cargaison (par exemple, "tribord 1-1").

La "quantité résiduelle estimée" est la quantité maximale de produit qui s'écoulera après l'arrêt du chargement ou du déchargement actif. Il s'agit de la quantité de produit restant dans le tuyau ou le bras de chargement, estimée à partir de la dernière vanne fermée, exprimée en litres. D'un point de vue opérationnel, il faut convenir de la quantité à laquelle le chargement est arrêté lors de la phase finale de l'opération afin de recueillir la quantité résiduelle en toute sécurité.

La "pression maximale admissible dans la citerne à cargaison" désigne la pression maximale de la soupape de dégagement à grande vitesse.

Questions

La liste doit être remplie après le raccordement des tuyauteries prévues pour la manutention et avant le début de la manutention en deux exemplaires et signée par le conducteur ou par une personne mandatée par les personnes responsables désignées à bord et dans l'installation à terre, comme décrit au 7.2.4.10.1.

Question 1 :

Avant le chargement, les deux parties vérifient dans la liste des matières transportables par le bateau si le bateau est autorisé à transporter cette cargaison.

Voir aussi les 1.4.2.2.1 a), 1.4.3.3 n) et 7.2.1.21.

Question 2 :

(Réservé)

Question 3 :

Par "bien amarré" on entend que le bateau est fixé au débarcadère ou au poste de transbordement de telle manière que sans intervention de tiers il ne puisse bouger dans aucun sens pouvant entraver le dispositif de transbordement. Il faut tenir compte des fluctuations locales données et prévisibles du niveau d'eau et particularités.

Voir aussi les 1.1.4.6, 7.2.4.76 et 7.2.5.3.

Question 4 :

Il doit être possible à tout moment de quitter le bateau en toute sécurité. Si du côté terre il n'y a pas de chemins de repli protégés ou seulement un chemin pour quitter rapidement le bateau en cas d'urgence, il doit y avoir côté bateau un moyen de fuite supplémentaire (si nécessaire conformément aux dispositions du paragraphe 7.2.4.77).

Voir aussi les 1.4.3.3 q), 1.4.3.7.1 g) et 7.2.4.77.

Question 5

Voir aussi le 7.2.4.53.

Question 6

Si les tuyauteries flexibles doivent être utilisées pendant le chargement ou le déchargement, une attestation de contrôle valable doit être à bord pour celles-ci. Le matériau des tuyauteries de chargement et de déchargement doit résister aux contraintes prévues et être approprié au transbordement de la matière en cause. Les tuyauteries de chargement et de déchargement entre le bateau et la terre doivent être placées de manière à ne pas être endommagées par les mouvements ordinaires du bateau au cours du chargement et du déchargement, ni par des fluctuations du niveau d'eau. En outre, tous les raccordements de brides doivent être munis de joints correspondants et de moyens de fixation suffisants ou d'autres types de raccord appropriés (par exemple, raccords à griffes) pour que des fuites soient exclues.

Pour la question 6.1, voir aussi le 9.3.x.25.

Pour la question 6.3, voir aussi les 1.4.3.3 t) et 1.4.3.7.1 k).

Question 7

Toutes les ouvertures de la conduite d'évacuation de gaz et des raccordements aux installations utilisées pour le chargement et le déchargement, à travers lesquelles s'effectue le chargement ou le déchargement, doivent être munies de soupapes de sécurité. Toutes les ouvertures doivent être munies d'une bride borgne lorsqu'elles ne sont pas utilisées pour le chargement et le déchargement.

Pour la question 7.1, voir aussi le 9.3.x.25.2 f).

Question 8

Les tuyaux de raccordement doivent être détendus avant d'être connectés ou déconnectés et la quantité minimale de produit pouvant être libérée doit être recueillie dans le récipient.

Voir aussi le 7.2.4.16.5.

Question 9

Le dispositif de ventilation approprié (ventilateur, coupe-flammes et pièces de raccordement) doit être déconnecté de la tuyauterie de chargement et de déchargement avant le début du chargement et du déchargement.

Pour la question 9.1, voir aussi les7.2.3.25.1 et 7.2.3.25.2.

Pour la question 9.2, voir aussi les 7.2.3.7, 7.2.3.25.1 et 7.2.3.25.2.

Question 10 :

Le chargement ou déchargement doit être surveillé à bord et à terre de manière que des dangers susceptibles de se produire dans la zone des tuyauteries de chargement et de déchargement entre le bateau et la terre puissent être immédiatement reconnus. Lorsque la surveillance est effectuée grâce à des moyens techniques auxiliaires, il doit être convenu entre l'installation à terre et le bateau de quelle manière la surveillance est assurée.

Pour la question 10.1, voir aussi les 1.4.3.7.1 l) et 1.4.3.3 u).

Pour la question 10.2, voir aussi le 7.2.4.40.

Pour la question 10,3, voir aussi le 7.2.4.41.

Question 11 :

Une bonne communication entre le bateau et la terre est nécessaire au déroulement sûr des opérations de chargement/déchargement. À cet effet les appareils téléphoniques et radiophoniques ne peuvent être utilisés que s'ils sont d'un type protégé contre les explosions et installés à portée de la personne chargée de la surveillance. La communication doit être assurée pendant toute la durée de l'opération de chargement ou de déchargement, dans une langue que les deux personnes peuvent comprendre.

Question 12

Outre les prescriptions énoncées au 7.2.4.25.5 de l'ADN, d'autres réglementations, telles que les dispositions relatives aux autorisations ou les réglementations locales, peuvent prescrire l'utilisation de la conduite d'évacuation de gaz et de la conduite de retour de gaz.

Pour la question 12.1, voir aussi le 7.2.4.25.5.

Pour la question 12.2, voir aussi les 1.4.3.3 s), 1.4.3.7.1 j) et 7.2.4.16.6.

Pour la question 12.3, voir aussi les 1.4.3.3 r), 1.4.3.7.1 i) et 7.2.4.16.12.

Question 13

13.1 : La pression à indiquer est déterminée en accord avec le responsable du bateau afin que la pression maximale de service de la ou des pompes de déchargement de la cargaison du bateau ne dépasse pas la pression convenue.

13.2 : La pression à indiquer est déterminée en accord avec le responsable du poste de chargement afin que la pression maximale de service de la pompe à terre ne dépasse pas la pression convenue.

Voir aussi le 7.2.4.16.1.

Question 14

Avant le début des opérations de chargement/déchargement les représentants de l'installation à terre et le conducteur ou la personne qu'il a mandatée doivent s'entendre sur les procédures à suivre. Il faut tenir compte des propriétés particulières des matières à charger ou à décharger.

Voir aussi le 7.2.4.16.16.

Question 15

Les systèmes mentionnés à la question 15.3 doivent rester activés pendant l'opération.

Les "systèmes de ventilation" désignent les systèmes destinés aux logements, à la timonerie et aux locaux de service, tels que décrits au 9.3.x.12.4.

Pour la question 15.6, voir aussi les 7.2.3.51.6 et 9.3.x.12.4.

Question 16

Voir aussi le 9.3.x.21.4.

Question 17 :

Afin d'éviter un reflux depuis la terre, l'activation du dispositif de sécurité contre le surremplissage à bord du bateau est aussi nécessaire dans certains cas lors du déchargement. Ceci est obligatoire durant le chargement et optionnel durant le déchargement. Biffer la question si ceci n'est pas nécessaire durant le déchargement.

Pour les questions 17.1 et 17.2, voir aussi les 7.2.4.13.3 et 9.3.x.21.5.

Question 18

Voir aussi le 7.2.3.22.

Question 19

Pour la question 19.2 : La température de chargement est déterminée d'un commun accord et le responsable du poste de chargement veille à ce que la température maximale admissible de chargement se situe dans la plage de températures admissibles, comme décrit dans l'instruction relative à la température maximale de chargement (7.2.3.28).

Pour la question 19.2, voir aussi le 7.2.3.28.

Pour la question 19.3, voir aussi les 7.2.4.29 et 9.3.1.21.11.

Pour la question 19.4, voir aussi le 7.2.4.2.9.

Toelichting bij de ADN-controlelijst 8.6.3

(stand ADN 2027)

Algemene informatie

Gegevens van het schip

Bij “scheepstype” moeten het type schip, de bouwwijze van de ladingtank, het type ladingtank en de openingsdruk van de overdrukventielen / snelafblaasventielen / veiligheidsventielen overeenkomstig de begripsomschrijvingen in 1.2.1 en het certificaat van goedkeuring (bijv. C-2-2-50) worden vermeld.

Gegevens van de voorgaande lading

Dit betreft de voorgaande lading van alle te beladen tanks.

Bij “ontladen/leeg/gasvrij” moet overeenkomstig de begripsomschrijving in 1.2.1 worden aangegeven of de ladingtank ontladen, leeg of gasvrij is.

Gegevens met betrekking tot het laden of lossen

Het moet duidelijk zijn op welke ladingtank de vermelding “nummer(s) van de ladingtank(s) van het schip” betrekking heeft. Indien nodig moeten aanvullende gegevens worden vermeld om de ladingtanks van elkaar te onderscheiden (bijv. “stuurboord 1-1”).

De “geschatte nastroomhoeveelheid” is de maximale hoeveelheid product die na beëindiging van het actieve laden of lossen nog zal doorstromen. Het gaat om de in de slang of laadarm achterblijvende hoeveelheid product, geschat vanaf het laatst gesloten ventiel en uitgedrukt in liter. In de praktijk moet worden afgesproken bij welke hoeveelheid het laden in de laatste fase wordt gestopt, zodat de nastroomhoeveelheid veilig kan worden opgenomen.

De “maximaal toelaatbare druk in de ladingtank” heeft betrekking op de maximale druk van het snelafblaasventiel.

Vragen

De lijst moet na het aansluiten van de voor de overslag bestemde leidingen en vóór het begin van de overslag in tweevoud worden ingevuld en ondertekend door de schipper of een door hem aangewezen verantwoordelijke persoon aan boord en door de verantwoordelijke persoon van de walinstallatie, zoals beschreven in 7.2.4.10.1.

Vraag 1

Vóór het laden controleren beide betrokken partijen aan de hand van de stoffenlijst voor het schip of het schip deze lading mag vervoeren.

Zie ook 1.4.2.2.1 a), 1.4.3.3 n) en 7.2.1.21.

Vraag 2

(gereserveerd)

Vraag 3

Onder “goed gemeerd” wordt verstaan dat het schip zodanig aan de landingsbrug respectievelijk de overslagsteiger is vastgemaakt dat het, zonder buitensporige invloed van derden, in geen enkele richting een beweging kan maken waardoor de overslaginrichting overmatig zou kunnen worden belast. Daarbij moet rekening worden gehouden met de ter plaatse aanwezige of te verwachten schommelingen van de waterstand en met plaatselijke bijzonderheden.

Zie ook 1.1.4.6, 7.2.4.76 en 7.2.5.3.

Vraag 4

Het schip moet te allen tijde veilig kunnen worden verlaten. Indien aan de wal geen beschermde vluchtwegen of slechts één vluchtweg beschikbaar is om het schip in een noodgeval snel te verlaten, moet aan boord een ander geschikt vluchtmiddel aanwezig zijn wanneer dit overeenkomstig 7.2.4.77 vereist is.

Zie ook 1.4.3.3 q), 1.4.3.7.1 g) en 7.2.4.77.

Vraag 5

Zie ook 7.2.4.53.

Vraag 6

Wanneer de slangen tijdens het laden of lossen worden gebruikt, moeten geldige keuringscertificaten voor de slangen aan boord aanwezig zijn. Het materiaal van de laad- en losleidingen moet bestand zijn tegen de te verwachten belastingen en geschikt zijn voor de overslag van de betreffende stoffen. De laad- en losleidingen tussen schip en wal moeten zo zijn aangebracht dat zij niet kunnen worden beschadigd door de gebruikelijke scheepsbewegingen tijdens het laden en lossen of door veranderingen van de waterstand. Ook moeten alle flensverbindingen zijn voorzien van passende pakkingen en voldoende bevestigingsmiddelen, of van andere geschikte koppelingen (bijv. klauwkoppelingen), zodat lekkage wordt uitgesloten.

Voor 6.1: zie ook 9.3.x.25.

Voor 6.3: zie ook 1.4.3.3 t) en 1.4.3.7.1 k).

Vraag 7

Alle openingen van gasafvoerleidingen en walaansluitingen die voor het laden en lossen worden gebruikt, moeten van veiligheidsventielen zijn voorzien. Alle openingen die niet voor het laden en lossen worden gebruikt, moeten met een blindflens zijn afgesloten.

Voor 7.1: zie ook 9.3.x.25.2 f).

Vraag 8

De leidingverbindingen moeten vóór het aansluiten of loskoppelen drukloos worden gemaakt. De kleinst mogelijke hoeveelheid product die daarbij kan vrijkomen, moet in de opvangvoorziening worden opgevangen.

Zie ook 7.2.4.16.5.

Vraag 9

De geschikte ventilatie-inrichting (ventilator, vlamkerende inrichtingen en verbindingen) moet vóór het begin van het laden en lossen van de laad- en losleidingen worden losgekoppeld.

Voor 9.1: zie ook 7.2.3.25.1 en 7.2.3.25.2.

Voor 9.2: zie ook 7.2.3.7, 7.2.3.25.1 en 7.2.3.25.2.

Vraag 10

Het laden of lossen moet aan boord en aan de wal zodanig worden bewaakt dat gevaren in het gebied van de laad- en losleidingen tussen schip en wal onmiddellijk kunnen worden onderkend. Wanneer het toezicht met technische hulpmiddelen wordt uitgevoerd, moeten de walinstallatie en het schip afspreken hoe het toezicht wordt gewaarborgd.

Voor 10.1: zie ook 1.4.3.7.1 l) en 1.4.3.3 u).

Voor 10.2: zie ook 7.2.4.40.

Voor 10.3: zie ook 7.2.4.41.

Vraag 11

Voor een veilig laad- of losproces is een goede communicatie tussen schip en wal noodzakelijk. Telefoon- en radioapparatuur mag hiervoor alleen worden gebruikt wanneer deze explosieveilig is en zich binnen het bereik van de toezichthoudende persoon bevindt. De communicatie moet gedurende het gehele laad- of losproces gewaarborgd zijn en plaatsvinden in een taal die beide personen begrijpen.

Vraag 12

Naast de eisen van 7.2.4.25.5 ADN kan het gebruik van gasretour- en gasafvoerleidingen ook door andere voorschriften verplicht zijn gesteld, bijvoorbeeld door plaatselijke voorschriften of vergunningen.

Voor 12.1: zie ook 7.2.4.25.5.

Voor 12.2: zie ook 1.4.3.3 s), 1.4.3.7.1 j) en 7.2.4.16.6.

Voor 12.3: zie ook 1.4.3.3 r), 1.4.3.7.1 i) en 7.2.4.16.12.

Vraag 13

13.1: De in te vullen druk moet worden afgestemd. Het schip waarborgt dat de maximale werkdruk van de eigen lospomp(en) de overeengekomen druk niet overschrijdt.

13.2: De in te vullen druk moet worden afgestemd. De laadinstallatie waarborgt dat de maximale werkdruk van de laadpomp aan de wal de overeengekomen druk niet overschrijdt.

Zie ook 7.2.4.16.1.

Vraag 14

Vóór het begin van het laad- of losproces moeten de vertegenwoordiger van de walinstallatie en de schipper of de door hem aangewezen persoon aan boord overeenstemming bereiken over de toe te passen procedures. Daarbij moet rekening worden gehouden met de bijzondere eigenschappen van de te laden of te lossen stoffen.

Zie ook 7.2.4.16.16.

Vraag 15

De in 15.3 genoemde systemen moeten tijdens het bedrijf ingeschakeld blijven.

“Ventilatiesystemen” verwijst naar de in 9.3.x.12.4 beschreven installaties voor woningen, stuurhuis en bedrijfsruimten.

Voor 15.6: zie ook 7.2.3.51.6 en 9.3.x.12.4.

Vraag 16

Zie ook 9.3.x.21.4.

Vraag 17

Om terugstroming vanaf de wal te voorkomen, kan het in sommige gevallen nodig zijn de overvulbeveiliging op het schip tijdens het lossen te activeren. Bij het laden is dit verplicht; bij het lossen is dit facultatief. Indien dit bij het lossen niet nodig is, moet de vraag worden doorgehaald.

Voor 17.1 en 17.2: zie ook 7.2.4.13.3 en 9.3.x.21.5.

Vraag 18

Zie ook 7.2.3.22.

Vraag 19

Voor 19.2: De beladingstemperatuur moet worden afgestemd. De laadinstallatie waarborgt dat de maximaal toelaatbare beladingstemperatuur binnen het toegestane temperatuurbereik ligt overeenkomstig de instructie voor de maximaal toelaatbare beladingstemperatuur (7.2.3.28).

Voor 19.2: zie ook 7.2.3.28.

Voor 19.3: zie ook 7.2.4.29 en 9.3.1.21.11.

Voor 19.4: zie ook 7.2.4.2.9.

Explanation to the Checklist ADN 8.6.3

(edition ADN 2027)

General information

Particulars of vessel

For “vessel type”, state the type of vessel, cargo tank design, type of cargo tank and opening pressure of the pressure relief valves/high-velocity vent valves/safety valves following the definitions given in 1.2.1 and the certificate of approval (for example, C-2-2-50).

Particulars of last cargo

This concerns the last cargo of all tanks to be loaded.

For “Discharged/empty/gas free” indicate whether the cargo tank is discharged, empty or gas free according to the definition of 1.2.1.

Particulars of loading/unloading

It must be clear to which cargo tank the “cargo tank number(s) of vessel” refers. Where necessary, add additional information to distinguish between cargo tanks (e.g. “starboard 1-1”).

The “estimated residual quantity” is the maximum quantity of product that will flow after active loading or unloading has stopped. It is the amount of product remaining in the hose or loading arm estimated from the last closed valve, expressed in litres. Operationally, the quantity at which loading is stopped in the final stage should be agreed upon in order to safely receive the residual quantity.

The “permissible maximum pressure in the cargo tank” refers to the maximum pressure of the high-velocity vent valve.”

Questions

The list must be completed, after the pipes intended for the handling are connected and prior to the handling, in duplicate and signed by the master or a person mandated by the designated responsible persons on board and at the shore facility, as described in 7.2.4.10.1.

Question 1

Prior to loading, both parties will check whether the vessel is permitted to carry this cargo by means of the vessel substance list.

See also 1.4.2.2.1 (a), 1.4.3.3 (n), 7.2.1.21.

Question 2

(Reserved)

Question 3

“Well moored” means that the vessel is fastened to the pier or the cargo transfer station in such a way that, without intervention of a third person, movements of the vessel in any direction that could hamper the operation of the cargo transfer gear will be prevented. Established or predictable variations of the water–level at that location and special factors have to be taken into account.

See also 1.1.4.6, 7.2.4.76, 7.2.5.3.

Question 4

It must be possible to escape safely from the vessel at any time. If there is none or only one protected escape route available at the shoreside for a quick escape from the vessel in case of emergency, a suitable means of escape has to be provided on the vessel side if required in accordance with 7.2.4.77.

See also 1.4.3.3 (q), 1.4.3.7.1 (g), 7.2.4.77.

Question 5

See also 7.2.4.53.

Question 6

In case the hose assemblies are to be used during loading or unloading a valid inspection certificate for the hose assemblies must be available on board. The material of the piping for loading and unloading must be able to withstand the expected loads and be suitable for cargo transfer of the respective substances. The piping for loading and unloading between vessel and shore must be placed so that it cannot be damaged by ordinary movements of the vessel during the loading and unloading process or by variations of the water. In addition, all flanged joints must be fitted with appropriate gaskets and sufficient bolt connections or other types of suitable couplings (e.g. claw coupling) in order to exclude the possibility of leakage.

For 6.1, see also 9.3.x.25.

For 6.3, see also 1.4.3.3 (t), 1.4.3.7.1 (k).

Question 7

All openings of the venting piping and connections to shore installations used for loading and unloading, through which the loading and unloading operation is carried out, must be provided with safety valves. All openings, when not in use for loading and unloading, must be fitted with a blind flange.

For 7.1, see also 9.3.x.25.2 (f).

Question 8

Pipe connections must be relieved of pressure prior to connection or disconnecting and the minimal amount of product that may be released must be caught in the receptacle.

See also 7.2.4.16.5.

Question 9

The suitable venting equipment (fan, flame arresters and connecting pieces) should be disconnected from the piping for loading and unloading before the loading and unloading starts.

For 9.1, see also 7.2.3.25.1, 7.2.3.25.2.

For 9.2, see also 7.2.3.7, 7.2.3.25.1, 7.2.3.25.3.

Question 10

Loading/unloading must be supervised on board and ashore so that dangers which may occur in the vicinity of piping for loading and unloading between vessel and shore can be recognized immediately. When supervision is effected by additional technical means it must be agreed between the shore installation and the vessel how it is to be ensured.

For 10.1, see also 1.4.3.7.1 (l), 1.4.3.3 (u).

For 10.2, see also 7.2.4.40.

For 10.3, see also 7.2.4.41.

Question 11

For a safe loading/unloading operation good communications between vessel and shore are required. For this purpose telephone and radio equipment may be used only if of an explosion protected type and located within reach of the supervisor. Communication must be ensured for the entire duration of the loading/unloading operation. It must take place in a language both persons can understand.

Question 12

In addition to the requirement of 7.2.4.25.5 of ADN, other regulations could prescribe the use of the vapour return piping and the venting piping, such as local regulations or permits.

For 12.1, see also 7.2.4.25.5.

For 12.2, see also 1.4.3.3 (s), 1.4.3.7.1 (j), 7.2.4.16.6.

For 12.3, see also 1.4.3.3 (r), 1.4.3.7.1 (i), 7.2.4.16.12.

Question 13

13.1: The pressure to be filled in, is determined in agreement, the vessel ensures that the maximum working pressure of the vessel's cargo discharge pump(s) does not exceed the agreed pressure.

13.2: The pressure to be filled in, is determined in agreement, the loading place ensures that the maximum working pressure of the shore pump does not exceed the agreed pressure.

See also 7.2.4.16.1.

Question 14

Before the start of the loading/unloading operation the representative of the shore facility and the master or the person mandated by him must agree on the applicable procedure. The specific properties of the substances to be loaded/unloaded have to be taken into account.

See also 7.2.4.16.16.

Question 15

The systems mentioned in 15.3 must remain switched on during the operation.

“Ventilation systems” refers to systems for the accommodation, wheelhouse and service spaces as described in 9.3.x.12.4.

For 15.6, see also 7.2.3.51.6, 9.3.x.12.4.

Question 16

See also 9.3.x.21.4.

Question 17

To prevent backflow from the shore, it is also necessary to activate the overflow prevention device on the vessel under certain circumstances when unloading. It is obligatory during loading and optional during unloading. Delete this item if it is not necessary during unloading.

For 17.1 and 17.2, see also 7.2.4.13.3, 9.3.x.21.5.

Question 18

See also 7.2.3.22.

Question 19

For 19.2: The loading temperature is determined in agreement, the loading place ensures that the permissible maximum loading temperature is within the permissible temperatures as described in instruction on maximum loading temperature (7.2.3.28).

For 19.2, see also 7.2.3.28.

For 19.3, see also 7.2.4.29, 9.3.1.21.11.

For 19.4, see also 7.2.4.2.9.