



Ship Inspection Report (SIRE) Programma

**Vragenlijst voor de inspectie van
binnenvaartschepen die olie, chemicaliën en gas
vervoeren, waaronder de gebruikte sleep- en
duwboten.**

(BIQ-EBIS 9 - Regio Europees binnenland)

1 januari 2021

OCIMF (Oil Companies International Marine Forum)

Inhoudsopgave

SECTIE 1.....	4
SECTIE 2.....	5
SECTIE 3.....	6
SECTIE 4.....	9
SECTIE 5.....	12
Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen	13
Hoofdstuk 2 – Binnenvaartcertificaten en statutaire gegevens/documenten.....	16
Hoofdstuk 3 – Bemanningcertificaten voor binnenvaartschepen en training.....	188
Hoofdstuk 4 – Veiligheid en gezondheid.....	21
Hoofdstuk 5 – Drugs- en alcoholbeleid	30
Hoofdstuk 6 – Brandblus- en reddingsmiddelen	32
Hoofdstuk 7 – Bescherming van het milieu	36
Hoofdstuk 8 – Ladingoverslag	39
Hoofdstuk 9 – Stuurhuis en navigatie	45
Hoofdstuk 10 – Afmeren/koppelen.....	499
Hoofdstuk 11 – Machinekamer	51
Hoofdstuk 12 – Operationele veiligheid	54
Hoofdstuk 13 – Orde en netheid/staat van onderhoud	59
Hoofdstuk 14 – Ladingmeting en ladingbeheer.....	60
Hoofdstuk 15 – Vloeibaar aardgas (LNG)-voortstuwning.....	62

SECTIE 1

1.1 Introductie en achtergrond

Het SIRE-programma / Ship Inspection Report Programme (SIRE) werd ingevoerd in 1993 door OCIMF en maakt het leden mogelijk om rapporten van scheepsinspecties te delen met andere OCIMF leden.

Deelname aan dit programma is vrijwillig voor zowel een indienend OCIMF-lid als voor ~~een~~ ontvangende leden van het programma. Elke deelnemer die rapporten van het systeem ontvangt bepaalt volledig zelf hoe de informatie in deze rapporten te beoordelen.

Het SIRE-programma maakt het de Operator van een te inspecteren schip mogelijk om schriftelijk commentaar in te dienen over de gedane waarnemingen in het rapport. Deze inspectierapporten staan in de SIRE-database die door de ontvangende leden kan worden gebruikt om rapporten te bekijken of te downloaden.

1.2 Herzieningen van het SIRE-programma

Het SIRE-programma is sinds de invoering in 1993 enkele keren herzien. De eerste herziening vond plaats in 1997 en gaf ontvangers van het programma toegang tot de rapporten en maakte het Operators mogelijk om opmerkingen te maken.

In deze herziening werden twee belangrijke wijzigingen in het programma doorgevoerd. Deze wijzigingen omvatten de:

1. Procedure voor uniforme scheepsinspecties; en de
2. Specifieke vragenlijst voor schepen / Vessel Particular Questionnaire (VPQ).

Het oorspronkelijke programma uit 1993 gaf inspecterende OCIMF-leden de vrijheid om zelf hun inspectieprotocol en rapporteringsformaat te kiezen. De procedure voor uniforme scheepsinspecties van 1997 bracht hierin verandering. De vragenlijst voor scheepsinspecties / Vessel Inspection Questionnaire (VIQ) was een nieuw ontwikkeld OCIMF-document dat werd ingevoerd in 1997.

De VIQ is sindsdien regelmatig herzien met bijgewerkte vragenlijsten met uitgaven in 2004, 2005, 2008, 2009, 2012, 2014 en 2018. De VPQ werd ingevoerd in 2003.

De herzieningen van 2004 bevatten meer belangrijke wijzigingen in de inspectieprocedure en voegden een groot aantal nieuwe typen vaartuigen toe die binnen het programma worden geïnspecteerd. Deze worden gezamenlijk schepen genoemd.

binnenvaartschepen

Het SIRE-programma werd in 2005 uitgebreid met de inspectie van binnenvaartschepen en tankwagens die (verpakte) aardolieproducten, chemicaliën of (verpakt) gas vervoeren. Sleep- en duwboten die gebruikt worden bij binnenvaartschepen die de bovengenoemde producten vervoeren kunnen ook binnen het SIRE-programma worden geïnspecteerd.

De inspecties van deze schepen worden uitgevoerd met vragenlijsten die specifiek zijn voor het type vaartuig en de geografische gebieden waarin ze actief zijn.

Op 1 januari 2021 wordt het programma uitgebreid met een vragenlijst voor de inspectie van binnenvaartschepen die olie, chemicaliën en gas vervoeren in Europa, met inbegrip van sleep- en duwboten. Deze vragenlijst is gebaseerd op de vragenlijst die wordt gebruikt door het Europese Binnenvaart Inspectie Systeem (EBIS) en is bestemd voor het Europese binnenland.

Met de toevoeging van de BIQ-EBIS9-vragenlijst worden er vijf regionale vragenlijsten gebruikt in het SIRE-programma:

- i. BIQ5 Noord-Amerika (NA)
- ii. BIQ5 Zuid- en Centraal-Amerika (S&CA)
- iii. BIQ5 Europa (EUR)
- iv. BIQ-EBIS9 Europese binnenland en
- v. BIQ5 Rest van de wereld (RoW) of Internationale vragenlijst.

1.3 Procedure voor uniforme scheepsinspecties

Dit uitgangspunt vormt de basis voor het SIRE-programma en verplicht deelnemende indienende bedrijven en inspecteurs om een uniforme inspectieprocedure te volgen.

Deze procedure heeft een *inspectie-element* en een *rapportelement*.

Het inspectie-element gebruikt een reeks gedetailleerde vragenlijsten die passen bij het te inspecteren type vaartuig. Deze vragenlijsten worden gebruikt voor het onderzoeken van veiligheids- en verontreinigingsproblemen. Inspecteurs van de indienende bedrijven moeten ongeacht hun werkstatus – in dienst of als contractant – al deze vragen beantwoorden.

De vragen gaan over het algemeen vergezeld van toelichtende teksten en/of verwijzingen naar brondocumenten over regelgevingen en beste praktijken in de branche. Hun doel is om inspecteurs te helpen bij het beantwoorden van de vragen in het inspectierapport.

Het rapportelement wordt opgesteld uit de volledig ingevulde elektronische vragenlijst die voor verdere afhandeling direct bij de SIRE-website kan worden ingediend of eerst bij het indienend bedrijf en dan pas bij de Operator van het vaartuig en SIRE.

SECTIE 2

2.1 Vragenlijst voor scheepsinspecties / Vessel Inspection Questionnaire (VIQ)

De herzieningen van de SIRE VIQ en de bijbehorende inspectierapporten hebben wijzigingen aangebracht in de omvang en presentatie van het programma en ervoor gezorgd dat het programma voortdurend wordt verbeterd.

Deze wijzigingen zijn onder meer:

1. De inspectie van combinatieschepen, shuttletankers en olie- en gastankers.
2. De indeling van alle schepen naar grootte.
3. De inspectie van binnenvaartschepen en tankwagens die (verpakte) aardolieproducten, chemicaliën of (verpakt) gas vervoeren en ook van sleepboten die omgaan met binnenvaartschepen die deze producten vervoeren. De gebruikte inspectievragenlijsten worden gezamenlijk Vragenlijsten voor scheepsinspecties / Vessel Inspection Questionnaires (VIQ) genoemd.
4. De vragensets die specifiek bestemd zijn voor 'binnenvaartschepen' worden Vragenlijsten voor inspecties van binnenvaartschepen / Barge Inspection Questionnaires (BIQ) genoemd.
5. Het 'vraag- en sectievraag' concept dat werd gebruikt in de eerste en tweede edities van de VIQ, werd in de derde en daaropvolgende edities stopgezet en (op enkele gevallen na) vervangen door specifieke individuele vragen. Net als bij eerdere edities worden de antwoorden 'Ja', 'Nee', 'Niet gezien' of 'Niet van toepassing' nog steeds gebruikt.

2.2 Herziene vragenlijst voor scheepsinspecties / Re-organised Vessel Inspection Questionnaire (ROVIQ) en de VIQ-editorprogramma

Een ROVIQ was een functie die werd ingevoerd met de SIRE-herzieningen van 2000. De ROVIQ schikt de VIQ-vragen en toelichtende teksten op zo'n manier dat de volgorde van de route te volgen die een inspecteur tijdens een inspectie normaal gesproken neemt wordt gevolgd.

De ROVIQ is opgesteld in de veronderstelling dat een inspectie als volgt verloopt: een controle van de scheepsdocumentatie, gevolgd door een inspectie van de stuurhut en navigatie-, communicatie- en algemene externe gebieden (inclusief ligplaatsen, hoofddek en pompkamer), de ladingcontroleruimte, motorruimte, stuurmachinekamer en de accommodatie.

Momenteel maakt alleen de vragenlijst voor de diepzeevloot gebruik van ROVIQ. De selectie van een inspectievragenlijst wordt gemaakt met een selectiewizard in het softwareprogramma SIRE-rapporteditor. De wizard vereist een reeks vragen die moeten worden beantwoord om de juiste vragenset te selecteren. Wanneer de vragenset is samengesteld, kan de vragenlijst in verschillende formaten worden afgedrukt.

Deze vragenlijsten, in hun oorspronkelijke vorm of als ROVIQ, moeten tijdens elke inspectie worden gebruikt. De bevindingen van de inspecteur moeten na afloop van de inspectie worden overgedragen van hun PocketBook naar het betreffende VIQ-editor programma.

SECTIE 3

3.1 De SIRE-vragenlijst voor scheepsinspecties / Vessel Inspection Questionnaire (BIQ5-EBIS9) gebruiken

De gebruikte inspectievragenlijsten in dit programma bevatten een reeks vragen over veiligheid en het voorkomen van verontreinigingen en de preventie hiervan naar gelang het type vaartuig dat wordt geïnspecteerd. Deze vragen zijn opeenvolgend genummerd en zijn gegroepeerd in afzonderlijke hoofdstukken.

Elk hoofdstuk bevat een reeks vragen die door de inspecteur moeten worden beantwoord. De vragen kunnen vergezeld gaan van toelichtende teksten met informatie zoals:

1. Toelichtende teksten voor inspecteurs.
2. Verwijzingsbron(nen) met daarin de regelgeving(en) en/of beste praktijken in de branche die betrekking hebben op de vragen.
3. Een indicator om aan te geven wanneer de inspecteur verplicht een opmerking moet maken.

De verwijzingen over toelichtingen, regelgevingen en de branche richten zich op de vragen en worden aan de inspecteur verstrekt om hem te helpen bij het beantwoorden van de vragen. Bij sommige vragen staan geen toelichtende teksten en in zulke gevallen moet de inspecteur de vraag beantwoorden op basis van zijn kennis en oordeel.

Als de inspecteur vindt dat de vraag positief moet worden beantwoord, moet hij het vakje 'Ja' in de VIQ-editor aanvinken. Als de inspecteur vindt dat de vraag negatief moet worden beantwoord, moet hij het vakje 'Nee' worden aanvinken.

Waar nodig moet het vakje 'Niet van toepassing' worden aangevinkt.

De inspecteur *moet* een waarneming toevoegen bij elke vraag waar het antwoordvakje 'Nee' is aangevinkt. De waarneming *moet objectief zijn* en *moet* de reden voor een negatief antwoord *specificeren en uitleggen*.

De inspecteur *moet* alle vragen beantwoorden die van toepassing zijn op het type vaartuig dat wordt geïnspecteerd. *Als dit wordt nagelaten, kan het inspectierapport niet worden ingediend via de SIRE-website voor verwerking door de opdrachtgever van de inspectie.*

Wanneer een 'Niet van toepassing' antwoord vereist is, hoeft er geen reden worden opgegeven bij de vraag in het veld 'Waarnemingen'. Als de inspecteur echter vindt dat een toelichting wel nodig is, kan de inspecteur dit doen in het veld 'Overige opmerkingen van de inspecteur'. De inspecteur moet er eventueel voor zorgen dat zijn toelichting de keuze voor 'Niet van toepassing' uitlegt.

In sommige gevallen, waarin één of meer vragen niet van toepassing zijn op het type vaartuigtype dat wordt geïnspecteerd, beantwoordt de rapporteditor deze vragen automatisch met 'Niet van toepassing'. In veel gevallen hebben de vragen geen optie voor 'Niet van toepassing'.

De inspecteur moet de bemanning van het binnenvaartschip verzoeken om minimaal tien steekproeven uit te voeren van de apparatuur en uitrusting. Bij een selectie van vragen, maar niet beperkt tot, over waar een steekproef kan worden uitgevoerd staat in vetgedrukte letters de toelichting **'Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord'**. De inspecteur moet in het veld 'Overige opmerkingen van de inspecteur' bij de relevante vragen aangeven waar deze steekproeven werden uitgevoerd en ook de resultaten hiervan. Als de uitkomst van de steekproef aanleiding geeft tot een waarneming, moet de vraag met 'NEE' worden beantwoord en de waarneming worden toegevoegd.

Aan het einde van elk hoofdstuk is er een veld voor 'Aanvullende opmerkingen'. Als de inspecteur opmerkingen heeft over een onderwerp dat niet onder de specifieke vragen van het hoofdstuk valt, kan de inspecteur deze in dit veld maken.

Talen

Deze vragenlijst is beschikbaar voor de inspecteur in vier talen via de SIRE-inspectie-editor: Nederlands, Duits, Frans en Engels. De waarnemingen en opmerkingen van de inspecteur *moeten* altijd in het Engels zijn.

Als de inspecteur vindt dat zijn waarnemingen en/of opmerkingen moeten worden toegelicht, dan kan hij dit doen in het Nederlands, Duits of Frans. Dit *moet* in aanvulling zijn op de waarnemingen en/of opmerkingen in het Engels.

De hierboven beschreven vereisten zijn samengevat in de onderstaande tabel.

Vak je	Optie	Antwoord
Y	Ja	Vink 'Ja' aan als de vraag, naar het professionele oordeel van de inspecteur en met behulp van de toelichtende tekst (indien aanwezig), positief kan worden beantwoord. Als naar het professionele oordeel van de inspecteur een 'Ja' antwoord moet worden toegelicht, dan kan hij dit doen in het opmerkingenveld. Inspecteurs moeten er rekening mee houden dat een 'Ja' antwoord alleen hoeft te worden toegelicht als de situatie hierom vraagt.
N	Nee	Vink 'Nee' aan als de vraag, naar het professionele oordeel van de inspecteur en met behulp van de toelichtende tekst (indien aanwezig), negatief moet worden beantwoord. De waarneming <i>moet objectief zijn</i> en <i>moet</i> de reden voor een negatief antwoord <i>specificeren en uitleggen</i> .
N.v.t.	Niet van toepassing	Vink ' Niet van toepassing ' aan als het onderwerp waarop de vraag betrekking heeft niet van toepassing is op het vaartuig dat wordt geïnspecteerd. In sommige gevallen, afhankelijk van het te inspecteren vaartuig, beantwoordt de software de vraag automatisch met ' Niet van toepassing '. In andere gevallen heeft de vraag geen ' Niet van toepassing ' optie en zijn alleen 'Ja' of 'Nee' mogelijk. Als de inspecteur vindt dat een ' Niet van toepassing ' antwoord moet worden toegelicht, dan kan hij dit doen in het veld 'Overige opmerkingen van de inspecteur'. Als de inspecteur vindt dat een verklarende opmerking nodig is, kan de inspecteur deze maken bij de vraag in het veld 'Overige opmerkingen van de inspecteur', maar alleen als deze opmerking zijn keuze voor 'Niet van toepassing' uitlegt.
	Steekproeven	De inspecteur moet de bemanning van het binnenvaartschip verzoeken om minimaal tien steekproeven van apparatuur en uitrusting uit te voeren. Een selectie van vragen, maar niet beperkt tot, over waar een test kan worden uitgevoerd zijn voorzien van een vetgedrukte toelichtende tekst met ' Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord '. De inspecteur moet in de sectie 'Overige opmerkingen van de inspecteur' bij de betreffende vragen aangeven waar deze steekproeven werden uitgevoerd en de resultaten ervan opnemen. Als de uitkomst van de steekproef aanleiding geeft tot een waarneming, moet de vraag met 'NEE' worden beantwoord en worden voorzien van een waarneming.
	Waarnemingen en opmerkingen	Bij een waarneming door de inspecteur een 'Nee' is, dan is antwoord vereist. Wanneer de vraag specifiek vraagt om de opmerking van een inspecteur, ongeacht het aangevinkte antwoordvakje, moet de inspecteur deze opmerking maken bij de vraag in het veld 'Overige opmerkingen van de inspecteur'. Inspecteurs zijn vrij om opmerkingen te maken, zelfs wanneer het vakje 'Ja' is aangevinkt, maar alleen als ze de persoon die het rapport leest (de rapportontvanger) helpen.
	Aanvullen de opmerkingen	Aan het einde van elk hoofdstuk is er een veld voor 'Aanvullende opmerkingen' waar de inspecteur opmerkingen kan maken als <i>aanvulling</i> op eerder gemaakte opmerkingen bij vragen in dat hoofdstuk.

3.2 BIQ beschikbaarheid

Alle inspectievragenlijsten kunnen van de website van OCIMF worden gedownload:

<https://www.ocimf.org/sire/resources/questionnaires.aspx>.

SECTIE 4

Gedrag van inspecteurs

4.1 Verplichte eisen

De volgende algemene en aanvullende voorschriften *moeten verplicht* worden gevolgd door inspecteurs.

4.1.1 Algemene voorschriften

1. De inspecteur moet zich voor de inspectie eerst voorstellen aan de (bevoegde plaatsvervanger van de) kapitein. Hij zal dan de reikwijdte van de inspectie uitleggen en de gewenste volgorde bespreken waarin de inspectie zal worden uitgevoerd. Inspecteurs moeten volledig meewerken om de inspectie uit te voeren in de volgorde die de activiteiten van het vaartuig het minst zal verstoren. Deze ontmoeting tussen de inspecteur en de kapitein en ander relevant scheepspersoneel wordt de 'eerste bijeenkomst' / 'opening meeting' genoemd.
2. De inspecteur *moet* tijdens de inspectie altijd worden begeleid door een bemanningslid van het schip.
3. Inspecteurs kunnen soms worden vergezeld door waarnemers tijdens een inspectie. Wanneer de inspecteur wordt vergezeld door een waarnemer, *moet* hij zichzelf en de waarnemer op hetzelfde moment en op dezelfde manier voorstellen aan de kapitein. Inspecteurs *moeten* de omvang en reikwijdte van de rol van de waarnemer tijdens de inspectie verduidelijken.
4. De inspecteur *moet* het goede voorbeeld geven wat betreft communicatie, gedrag en naleving van persoonlijke veiligheidsprocedures aan boord van het vaartuig en in de terminal. Hij *moet* bovendien altijd passende persoonlijke beschermingsmiddelen dragen.
5. Elektrische of elektronische apparatuur op batterijen of netspanning die niet intrinsiek-veilig zijn uitgevoerd voor de passende zonering, mogen niet ingeschakeld of gebruikt worden in (gas)gevaarlijke gebieden. Dit zijn onder meer zaklampen, radio's, mobiele telefoons, rekenmachines, computers, fotografische apparatuur en andere elektrische draagbare apparatuur die niet is goedgekeurd voor gebruik in de vereiste zonering. Er moet rekening worden gehouden dat ingeschakelde apparatuur, zoals mobiele telefoons en smartwatches, op afstand kunnen worden geactiveerd en gevaar kunnen veroorzaken door het waarschuwings- of oproepmechanisme en, in het geval van mobiele telefoons, door de natuurlijke reactie om de oproep te beantwoorden. Alle specifieke terminalvoorschriften *moeten* worden nageleefd.
6. Alle waarnemingen die de inspecteur wil vastleggen *moeten* ter plaatse worden medegedeeld aan het bemanningslid van het schip die de inspecteur vergezelt. Dit zorgt ervoor dat de aard van elke waarneming volledig wordt begrepen en het voorkomt uitgebreide discussies aan het einde van de inspectie.
7. Na de inspectie staan sommige indienende bedrijven de inspecteur toe om een lijst te verstrekken van de bevindingen van de inspectie in de vorm van schriftelijke opmerkingen, maar andere niet. In beide gevallen *moet* de inspecteur voordat hij het vaartuig verlaat de bevindingen van de inspectie bespreken met de (bevoegde plaatsvervanger van de) kapitein. Deze ontmoeting tussen de inspecteur en de kapitein en ander relevant scheepspersoneel wordt de 'slotbijeenkomst' / closing meeting' genoemd.
8. Behalve het opstellen van de lijst van waarnemingen en het houden van de 'slotbijeenkomst', mag de inspecteur *nooit* op het vaartuig blijven nadat de inspectie is voltooid. Het wordt erkend dat dit niet altijd mogelijk is, vooral niet bij het aan boord en van boord gaan van een vaartuig tijdens het ship-to-ship (STS) overbrengen van ladingen.
9. De tijd die nodig is om een inspectie te voltooien is afhankelijk van het te inspecteren scheepstype. Dit kan variëren van duwbakken tot schepen met een eigen voortstuwing. Het wordt ook verwacht dat er documentatiecontroles worden uitgevoerd als onderdeel van de inspectie. Alle andere tijd aan boord moet worden besteed aan de scheepsinspectie, de interactie met bemanningsleden, het opstellen van de waarnemingslijst (waar nodig) en aan het houden van de slotbijeenkomst. Zoals aangegeven in sectie 4.1.1.8, met uitzondering van het opstellen van een waarnemingslijst en het houden van de 'slotbijeenkomst', *moet* de inspecteur het vaartuig verlaten na voltooiing van de inspectie.

10. Alle inspecteurs *moeten* rekening houden met hun eigen rusttijden. Dit *moet* rekening houden met alle reis- en vermoeidheidsniveaus. 'Back-to-back'-inspecties worden ontmoedigd en de inspecteurs moeten het rapport voor een vaartuig voltooien en indienen voordat ze het volgende vaartuig inspecteren.

4.1.2 Aanvullende voorschriften

Naast de bovenstaande algemene voorschriften is het onderstaande van toepassing. De inspecteur:

1. **Moet** relevante informatie invoeren bij het invullen van een inspectierapport door bij elke vraag een antwoordvakje aan te vinken.
2. **Moet** eventuele toelichtingen bij vragen overwegen om te bepalen hoe de vraag moet worden beantwoord.
3. **Moet** alle vragen beantwoorden.
4. **Moet** om het antwoord op elke vraag voorzien van bewijsmateriaal (de verzekering van het scheepspersoneel is onvoldoende bewijs).
5. **Moet** een toelichting te geven in het veld waarnemingen als een vraag met '**Nee**' wordt beantwoord. Wanneer de vraag wordt beantwoord met '**Niet van toepassing**' of in gevallen waarin de toelichtende tekst een opmerking vereist, ongeacht hoe de vraag wordt beantwoord, moet deze opmerking worden opgenomen in het vak 'Overige opmerkingen van de inspecteur'.
6. **Mag geen** '**Ja**' antwoord geven op vragen waarbij de opmerking van een inspecteur negatieve elementen bevat (bij een negatieve opmerking of waarneming moet het antwoord op die vraag '**Nee**' zijn).
7. **Mag geen** van de onderstaande zaken opnemen in het inspectierapport:
 - i. Algemene of gedeeltelijke beoordelingen van het schip of aanduiding van de aanvaardbaarheid/niet-aanvaardbaarheid ervan.
 - ii. Kwesties die **los staan** van het onderwerp van een VIQ-hoofdstuk, met name kwesties die **niets te maken hebben** met scheepsveiligheid en het voorkomen van milieuverontreiniging.
 - iii. Algemene of gedeeltelijke samenvattingen van de bevindingen van de inspecteur.
8. **Moet** de feitelijke grondslag en de specifieke redenen geven voor de meningen of subjectieve opmerkingen van de inspecteur.
9. **Moet** eventuele gebreken of door de inspecteur waargenomen omstandigheden vastleggen waarop maatregelen werden genomen terwijl de inspecteur aan boord was.
10. **Mag geen** opmerkingen maken of meningen geven over de maatregelen die moeten worden genomen met betrekking tot eventuele gebreken en door de inspecteur waargenomen omstandigheden.
11. **Mag geen** 'wij' of 'we' gebruiken in de waarnemingen of andere opmerkingen, tenzij de inspectie door meer dan een inspecteur werd uitgevoerd.
12. **Mag nooit** een mondelinge indicatie geven van de aanvaardbaarheid/niet-aanvaardbaarheid van een schip.
13. **Mag op geen enkele manier** (mondeling, schriftelijk, elektronisch enz.) de bevindingen, verkregen informatie of resultaat van de inspectie bespreken of communiceren met derden of met personen die legitiem betrokken zijn bij het inspectieproces voor dat vaartuig.
14. **Mag geen** andere inspectie uitvoeren of betrokken zijn bij het verlenen van andere diensten tijdens het uitvoeren van een SIRE-inspectie.

4.2 Toegestane inspectiemaatregelen

De inspecteur **mag**:

1. Opmerkingen maken bij vragen in het veld 'Overige opmerkingen van de inspecteur', zelfs wanneer de vraag wordt beantwoord met een '**Ja**', maar alleen als ze bruikbare informatie bevatten voor de ontvanger van het rapport.
2. Antwoord geven op vragen of opmerkingen maken op basis van materiaal waarnaar **niet** wordt verwezen in de toelichtende tekst bij de vraag, mits ze de verwijzing die ze daarbij gebruiken verstrekken en de reden daarvoor uitleggen.
3. Opmerkingen maken in het vak 'Aanvullende opmerkingen' aan het einde van elk hoofdstuk over onderwerpen die mogelijk niet worden behandeld door de vragen in dat hoofdstuk. Deze opmerkingen zijn een aanvulling op de opmerkingen die de inspecteur kan maken in antwoord op de specifieke vragen in het hoofdstuk.
4. Vragen beantwoorden die niet van toepassing zijn op het vaartuig of de lading door ze als '**Niet van toepassing**' te markeren. In zulke gevallen moet de inspecteur waar nodig een toelichting geven in het veld 'Overige opmerkingen van de inspecteur'.

4.3 Andere inspectiemaatregelen

1. Inspecties **mogen nooit** 's nachts plaatsvinden, tenzij het OCIMF-inspectielid hierom heeft verzocht. De Operator van het vaartuig **moet** het er ook mee eens zijn dat het veilig is om een nachtinspectie uit te voeren en dat dit geen negatieve gevolgen zal hebben voor de vereiste werk- en rusturen van het vaartuig.
2. De inspecteurs **moeten** voorafgaande communicatie met schepen en Operator van het vaartuig beperken tot de informatie die nodig is om toegang tot en van het vaartuig te regelen of om de beoogde inspectieplannen mee te delen. Inspecteurs **mogen niet** om informatie vragen over de VIQ voordat ze een vaartuig bezoeken. Inspecteurs **mogen geen** contact hebben met het vaartuig of de Operator van het vaartuig nadat de OCIMF-inspectieactiviteiten zijn voltooid.
3. De inspecteur kan verzoeken om apparatuur te laten uitvoeren en te testen om te bevestigen dat ze goed werken en dat de officieren en bemanningsleden bekend zijn met de werking ervan. De inspecteur **moet** ervoor zorgen dat dergelijke verzoeken de veiligheid en de normale bedrijfsvoering van het vaartuig niet hinderen en dat ze niet in strijd zijn met de terminalvoorschriften.
4. Het moet worden erkend dat het algemene doel van de inspectie is om de gebruiker van een SIRE-rapport een feitelijk verslag te geven van de toestand en de werkingsnorm van het vaartuig op het moment van de inspectie, en op zijn beurt een beoordeling mogelijk te maken van het risico dat het gebruik van het vaartuig zou kunnen opleveren.
5. De inspecteur **moet** zijn tijd goed plannen en voldoende voorzieningen treffen om voldoende tijd te hebben voor de inspectie. Inspecteurs **moeten** rekening houden met de vereisten voor de rusturen van het scheepspersoneel en ervoor zorgen dat de inspectie deze niet verstoren.
6. Tijdens de inspectie wordt toegang tot de ballasttanks en/of lege ruimten ontmoedigd. De beoordeling van de fysieke toestand van ballasttanks, lege ruimten enz. kan alleen worden uitgevoerd in omstandigheden waarin de toegangsluiken of platen kunnen worden verwijderd en de binnenkant vanaf het dek kan worden bekeken. In ieder geval mag er alleen daadwerkelijk toegang worden verkregen na een specifiek schriftelijk verzoek van het lid die opdracht heeft gegeven voor inspectie, met de toestemming van de kapitein en op voorwaarde dat de haven- en terminalvoorschriften deze toegang toestaan. In alle gevallen **moeten** de ISGOTT procedures voor toegang tot afgesloten ruimten strikt worden nageleefd,
7. Reizen voor scheepsinspecties namens OCIMF aangesloten bedrijven **moet** altijd op een veilige manier worden gedaan volgens de beste praktijken van de branche en de eventuele overeenkomsten tussen de inspecteur en de aangesloten bedrijven.

SECTIE 5

5.1 Het verspreide rapport

De antwoorden van de inspecteur (het inspectie-element) dienen als basis voor de ontwikkeling van het tweede element van de uniforme inspectieprocedure (het rapportelement) dat in het kader van het programma wordt verspreid. Het voltooide rapport van de inspecteur moet eerst worden gevalideerd door het OCIMF lid dat opdracht heeft gegeven voor de inspectie, voordat het rapport voor verwerking wordt ingediend bij het SIRE-systeem en wordt verzonden naar de Operator van het vaartuig.

Het rapport is geen exacte kopie van de pagina's van de VIQ, maar wordt in verkorte vorm verspreid. Het omvat een omzetting van de antwoorden van de inspecteur in een uniform rapportformaat. Het rapport is onderverdeeld in drie secties:

Sectie 1

Algemene informatie

Bevat de informatie die vereist is in hoofdstuk 1 van de VIQ en de antwoorden op bepaalde vragen uit andere VIQ-hoofdstukken waar specifieke details of datums vereist zijn.

Sectie 2

Vragen beantwoord met '**Ja**' zonder opmerkingen.

Geeft een lijst weer (**alleen** op indexnummer) van de vragen in de VIQ die beantwoord zijn met '**Ja**' maar zonder opmerkingen van de inspecteur.

Sectie 3

Vragen beantwoord met '**Nee**' of '**Niet van toepassing**' (met of zonder commentaar) en eventuele aanvullende opmerkingen aan het einde van een hoofdstuk.

Bevat in hun geheel:

- (a) Alle VIQ-vragen die zijn beantwoord met '**Nee**' of '**Niet van toepassing**' evenals de toelicht van de inspecteur bij deze vragen.
- (b) Alle andere VIQ-vragen die zijn voorzien van opmerkingen in het vak 'Waarneming' of 'Overige opmerkingen van de inspecteur', samen met de opmerking.
- (c) Eventuele aanvullende opmerkingen aan het einde van de hoofdstukken van de VIQ.
- (d) In sommige gevallen, afhankelijk van de gekozen varianten, vinkt de SIRE-rapporteditor automatisch het vakje 'Niet van toepassing' aan.

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

1.1 Scheepsnaam.

Als het vaartuig deel uit maakt van een sleep- Duwboot/vaartuigcombinatie moet de naam van het andere vaartuig worden genoteerd.

Voorvoegsels (MT, MV, SS etc.) mogen niet worden ingevoerd, tenzij het voorvoegsel daadwerkelijk deel uitmaakt van de geregistreerde naam van het vaartuig. De naam moet exact worden ingevoerd zoals deze staat op het registratiecertificaat of een equivalent daarvan.

EBIS GI.01

1.2 ENI-nummer.

Als er geen ENI-nummer is toegewezen, vink dan het vakje "Niet van toepassing" aan.

EBIS GI.03

1.3 Inspectiedatum.

Als de inspectie om welke reden dan ook binnen twee of meer dagen valt, is de datum de datum van voltooiing van de inspectie.

EBIS GI.05

1.4 Type Schip.

EBIS GI.02

1.5 ADN-type.

EBIS GI.09

1.6 Taal.

EBIS GI.11

1.7 Valt het geïnspecteerde schip onder de Europese regelgeving?

Zo ja, vermeld aan welke voorschriften het schip moet voldoen.

1.8 Plaats inspectie.

Beschrijf in opmerkingen de locatie waar de inspectie plaatsvindt. D.w.z. Havennaam, terminalnaam, ligplaatsnaam etc.

EBIS GI.16

1.9 Geografisch gebied waar het schip normaal vaart.

1.10 Vlag.

Als er een verandering van vlag heeft plaatsgevonden in de afgelopen 6 maanden, noteer dan de datum van verandering van de vlag en de vorige vlag in opmerkingen.

EBIS GI.12

1.11 Draagvermogen.

Noteer draagvermogen in metrische tonnen. Als er geen draagvermogen is toegekend, markeer dan de vraag met 'NA'.

1.12 Maximum tonnage.

Noteer maximum tonnage in metrische tonnen. Als er geen Maximum Tonnage is toegekend, markeer dan de vraag met 'NA'.

1.13 Bruto tonnage.

Noteer bruto tonnage in metrische tonnen. Als er geen bruto tonnage is toegekend, markeer dan de vraag met 'NA'.

1.14 Datum waarop het schip is afgeleverd.

Noteer de originele afleverdatum van de bouwwerf. Voor duwbotten en binnenvaartschepen waar maand en dag niet voorkomen, gebruik 1 januari van het bouwjaar.

EBIS GI.13

1.15 Is het schip omgebouwd/ ingrijpende structurele omgebouwd?

Als er sprake is van ombouw (en), vermeld dan de datum (data) van ombouw en geef details van de gebieden die onder de ombouw vallen, indien niet onderhevig aan ombouw, beantwoord dan de vraag 'NA'.

1.16 Naam van het bedrijf dat de inspectie heeft uitgevoerd.

*De software voert automatisch de naam van het inspecterende bedrijf in.
EBIS GI.15*

1.17 Naam van de inspecteur (alleen voor gebruik door het inspecterende bedrijf).

*De BIQ-software voert automatisch de naam van de inspecteur in. Dit is alleen bedoeld voor gebruik door het inspecterende bedrijf en voor interne OCIMF-doeleinden en wordt niet weergegeven in het opgeleverde rapport.
EBIS GI.04*

1.18 Tijd waarop de inspecteur aan boord is gegaan.

Als de inspectie gedurende twee of meer dagen heeft plaatsgevonden, in twee of meer sessies, of is uitgevoerd door meer dan één inspecteur, vermeld dan de aankomst- en vertrekgegevens in de opmerkingen.

1.19 Tijd waarop de inspecteur het schip verliet.

1.20 Tijd genomen voor de inspectie.

Noteer de tijd die nodig is om de inspectie uit te voeren tot op 5 minuten nauwkeurig. Dit is het werkelijke tijdstip van inspectie en omvat niet de tijden dat de inspectie om welke reden dan ook (lunch, PSC-inspectie enz.) of gedurende twee of meer sessies werd uitgevoerd.

1.21 Type Romp.

1.22 De status van het schip op het moment van inspectie.

EBIS GI.10

1.23 Laatste geladen product.

Opmerkingen: Een vluchtig product is petroleum met een vlampunt lager dan 60°C, zoals bepaald door de testmethode met gesloten beker. Als een lading wordt behandeld bij een temperatuur binnen 10°C van het vlampunt, moet deze als vluchtig worden beschouwd. Een lading met een vlampunt van 80°C moet bijvoorbeeld als vluchtig worden beschouwd als deze wordt behandeld bij een temperatuur van 70°C of hoger.

EBIS GI.06

1.24 Produkt un-nummer.

EBIS GI.17

1.25 Naam van de Operator van het schip.

In het kader van het SIRE-programma wordt een 'Operator' gedefinieerd als het bedrijf of de entiteit die de dagelijkse operationele controle over en verantwoordelijkheid voor een schip uitoefent. Dit kan de DOC-houder zijn.

EBIS GI.22

1.26 Adres van de Operator van het schip.

1.27 Telefoon nummer.

1.28 Faxnummer.

1.29 E-mailadres.

1.30 Datum waarop de Operator de controle over het schip heeft overgenomen.

1.31 Lijken de gegevens die zijn ingevoerd in de vragenlijst voor gegevens over binnenvaartschepen en sleepboten correct en up-to-date?

Om deel te nemen aan het OCIMF SIRE-programma als een bedrijf dat een Barge and Tug Particulars Questionnaire (BPQ) indient, dient de Operator contact op te nemen met OCIMF via sire@ocimf.org. Inspecteurs moeten willekeurig controleren of de BPQ-gegevens correct zijn. De

BPQ mag niet worden gebruikt om details van certificaten, vervaldata enz. te verkrijgen. Deze moeten worden verkregen uit de originele documenten.

1.99 Aanvullende opmerkingen.

Indien de inspecteur opmerkingen heeft over de materie die onder het hoofdstuk valt, naast de opmerkingen die de inspecteur kan maken naar aanleiding van de specifieke vragen in het hoofdstuk, dan dient de inspecteur dergelijke aanvullende opmerkingen in deze paragraaf op te nemen.

Hoofdstuk 2 – Binnenvaartcertificaten en statutaire gegevens/documenten

Tijdens de controle van de certificaten moet aandacht worden besteed aan eventuele goedkeuringen door een autoriteit ('Onder voorbehoud van' of 'Vrijstellingen'). Deze controles moeten worden uitgevoerd met de kapitein van het binnenvaartschip.

2.1 Registratiedocumenten betreffende het transport van UN 1203.

Tankschepen, die voor het vervoer van UN 1203 Benzine zijn toegelaten, moeten een reisregistratie aan boord meevoeren. De reisregistratie kan ook uit andere documenten bestaan, waaruit de vereiste gegevens blijken. Deze reisregistratie of deze andere documenten moeten ten minste drie maanden aan boord worden bewaard en ten minste de drie laatste ladingen omvatten.

ADN 8.1.11

EBIS A03.00.00

2.2 Losverklaring aan boord.

Leder schip dat binnen het toepassingsgebied van het CDNI is gelost naar de wal, moet een losverklaring aan boord hebben. De losverklaring moet ten minste 6 maanden na afgifte aan boord worden bewaard.

CDNI deel B artikel 6.03

EBIS A03.01.00

2.3 ADN (deel 1 t/m 9 up-to-date)

Het ADN kan zowel in boekvorm als in een elektronische versie aan boord consulteerbaar zijn. Het ADN moet in een taal beschikbaar zijn die door de aan boord aanwezige ADN deskundige(n) gelezen en begrepen kan worden.

ADN 8.1.2.1. (d)

EBIS A07.00.00

2.4 Beveiligingsplan opgesteld en geïmplementeerd aan boord in relatie tot de te vervoeren stoffen.

Gezien het vertrouwelijke karakter van het beveiligingsplan volgens ADN 1.10, zal de inspecteur hierin geen inzage krijgen. Hij zal de kapitein dus enkel bevestiging vragen omtrent het bestaan van dit plan. De controleur kan echter wel verifiëren dat aan bepaalde basis-beveiligingseisen wordt voldaan: bemanningsleden kunnen zich identificeren – controle van bezoekers aan boord enz.

ADN 1,10

ISGINTT 6

EBIS A15.00.00

2.5 Er zijn geen openstaande "Conditions of Class" in het classificatie certificaat die verlopen zijn.

De inspecteur controleert of de vermelde voorwaarden op de bijlagen van het Classificatie Certificaat nog binnen de gestelde afloopdatum vallen. Deze voorwaarden worden ook wel genoemd "Conditions of Class", "Memorandum of Visa" en staan vermeld op het "Survey Statement", "Attestation" of "Interim Certificate", afhankelijk van het Classificatiebureau. De inspecteur moet controleren of het Klasse Survey Statement niet ouder is dan 3 maanden; wanneer ouder dan 3 maanden dient deze vraag met NEE beantwoord te worden. Graag de Condition of Class vermelden met eerstvolgende afloopdatum.

EBIS A19.01.00

2.6 Alle wettelijk voorgeschreven certificaten in de EBIS Technische Informatie Hoofdstuk F, indien van toepassing, zijn geldig en jaarlijkse en tussenliggende inspecties zijn uitgevoerd binnen de vastgestelde data.

De inspecteur dient steekproefgewijs enige certificaten en inspectie verklaringen, voor zover van toepassing voor het vaartuig, te controleren of deze zijn afgegeven aan boord en geldig zijn.

Voorbeeld: wanneer de inspecteur een observatie maakt aangaande gecertificeerde apparatuur of twijfel heeft aangaande gecertificeerde apparatuur, dient de inspecteur ook het van toepassing zijnde certificaat of de inspectie verklaring te controleren.

EBIS A22.00.00

2.99 Opmerking:

In dit veld kunnen alle objectieve observaties, die niet onder één van de vragen van dit hoofdstuk geplaatst kunnen worden, genoteerd worden. Dit veld is niet bedoeld voor het geven van eigen interpretaties en adviezen. De observaties kunnen zowel positief als negatief zijn.

EBIS A99.00.00

Hoofdstuk 3 – Bemanningcertificaten voor binnenvaartschepen en training

De inspecteur moet proberen vast te stellen: Naleving van de bemanningsvereisten en personeelskwalificatie en -training. Specifieke beroepservaring van personeel.

3.1 De kapitein bevestigt inachtneming van de regels met betrekking tot werk-, en rusttijden.

In diverse landen bestaan voorschriften m.b.t. arbeidsduur en tijden. Dit kan zijn: verplichte rusturen per 24 uur of voorgeschreven rustpauzes tussen wachten. Deze rustpauzes dienen aansluitend te zijn. Bewijs van deze rustpauzes kan, bijvoorbeeld, verkregen worden uit het "Dienst en Rusttijdenboek" (vaartijdenboek).

De inspecteur moet noteren of hij het vaartijdenboek heeft gecontroleerd.

Er zijn 2 soorten vaartijdenboeken; met rode kaft (Rijnvaart wetgeving) en exploitatiewijze A1 (14 uur, eenmaal in the week 16 uur); A2 (18 uur) en B (24 uur) en met blauwe kaft (binnenvaartwetgeving) en exploitatiewijze A (16 uur); B (18 uur); C (20 uur) en D (24 uur). Het rode boek is in heel Europa geldig en het blauwe boek is in heel Europa geldig behalve op de Rijn.

ISGINTT 13

2014/112/EU

EBIS B01.00.00

3.2 Exploitatiewijze tijdens de inspectie:(Rood A1 of A2 of B; Blauw A of B of C of D).

EBIS B01.01.00

3.3 De bemannings matrix welk voor het schip op de SIRE website is geplaatst komt overeen met de informatie over de bemanning welk aan boord is tijdens de inspectie.

De barge-operator is verantwoordelijk om actuele registratie bij te houden met betrekking tot de bemanning aan boord op ieder gegeven moment, gebruik makend van de bemannings matrix op de SIRE website en vervolgens de ingevulde bemannings matrix onder de bemannings matrix tab van het schip te downloaden. Voordat de inspeur aan boord gaat dient de bemannings matrix geopend en gedownload the worden. De bemannings matrix moet of uitgeprint, of gedownload worden, voor gebruik tijdens de inspectie om de kwalificaties en ervaring van de bemanning te controleren. In geval van onvolkomenheden dient een observatie gemaakt te worden. Inspecteurs dienen er rekening mee te houden dat in geval van recente bemanningswisselingen het niet realistisch is om een bijgewerkte matrix te zien. Het is niet van belang dat de bemannings matrix in papier vorm wordt overlegd en er wordt van inspecteurs niet verwacht om een papieren versie aan het schip te vragen.

EBIS B01.02.00

3.4 Er zijn voldoende bemanningsleden aan boord met een geldig vaarbewijs/vaar patent.

Het aantal patenten en diploma's moet overeenkomen met de desbetreffende exploitatie wijze van het schip (zie Communautair certificaat/certificaat van Onderzoek, "het "Dienst en Rusttijdenboek" (vaartijdenboek) en het vaargebied.

ES-QIN

RPN Art.3

CEVNI Hoofdstuk 1 - Artikel 1.02 + 1.10 - lid 1e

EBIS B02.00.00

3.5 Er zijn voldoende bemanningsleden aan boord met een radar patent.

ES-QIN

CEVNI Hoofdstuk 4 - Artikel 4.06 + Hoofdstuk 6 - Artikel 6.32

EBIS B02.01.00

3.6 Er zijn voldoende bemanningsleden aan boord met een geldig certificaat "bediening marifonie".

ES-QIN

CEVNI Hoofdstuk 4 - Artikel 4.05

EBIS B02.02.00

3.7 De verantwoordelijke schipper is in het bezit van het vereiste ADN certificaat.

Het (geldig) persoonsgebonden ADN Certificaat Vervoer Gevaarlijke Stoffen dient betrekking te hebben op de vervoerde stoffen (ADN 3.2.3. Tabel C.). Bij een tanklichter waarop een geldige "Veiligheids en Gezondheids Verklaring" is afgegeven, door een erkende "Gasdeskundige" kan 'NVT' aangekruist te worden.

Zie ook ADN 7.2.3.15

Vermeld in de opmerking het type van het certificaat van de ADN deskundige(n) aan boord.

ADN 8.2

ADN 7.2.3.15

EBIS B03.00.00

3.8 De schriftelijke instructies zijn aanwezig.

Bij een schone, gasvrije tanklichter dient 'NVT' te worden aangekruist.

ADN 5.4.3.

EBIS B04.00.00

3.9 De bemanning is bekend met de risico's verbonden aan de te vervoeren producten.

Noteer welke informatie bronnen gebruikt zijn.

ISGINTT 2

EBIS B04.01.00

3.10 De bemanning is bekend met het gebruik van veiligheidsmiddelen.

Hieronder vallen oa: persoonlijke beschermingsmiddelen, adembeschermingsmiddelen, mobiele gasdetectie meters, tankbetredingsapparatuur, ...

ADN 8.1.5.

EBIS B05.00.00

3.11 De bemanning is voldoende bekend met de veiligheidsvoorschriften.

Dit behelst de relevante rederij, wettelijke en terminal voorschriften.

ISGINTT 4

EBIS B05.01.00

3.12 Brandbestrijdingsoefeningen vinden regelmatig plaats aan boord.

Brandblusoefeningen, welke op diverse plaatsen aan boord zijn gehouden, dienen schriftelijk vastgelegd te worden. Dit geldt ook voor het testen van de noodstoppen van ventilatoren, snelafsluiterinrichtingen en het afsluiten van branddeuren en schotten. Training in het gebruik van brandbestrijdingskleding en -apparatuur dient tevens aangetekend te worden. Indien de laatste oefening ouder is dan 6 maanden, dient "neen" aangekruist te worden. De inspecteur dient de frequentie van deze oefeningen, zoals vereist door de Operator, op te schrijven.

ADN 1.3.2.2.2

ISGINTT 4 & 5

ISGINTT 9.9.2.7

EBIS B06.00.00

3.13 Datum laatste oefening.

EBIS B06.00.01

3.14 Veiligheidsoefeningen vinden plaats.

Trainingen in het gebruik van veiligheidsmiddelen, persoonlijke beschermingsmiddelen inbegrepen, dienen te worden gehouden. Deze training kan worden georganiseerd/gegeven worden door de bedrijfsleiding of door een daartoe aangewezen persoon. Deze trainingen dienen schriftelijk vastgelegd te worden. De rederij/bevrachter moet alle bemanningsleden in staat stellen trainingen betreffende het omgaan met gevaarlijke stoffen, brandbestrijding etc. te volgen. Deze cursussen mogen op het bedrijf, aan boord of elders worden gehouden. Het schriftelijke bewijs moet zich aan boord bevinden. Indien de laatste training ouder is dan 12 maanden, dient "neen" aangekruist te worden.

ADN 1.3.2.3.

EBIS B07.00.00

3.15 Datum laatste oefening.

EBIS B07.00.01

3.16 Operationele trainingen vinden plaats.

Operationele trainingen m.b.t. laad/los/ontgassing/tankreiniging/bunker operaties, nautisch-technische operaties. Deze trainingen dienen schriftelijk vastgelegd te worden. Indien de laatste training ouder is dan 12 maanden, dient "neen" aangekruist te worden.

ADN 1.3.2.2.

EBIS B08.00.00

3.17 Datum laatste oefening.

EBIS B08.00.01

3.18 Bij iedere bemanningwissel (kapitein) vindt er een aantoonbare gedocumenteerde wachtoverdracht plaats.

Formele wachtoverdrachten dienen tenminste te bevatten veiligheid, navigatie, machinekamer- en lading informatie.

EBIS B1 1.00.00

3.19 Er is onder alle omstandigheden een ADN deskundige aan boord.

ADN 7.2.3.15

ADN 7.2.5.4.2

ADN 8.2

EBIS B12.00.00

3.99 Opmerkingen:

In dit veld kunnen alle objectieve observaties, die niet onder één van de vragen van dit hoofdstuk geplaatst kunnen worden, genoteerd worden. Dit veld is niet bedoeld voor het geven van eigen interpretaties en adviezen. De observaties kunnen zowel positief als negatief zijn.

EBIS B99.00.00

Hoofdstuk 4 – Veiligheid en gezondheid

4.1 EHBO-uitrusting aanwezig.

ES-TRIN Art. 13.02.3.f.

EBIS C01.00.00

4.2 Voor elk bemanningslid zijn persoonlijke beschermingsmiddelen beschikbaar.

Als minimum wordt beschouwd (ADN 8.1.5):

- *Geschikte handschoenen*
- *Veiligheidshelm*
- *Veiligheidsschoenen/laarzen*
- *Beschermende kleding*
- *Veiligheidsbril*
- *Product gebonden persoonlijke bescherming middelen z.a. aangegeven in ADN 3.2.3. tabel C, kolom 18 en de Schriftelijke Instructie ADN 5.4.3.*
- *Adembescherming met vervaldatum filterbus.*
- *Aanvullend voor type-C:*
 - *chemisch resistente kleding*
 - *H2S houdende producten: persoonlijke H2S detector*
 - *Gehoorbescherming*
 - *Reddingsvest*
 - *Indien LNG aan boord geschikte (voor lage temperaturen) PBM's*

ADN 8.1.5.1

ISGINTT 26.2

EBIS C02.00.00

4.3 Persoonlijke beschermingsmiddelen worden conform ADN en lokale voorschriften toegepast.

ADN 8.1.5.1

EBIS C02.00.01

4.4 Geschikte adembeschermingsmiddelen zijn aanwezig.

Het ademlucht toestel moet van het overdruk type zijn, hetgeen, daar niet voorgeschreven door wetgeving, 'Industry Best Practice' is, of een volgelaatmasker (met produkt gerelateerd, goedgekeurd filter). Toegestaan is een overdruk ademlucht toestel via een ademhalingsnet

- *controleer masker, leiding en filter op geschiktheid, of, een onafhankelijk ademlucht toestel*
- *controleer druk in de flessen en verzeker dat het lage druk alarm correct functioneert.*

Voor elk perslucht apparaat dient een gevulde reserve persluchtfles aanwezig te zijn. Controleer de toestand van het volgelaats masker en keuring persluchtflessen. Bij gebruik van perslucht (in besloten ruimten) dienen de gebruikers een medische keuring te hebben ondergaan conform de Nationale wetgevingen (b.v. ARBO, BSBG, Codex, etc.)

Het adembeschermingsmiddel kan zijn:

- *onafhankelijk ademlucht toestel (b.v. een ademluchtsysteem middels een ademhalingsnet of persluchtflessen)*
- *afhankelijk ademlucht toestel (b.v. een volgelaatsmasker, met produkt afhankelijk, goedgekeurd filter).*

Check visueel de toestand van masker/kap, leiding, longautomaat, filter en filterbank.

Kijk of er bewijs aanwezig is of deze apparatuur, inclusief de luchtfiltersysteem, op regelmatige basis gecontroleerd wordt.

ADN 7.2.3.1.6 & 8.1.5.1

EBIS C02.01.00

4.5 Geschikte adembeschermingsmiddelen zijn operationeel.

Onder operationeel wordt verstaan: voor direct gebruik beschikbaar.

ADN 7.2.3.1.6 & 8.1.5.1

EBIS C02.01.01

4.6 Voldoende gasdichte kleding is aanwezig.

Dit is bij vervoer van o.a. Ammoniak 'Industry Best Practice'.

EBIS C02.02.00

4.7 Gasdichte kleding is in goede staat.

EBIS C02.02.01

4.8 Voldoende chemisch resistente kleding is aanwezig.

Controleer of er een resistentie lijst aanwezig is. Indien er wel pakken maar geen resistentie lijst aanwezig is, moet de vraag met "nee" beantwoord worden.

EBIS C02.03.00

4.9 Chemisch resistente kleding is in goede staat.

EBIS C02.03.01

4.10 De perso(n)en in de rang van Schipper dient/dienen goede kennis van de volgende veiligheidsvoorschriften demonstrenen:

EBIS C03.00.00

4.11 * Werken onder gevaarlijke omstandigheden.

Met werken onder gevaarlijke omstandigheden wordt o.a. verstaan: werk waarvoor er een risico analyse en/of een werkvergunningssysteem vereist is; zie ISGINTT 9.2.1 , 9.3 en 9.6. Controleer uitgegeven werkvergunningen bvb aangaande de laatste uitgeschreven vergunning voor het betreden van besloten ruimtes.

EBIS C03.01.00

4.12 * Betreden van alle besloten ruimten.

Besloten ruimte betekent een ruimte welk een van de volgende kenmerken heeft:

- 1. beperkte openingen voor toegang en het verlaten;*
- 2. onvoldoende ventilatie; en*
- 3. is niet ontworpen voor een doorlopende werkbezetting,*
inclusief, maar niet beperkt tot, lading ruimten, dubbele bodems, zijtanks, opstelruimten, brandstoftanks, ballasttanks, lading pompkamers, lading compressor ruimten, kofferdammen, kettingbakken, tussen ruimten, kokervormige kielconstructies (kokerkiel), ruimte tussen 2 lagen, ketels, afvalwatertanks, bunker arm fundatieruimte en naastgelegen verbonden ruimtes. Deze lijst is niet volledig.

Procedure moet tenminste de max. en min. toegestane meetwaarden bevatten om de betreffende besloten ruimten veilig te kunnen betreden.

ADN 7.2.3.1.

ISGINTT 10

EBIS C03.01.01

4.13 * Laden/lossen.

ADN Deel 7.2

ISGINTT 7 & 11

EBIS C03.06.00

4.14 * Reinigen van ladingtanks.

Er dienen procedures aan boord te zijn, ook indien het reinigen door derden wordt uitgevoerd. Dit geldt ook indien het schip in dedicated vaart is.

ISGINTT 7.3 & 11

EBIS C03.07.00

4.15 * Stel vast dat de gevaren verbonden aan het gebruik van chemicaliën en/of recirculatiewater bekend zijn.

De bemanning dient er mee bekend te zijn dat het toevoegen van chemicaliën of andere additieven aan het waswater statische oplading kan veroorzaken. Men dient er mee bekend te zijn dat ontgassing en tankreiniging plaats vindt conform de ADN voorschriften en ISGINTT richtlijnen. In de werkprocedures dienen richtlijnen voor het werken met chemicaliën opgenomen te zijn, inclusief de TLV-waarden. Tevens dient in de procedures gewezen te worden op het feit dat circulatiewater statisch opgeladen kan zijn.

ISGINTT 11.3.6.8

EBIS C03.07.01

4.16 * Stel vast dat de gevaren verbonden met tanks die giftige stoffen hebben bevat bekend zijn.

Men dient zich er van bewust te zijn dat giftige stoffen middels huidcontact, inademing of inslikken schadelijk voor de gezondheid zijn, en ernstige of fatale gevolgen kunnen hebben. Het moet bekend zijn dat er stoffen zijn die al schadelijk zijn terwijl men ze nog niet ruikt, zoals Benzene.

ISGINTT 10 & 11.8.4 & 11.3

EBIS C03.07.02

4.17 * Stel vast dat tijdens reiniging / ventilatie de tankatmosfeer regelmatig gecontroleerd wordt.

Er dienen overzichten te zijn van metingen van de atmosfeer van de tanks, tijdens gasvrij maken, voor reinigen en bij uitstomen.

ADN 7.2.3.7

EBIS C03.07.03

4.18 * Stel vast dat de luchtkwaliteit aan dek en, indien van toepassing, in de pompkamers tijdens de reiniging gecontroleerd wordt.

Er dienen overzichten te zijn van concentratiemetingen van toxische dampen aan dek en in pompkamers bij het gasvrij maken.

EBIS C03.07.04

4.19 Tijdens visuele controle aan boord geen tekortkoming m.b.t. veiligheid vastgesteld die niet afgedekt zijn door andere vragen in deze vragenlijst.

Aandachtspunten niet limitatief:

- loopplanken*
- dek en werkgebieden moeten van antislip vlakken zijn voorzien, obstakels dienen met signaalverf te zijn gemarkeerd*
- waarschuwingen voor struikelgevaar*
- rookverbod*
- vuilcontainers voor oude lappen*
- brandbare materialen aan dek en in machinekamers*
- juiste opslag van verf, chemicaliën, uitrusting, gereedschappen en materialen*
- reddingsmiddelen voor gebruik gereed*
- navigatieverlichting zichtbaar in de voorgeschreven sectoren*
- signalering aan dek en in machinekamers*
- deuren dicht tijdens laad-los operaties*
- deur-, vluchtraam-, en luikrubbers in goede staat*
- vlamkerende roosters in goede staat (indien controle mogelijk)*
- draagbare ladders (incl. de man over boord of zwemladder); controleer het type plaatje, staat van onderhoud, slijtage / vervorming, op de juiste wijze opgeborgen om doorhangen te voorkomen.*
- lekbakken leeg*
- verlichting aan dek en in machinekamers (in goede staat)*
- zelfsluitende afsluiters van brandstof - en smeerolie bunkers peilglazen zijn operationeel*
- alle mangatdeksels zijn volledig dichtgebout*
- alle bewegende delen aan motoren en werktuigen zijn afgeschermd*
- alleen intrinsiek veilige apparatuur in de ladingzone*

- elektrische verbindingen in goede staat
- alle tanks aan dek zijn duidelijk gemarkeerd (als tanks buitengebruik zijn, dan moeten ze afgeblind zijn)
- Indien de reling onderbroken is, dient er een voorziening te zijn om overboord vallen te voorkomen

ES-TRIN

ISGINTT

ADN 7.2

ADN deel 9

EBIS C04.00.00

4.20 Oogdouche(s) aanwezig.

Let op, bedrijfs gereed onder alle weersomstandigheden. Een oogdouche kan ook een oogspoelfles zijn.

ADN 9.3.x.60

ADN 7.2.4.60

ISGINTT bijlage 7

EBIS C05.00.00

4.21 Oogdouche(s) in goede staat.

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

Controleer of de vloeistof regelmatig ververs of doorgespoeld wordt.

ADN 9.3.x.60 & 7.2.4.60

EBIS C05.01.00

4.22 Nooddouche(s) aanwezig.

ADN 9.3.x.60

ADN 7.2.4.60

ISGINTT Bijlage 7

EBIS C05.02.00

4.23 Nooddouche(s) in goede staat.

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

Let op, bedrijfs gereed onder alle weersomstandigheden.

ADN 9.3.x.60 & 7.2.4.60

EBIS C05.03.00

4.24 De volgende draagbare detectors zijn aanwezig:

Meetapparatuur - Algemeen

De meetapparatuur dient regelmatig onderhouden te worden; de onderhoudstermijn mag niet overschreden worden (zie gebruiksinstructie fabrikant / leverancier). Gegevens hierover dienen aan boord te zijn. Functioneel testen is noodzakelijk voor iedere ingebruikname.

Opmerking : in deze rubriek wordt alleen bedoeld de draagbare meetapparatuur en niet de persoonlijke detectieapparatuur.

ADN 8.1.5

ADN Tabel C

ISGINTT 24

EBIS C06.00.00

4.25 * Toxi detector.

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

Draagbare Toxi detector: Controleer of er voor de lading geëigende reserve meetbuisjes aanwezig zijn. Pomp en buisjes dienen compatibel te zijn.

Reserve testbuisjes binnen de geldigheidsdatum en geschikt voor de te vervoeren lading. Controleer de pomp door na te gaan of deze vacuüm trekt en behoudt. De pomp dient periodiek getest te worden. Indien alleen een pomp aan boord zonder buisjes dient deze vraag met NEE beantwoord te worden. Indien een PID detector controleer of de juiste calibratietabel beschikbaar is.

ISGINTT 8.2

EBIS C06.01.00

4.26 * Explosiegevaardetector.

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

De draagbare explosiegevaardetector dient functioneel getest te worden om er zeker van te zijn dat de batterij voldoende spanning heeft, en dat een correcte nulstelling kan worden uitgevoerd. Het apparaat kan elektronisch en zelftestend zijn; (kan gecombineerde EX/OX detector zijn) de test resultaten dienen geregistreerd te worden. Check of de aanzuigslang van voldoende lengte is en de motor functioneert. Betreft het een handpomp, dan dient gecontroleerd te worden of vacuüm getrokken en gehouden kan worden. Tests dienen periodiek te worden uitgevoerd.

ISGINTT 8.2

EBIS C06.02.00

4.27 * H2S detector.

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

Deze apparatuur is uitsluitend vereist voor producten met een vermelding in kolom 20 in tabel C van het ADN.

ISGINTT 8.2

EBIS C06.03.00

4.28 * Zuurstof detector.

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

Het apparaat dient voor het gebruik en periodiek, in de buitenlucht, getest te worden. Het apparaat kan elektronisch en zelftestend zijn; (kan gecombineerde EX/OX detector zijn) de test resultaten dienen geregistreerd te worden. Controleer of de aanzuigslang van voldoende lengte is en de motor functioneert. Betreft het een handpomp, dan dient gecontroleerd te worden of vacuüm getrokken en gehouden kan worden.

De uitrusting dient in goede staat te verkeren en onderhoudsgegevens dienen opvraagbaar te zijn. De onderhoudstermijnen mogen niet overschreden zijn. De bemanning moet geïnstrueerd zijn om met de apparatuur metingen te kunnen verrichten en de meetgegevens te kunnen interpreteren. De gebruiksaanwijzing dient in een voor de bemanning begrijpelijke taal beschikbaar te zijn.

ISGINTT 8.2

EBIS C06.04.00

4.29 Beschikbare draagbare detectors zijn in goede staat.

EBIS C06.05.00

4.30 Verantwoordelijke kapitein is bekend met het gebruik van de draagbare detectors.

EBIS C06.06.00

4.31 Operationele persoonlijke detectie apparatuur is beschikbaar.

Noteer type en welke sensors beschikbaar zijn. Zijn geactiveerde persoonlijke detectors operationeel en goed werkend.

ISGINTT 8.2

EBIS C06.07.00

4.32 Alle draagbare elektrische apparatuur aan boord zijn erkend veilig uitgevoerd.

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

Alleen zaklampen welke zijn goedgekeurd voor gebruik in een ontvlambare omgeving mogen aan boord van tankschepen gebruikt worden. Draagbare UHF/VHF zend/ontvangers moeten intrinsiekveilig zijn. Kleine persoonlijke apparaten voorzien van batterijen zoals bijvoorbeeld horloges, gehoorapparaten, pacemakers, worden niet gezien als belangrijke ontstekingsbronnen.

Tenzij goedgekeurd voor gebruik in ontvlambare omgeving mogen bijvoorbeeld draagbare radio's, rekenmachines, camera's met batterijen, flitslampen voor camera's, GSM's, pagers, smart horloges en gezondheidsbanden niet gebruikt worden in de ladingzone of tijdens laden, lossen en ontgassen.

Tri-modale meetlinten zijn elektronische apparaten door batterijen gevoed en moeten gecertificeerd zijn voor gebruik in ontvlambare omgeving.

ADN 8.3.2

EBIS C07.00.00

4.33 Externe airconditioning units mogen gebruikt worden conform ADN 9.3.x.50.1.c ADN 9.3.x.52.1.

ADN 8.1.2.3. r, s, t, u, v

ADN 8.1.7.2

ADN 9.3.x.52

ADN 9.3.x.53

EBIS C07.02.00

4.34 Specifieke medische uitrusting is aanwezig.

Met specifieke medische uitrusting wordt bedoeld, die uitrusting welke o.a. in het Chemiekaartenboek of in Material Safety Data Sheets worden genoemd. (b.v. Fenol kit, Cyanide kit, Medicinale zuurstof etc.)

EBIS C08.00.00

4.35 AED met operationele instructies en procedures voor veilig gebruik aan boord.

Controleer of de lokatie van de AED goed aangegeven is en makkelijk bereikbaar.

EBIS C08.01.00

4.36 De bemanning is bekend met de nodige medische behandeling en eerste hulp voor slachtoffers ingeval van blootstelling aan de lading.

De bemanning moet in staat zijn vast te stellen welke medische behandeling nodig is na blootstelling aan gevaarlijke stoffen, waaronder de keuze van het juiste medicijn en de daarbij behorende "bijsluiter".

EBIS C09.00.00

4.37 De perso(n)en in de rang van Schipper dient/dienen goede kennis van de volgende schriftelijke voorschriften te demonstreren:

De rederij/bevrachter dient voorschriften voor het reinigen van tank op te stellen, toegespitst op de diverse typen van tankschepen. Deze voorschriften kunnen zijn opgenomen in bedrijfshandboeken, computersystemen of in een aparte instructie. Het moet duidelijk blijken dat er voorafgaand aan tankreiniging een werkprogramma is opgesteld. De bemanning dient de voorschriften te kennen en te begrijpen, en zeker te stellen dat er niet in strijd met de bedrijfsvoorschriften wordt gehandeld.

EBIS C10.00.00

4.38 * Lading overslag.

Onder ladingoverslag wordt verstaan : laden, lossen en intern overpompen. Zijn in de procedure minimaal aantal competente bemanningsleden, lading separatie en controles tijdens het laden en lossen (bv tankniveau, temperaturen, druk, alarmering, communicatie, etc) opgenomen?

ISGINTT 11

EBIS C10.01.00

4.39 * Gasvrij maken.

Een procedure kan een algemene richtlijn aangevuld met specifieke werkinstructies zijn. Tijdens het gasvrij maken van tanks welke beladen zijn geweest met gevaarlijke stoffen, dient aan dek, in de ladingtanks en in de pompkamers metingen uitgevoerd te worden. De metingen dienen bijgehouden te worden.

ADN 7.2.3.7

ISGINTT 2.5 & ch 11.4

EBIS C10.02.00

4.40 * "Efficiënt strippen" van ladingtanks.

ADN 1.2.1

ADN 7.2.4.15.1

EBIS C10.03.00

4.41 * Reinigen van tanks.

Een procedure kan een algemene richtlijn aangevuld met specifieke werkinstructies zijn. De bemanning dient de voorschriften te kennen en te begrijpen, en zeker te stellen dat er niet in strijd met de bedrijfsvoorschriften wordt gehandeld. Het betreden van besloten ruimtes wordt hier niet bedoeld. Ook in het geval de reiniging wordt uitgevoerd door derden moeten er procedures aanwezig zijn.

ISGINTT 11.3

EBIS C10.04.00

4.42 * Productwisseling.

ISGINTT 11.3

EBIS C10.05.00

4.43 * Ballasten/ontballasten.

Een procedure kan een algemene richtlijn aangevuld met specifieke werkinstructies zijn. De gerelateerde mogelijke stabiliteitsproblemen zijn bekend bij de bemanning.

ISGINTT 11.6

EBIS C10.06.00

4.44 * Boord/boord overslag.

Onder schip-schip overslag wordt verstaan een ladingoverslag tussen twee schepen. Is de bemanning vertrouwd met de veiligheidsvoorschriften betreffende het aan- en afkoppelen van de slangen, de gevaren van het vallen van objecten en van hijswerkzaamheden.

ISGINTT 11.9

EBIS C10.07.00

4.45 * Het dragen van reddingsvesten tijdens: meren/ontmeren, werkzaamheden buiten een door een railing beschermd gebied en bij overige risicovolle werkzaamheden aan dek.

Bemanningsleden en andere personen aan boord dienen een reddingvest te dragen:

- a) bij het van of aan boord gaan, voor zover er gevaar voor het in het water vallen bestaat,*
- b) bij het verblijven in de bijboot,*
- c) bij werkzaamheden buiten boord, dan wel*
- d) bij verblijf en werkzaamheden aan dek en in het gangboord, indien verschansingen van ten minste 90 cm hoogte niet aanwezig of relingen niet doorlopend zijn geplaatst.*

ISGINTT 26.2

EBIS C10.08.00

4.46 * Het omgaan met lading welke H2S bevat en de daarbij te gebruiken persoonlijke veiligheidsmiddelen.

H2S kan in o.a. de volgende producten voorkomen, Crude, Stookolie, Nafta, Zwavel. Zie voor gedetailleerde informatie de SDS, Chemiekaart H2S en ISGINTT.

Bij kans op blootstelling aan producten die H2S kunnen bevatten, dienen personen een H2S detectie/alarm apparaat te dragen.

ISGINTT 2.3.6 & 2.7.5

EBIS C10.09.00

4.47 * Het waarborgen van de scheepsstabiliteit.

De bemanning begrijpt mogelijke stabiliteitsproblemen en hoe die op te lossen.

ISGINTT 11.2

EBIS C10.10.00

4.48 * onbedoeld inschakelen van apparatuur in onderhoud of buiten gebruik.

Onbedoeld inschakelen van apparatuur kan voorkomen worden door bijvoorbeeld een Lock Out Tag Out (LOTO) procedure te gebruiken welk deel uitmaakt van een veiligheidssysteem welk voorkomt dat apparatuur wordt geactiveerd tijdens reparatie, onderhoud, buiten gebruik of wanneer het gebruik niet toegestaan is. LOTO systemen worden vaak gebruikt binnen Permit to Work Systems. (Toestemming om te werken systemen.). De inspecteur dient te controleren of deze procedures aan boord aanwezig zijn en van toepassing zijn. Voorbeelden van algemene LOTO systemen op binnenvaartschepen zijn:

- waarschuwings indicaties in de stuurhut en/of de machinekamer om te voorkomen dat de hoofdmotor gestart wordt terwijl de rem nog op de schroefas staat.*
- sloten op lensafsluiters om per ongeluk over boord pompen te voorkomen.*
- vergrendelpennen om te voorkomen dat de bovenste helft van de stuurhut per ongeluk zakt.*
- verwijdering van zekeringen en het plaatsen van waarschuwings indicaties om gebruik van apparatuur te voorkomen.*
- verwijdering van stekkers en etikettering van draagbare apparatuur om gebruik te voorkomen.*

TMSA - Element 9

ISGINTT 9.3.2

EBIS C10.11.00

4.49 Op de loop- en werkdekken zijn voorzieningen aangebracht om uitglijden en vallen te voorkomen.

ES-TRIN Art. 14.02.2.

ISGINTT 26.2.2

EBIS C11.00.00

4.50 De beschikbare toegangsmiddelen aan boord zijn in goede staat.

ES-TRIN Art. 13.02.3.d.

ISGINTT 16.4.3.2

EBIS C12.00.00

4.51 De scheepsbemanning is bekend met de gevaren wanneer in ijs en temperaturen onder nul gewerkt wordt.

Er dienen procedures aanwezig te zijn welk het volgende kunnen bevatten:

- Risico beheer en risico verminderende maatregelen ter voorbereiding op en werkend in ijs en omstandigheden onder nul*
- Procedures voor doorvaart met assistentie van een ijsbreker of in een ijs konvooi*
- Richtlijnen voorbereiding doorvaart*
- Richtlijnen voor veiligheidsuitrusting, bediening van machines en systemen*
- Middelen om bemanning te beschermen tegen de koude weersinvloeden, b.v. thermische kleding, wacht gewoontes en periodes geregeld*
- Maatregelen om het schip veilig te betreden en over het schip te bewegen*

EBIS C13.00.00

4.99 Opmerkingen:

In dit veld kunnen alle objectieve observaties, die niet onder één van de vragen van dit hoofdstuk geplaatst kunnen worden, genoteerd worden. Dit veld is niet bedoeld voor het geven van eigen interpretaties en adviezen. De observaties kunnen zowel positief als negatief zijn.

EBIS C99.00.00

Hoofdstuk 5 – Drugs- en alcoholbeleid

5.1 De rederij/bevrachter beschikt over een drugs en alcohol beleid.

Misbruik van alcohol en medicijnen is verboden, evenals het gebruik, bezit, verspreiden of verhandelen van illegale drugs. In het drugs- en alcoholbeleid moet een max. toegelaten alcohol promillage vermeld staan; dit max. promillage dient in de opmerkingen te worden vermeld. De inspecteur zal, naar beste kunnen, verifiëren of geen misbruik van drugs en alcohol aan boord plaatsvindt.

Drugs- en alcoholtesten dienen bij een periodiek gezondheid kundig onderzoek door een arts aan de orde te komen of tests dienen steekproefsgewijs, uitgevoerd te worden. Alcohol testen zullen steekproefsgewijs plaats vinden. Richtlijn is dat het promillage aan boord maximaal 40 mg/ 100 ml mag bedragen. Indien een rederij/scheepseigenaar zich beroept op een in de nationale wetgeving opgenomen lagere waarde, dan is dat bepalend. (Belangrijk: het maximum promillage kan geen 0 bedragen omdat het consumeren van natuurlijke suikers (b.v. in fruit) een geringe uitslag kan geven). Een onthoudingsperiode van 4 uur voordat met de dienst begonnen wordt dient min. in acht genomen te worden. Voorschriften dienen aan boord te zijn welke het misbruik van gelegitimeerde drogerende middelen en/of medicijnen verbiedt (deze kunnen onderdeel zijn van het D & A beleid). Bij gebruik van drogerende middelen op medische indicatie dient de kapitein hiervan op de hoogte te zijn gebracht door betreffende gebruiker, vooral als de medicijnen concentratiestoornissen kunnen veroorzaken. Het beleid dient een "statement" m.b.t. het verbod op illegale/ niet op recept verkregen drugs of medicijnen te omvatten. In het beleid dient tevens een verklaring te zijn opgenomen over de distributie en consumptie van alcohol welke de volgende aspecten regelen:

- gelimiteerde hoeveelheden alcohol aan boord alleen voor eigen gebruik.
- bemanningsleden mogen onderling niet handelen in alcohol(ische dranken).
- alcoholconsumptie gedurende de wacht is niet toegestaan.

ISGINTT 13.4

EBIS D01.00.00

5.2 In het beleid worden alcohol en drugstesten genoemd.

De Inspecteur zal vragen of:

- de kapitein en zijn bemanning een onaangekondigde test op drugs en alcohol hebben ondergaan.
- de kapitein en zijn bemanning regelmatig een medische test ondergaan.
- de kapitein en zijn bemanning het verbod begrijpen op misbruik van toegestane drugs en op het gebruik, bezit, verhandelen of verkopen van illegale drugs.

EBIS D02.00.00

5.3 Het drugs en alcohol beleid is op een voor ieder toegankelijke positie opgehangen of beschikbaar.

Het drug en alcoholbeleid dient door alle aanwezige bemanningleden onderschreven te zijn. Een verwijzing te dienaangaande in het kwaliteitshandboek is ook toegestaan.

EBIS D03.00.00

5.4 De bemanning is met het drugs en alcohol beleid bekend.

EBIS D04.01.00

5.5 Onaangekondigd worden uitgevoerd:

EBIS D05.00.00

5.6 * Alcoholtesten.

Bij commentaar dient aangegeven te worden hoe vaak alcoholtesten worden uitgevoerd, alsmede de datum van de laatste onaangekondigde alcoholtest aan boord van het schip. Indien de laatste test ouder is dan 12 maanden, dient "neen" aangekruist te worden.

ISGINTT 13.4.3

EBIS D05.01.00

5.7 Datum laatste test:

EBIS D05.01.01

5.8 * Drugstesten.

Bij commentaar dient aangegeven te worden hoe vaak drugstesten worden uitgevoerd, alsmede de datum van de laatste onaangekondigde drugstest. Indien de laatste test ouder is dan 12 maanden, dient "neen" aangekruist te worden.

ISGINTT 13.4.3

EBIS D05.02.00

5.9 Datum laatste test:

EBIS D05.02.01

5.10 De bemanning wordt periodiek medisch onderzocht

Bij commentaar dient aangegeven te worden hoe vaak medische controles worden uitgevoerd.

EBIS D06.00.00

5.99 Opmerkingen:

In dit veld kunnen alle objectieve observaties, die niet onder één van de vragen van dit hoofdstuk geplaatst kunnen worden, genoteerd worden. Dit veld is niet bedoeld voor het geven van eigen interpretaties en adviezen. De observaties kunnen zowel positief als negatief zijn.

EBIS D99.00.00

Hoofdstuk 6 – Brandblus- en reddingsmiddelen

6.1 De voorgeschreven brandblusmiddelen zijn compleet en gereed voor gebruik.

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

De inspecteur moet naar beste kunnen de beschikbaarheid van de brandblusapparatuur, zoals blusleidingen en aansluitpunten, controleren. Brandblussers dienen gekeurd te zijn, voorzien van een geldige inspectiesticker, en te zijn verzegeld en vastgezet te zijn. De brandblussers in de machinekamer(s) dienen eveneens gecontroleerd te worden.

Volgende aandachtspunten dienen beoordeeld te worden:

- zijn alle brandkleppen operationeel (N)
- zijn alle brandkleppen voor hun doel gemarkeerd (N)
- zijn alle brandkleppen voorzien van een plakker ("Sluiten bij Brand") (N)
- bemanning goed bekend met de positie van alle brandkleppen (N)
- brandslangen en nozzles (N)
- brandblussers (N)
- bluswateraansluitingen (N)
- richtbare straalpijp (N)

ES-TRIN Art. 13.03

ES-TRIN Art. 13.05

ADN 8.1.4

ADN 9.3.X.40.

EBIS E01.00.00

6.2 De volgende onderdelen zijn operationeel en getest (overzichten aan boord).

'JA' mag eerst dan worden aangekruist indien de systemen getest zijn, en testresultaten ter inzage liggen.

EBIS E02.00.00

6.3 * Algemeen alarm.

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

EBIS E02.01.00

6.4 * Centraal brand/rookmeldsysteem.

Indien geen brand/rook meldingssysteem is geïnstalleerd moet het antwoord N zijn.

Let op hiermee wordt bedoeld een brand- rookmeldcentrale en geen losse brand- of rookmelders.

ES-TRIN Art. 13.05.3

ADN 9.3.x.40.2.3

ISGINTT 5.4

EBIS E02.02.00

6.5 * Noodverlichting.

EBIS E02.03.00

6.6 * Vaste blusgasinstallatie(s).

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

Er moet gelet worden op:

- de installatie is gebruiksgereed (kijken of de bedieningskabels vast zitten).
- de alarmen werken goed (hoorn + zwaailicht) Dit kan door de bemanning getest worden door de deur van de bedieningskast te openen en dan dient ook de ventilator te stoppen.
- de goede toestand van het bedieningskastje
- als er een sleutel nodig is kijk of deze ernaast hangt of waar de sleutel beschikbaar is
- de gebruiksaanwijzing die aan de binnenkant van het deurtje van het bedieningskastje hangt

ES-TRIN Art. 13.05

ADN 9.3.x.40.2

EBIS E02.04.00

6.7 Het brandalarmplan (brandrol) is opgehangen.

Een brandalarmplan (brandrol) moet minimaal het volgende omvatten:

- taken en verantwoordelijkheden van alle bemanningsleden (per bemanningsfunctie aangegeven)

Het plan moet op een voor iedereen aan boord toegankelijke plaats opgehangen zijn.

EBIS E03.00.00

6.8 Het veiligheidsplan is opgehangen.

Een veiligheidsplan kan het volgende omvatten:

- de locatie van de aanwezige brandbestrijdingsmiddelen, reddingsmiddelen, EHBO kist(en), nooduitgangen, brandkleppen, noodstop(pen), enz.
- de legenda van de gebruikte symbolen.

Het plan moet op een voor iedereen aan boord toegankelijke plaats opgehangen zijn

ISGINTT 9.9.2.5

EBIS E03.01.00

6.9 Reddingsvesten verkeren in goede staat.

De inspecteur zal controleren of een geldig keuringscertificaat en/of keuringsaanduiding voor/op reddingsvesten aanwezig is. Het drijfvermogen van de reddingsvesten moet in Newton (N) aangegeven worden in de "opmerkingen". Reddingsvesten moeten voldoen aan de Europese norm: EN-ISO 12402 (voormalig EN 395 (100N), EN 396(150N), EN 399 (275N)). Voor elke opvarende dient een reddingsvest met het juiste drijfvermogen aanwezig te zijn!

ES-TRIN Art. 13.08.2.

ISGINTT 26.2

EBIS E04.00.00

6.10 Bijboot verkeert in goede staat.

Kunststof bijboten zijn alleen toegestaan indien deze van moeilijk ontvlambaar materiaal zijn gebouwd conform EN 1914.

Er moet een identificatieplaatje aanwezig zijn met de EN 1914 aanduiding of de normering moet op een andere wijze aantoonbaar zijn. Vermeld in het rapport waar de bijboot geplaatst is.

Opgelet: Uitsluitend bij bunker- en bilgeboden kan NVT een optie zijn.

ES-TRIN Art. 13.07

ADN 7.2.3.29

ADN 9.3.x.0.5

EBIS E04.01.00

6.11 Bijboot is voor gebruik gereed.

Controleer op de aanwezigheid van de riemen, het hoosvat, de prop(pen), een viersprong (hijsspruit).

ES-TRIN Art. 13.07

ADN 7.2.3.29

ADN 9.3.x.0.5

ISGINTT 9.6

EBIS E04.01.01

6.12 De bijboot davit is voor gebruik gereed.

ES-TRIN Art. 19.09.5

ADN 7.2.3.29

ISGINTT 9.6

EBIS E04.01.02

6.13 Reddingsvlot verkeert in goede staat.

Het reddingsvlot moet voorzien zijn van:

- *- een fluorescerende oranje kleur of vlakken*
- *- grijplijnen*

ES-TRIN Art. 19.09.5

ADN 7.2.3.29

ISGINTT 9,6

EBIS E04.02.00

6.14 Reddingsvlot is voor gebruik gereed.

Het reddingsvlot moet door één persoon overboord gezet kunnen worden.

ES-TRIN Art. 19.09.5

ADN 7.2.3.29

ISGINTT 9.6

EBIS E04.02.01

6.15 Reddingsboeien verkeren in goede staat.

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

Aan boord van vaartuigen moeten ten minste drie reddingsboeien overeenkomstig de Europese norm EN 14 144:2002 aanwezig zijn. Zij moeten zich in gebruiksklare toestand op vaste en daarvoor geschikte plaatsen aan dek bevinden en mogen niet zijn vastgemaakt aan de houders. Ten minste één reddingsboei moet zich in de onmiddellijke nabijheid van het stuurhuis bevinden en deze moet zijn voorzien van een automatisch ontbrandend licht, gevoed door batterijen, dat in het water niet kan uitgaan.

ES-TRIN Art. 13.08.1

ISGINTT 16.4.2

EBIS E04.03.00

6.16 Veiligheids- en reddingsuitrusting, indien aanwezig, zijn gebruiksgereed en in goede staat.

ADN 7.2.3.1.6

ISGINTT 10.6.2

EBIS E05.01.00

6.17 Alle overdrukssystemen aan boord zijn operationeel.

Controleer tijdens het laden, lossen of ontgassen of de overdrukssystemen van alle in de algemeen technische informatie punt A.4.2. genoemde ruimten operationeel zijn.

In alle andere situaties moet men het antwoord van de schipper invullen.

ADN 9.3.X.52.1.c.ii

EBIS E06.00.00

6.18 Het gasdetectie systeem, dat gekoppeld is aan het overdruksysteem, is operationeel.

Controleer tijdens het laden, lossen of ontgassen, of de gasdetectie van de overdruksystemen van alle in de algemeen technische informatie punt A.4.2. genoemde ruimten operationeel zijn.

In alle andere situaties moet men het antwoord van de schipper invullen.

Kijk na op het paneel van de gasdetectie centrale of de locatie van de sensors duidelijk aangegeven is.

De aanwezige detectoren (aan de luchtinlaat) dienen op hun goede werking getest te zijn en resultaten hiervan moeten zijn vastgelegd.

ADN 9.3.X.52. 1.c.ii

EBIS E07.00.00

6.99 Opmerkingen:

In dit veld kunnen alle objectieve observaties, die niet onder één van de vragen van dit hoofdstuk geplaatst kunnen worden, genoteerd worden. Dit veld is niet bedoeld voor het geven van eigen interpretaties en adviezen. De observaties kunnen zowel positief als negatief zijn.

EBIS E99.00.00

Hoofdstuk 7 – Bescherming van het milieu

7.1 De voorgeschreven bewijzen van afgifte zijn volledig en worden aan boord van het schip bewaard:

In het CDNI verdrag is de afgifte van bedrijfsmatig afval en ladingsrestanten geregeld.

ES-TRIN Art. 13.02.2.

EBIS F01.00.00

7.2 * Ladingsrestanten.

Bij 'dedicated' gebruik van het schip kan 'NVT' aangekruist te worden.

CDNI deel B Hfdst. VII

EBIS F01.01.00

7.3 Datum laatste bewijs van afgifte:

EBIS F01.01.01

7.4 * olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval (machinekamer)

Bilgewater (uit machinekamers).

CDNI deel A art. 1.01

EBIS F01.02.00

7.5 Datum laatste bewijs van afgifte:

EBIS F01.02.01

7.6 Ladingrestanten tanks in goede staat.

Volgende aandachtspunten dienen beoordeeld te worden:

De staat van de niveaumeetinrichtingen en veiligheidsventielen.

De inspecteur moet controleren of de slop tank buiten gebruik is; dit moet duidelijk op de slop tank aangegeven zijn.

ADN 9.3.x.26

EBIS F01.03.00

7.7 Indien ladingrestanten tanks in gebruik registratie (specificaties en hoeveelheid) aanwezig.

EBIS F01.03.01

7.8 Er zijn voorschriften m.b.t. het voorkomen van verontreiniging.

EBIS F03.00.00

7.9 De bemanning is vertrouwd met deze voorschriften.

ISGINTT 24.7

EBIS F03.01.00

7.10 Er zijn passende middelen aanwezig om de spillrand vloeistofdicht af te sluiten.

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

De NVT optie geldt alleen in geval van schepen die geen spillrand hebben. Controleer of de spillrand effectief gebruikt wordt bij het laden en lossen. De inspecteur dient te controleren of de proppen geplaatst en vloeistof dicht zijn.

ISGINTT 24.7.3

EBIS F04.01.00

7.11 Uitgevoerde controle op spillpluggen door 2 bemanningsleden.

De NVT optie geldt alleen in geval van schepen die geen spillrand hebben, of waar het niet toegestaan is om de spillrand te sluiten.

EBIS F04.02.00

7.12 Olie absorberend materiaal is aan boord aanwezig.

Opnamecapaciteit ca. 200 liter.

ISGINTT 12.4

EBIS F05.00.00

7.13 Door toedoen van het schip is sinds de laatste EBIS Inspectie geen produkt/bunker-spill of milieuverontreiniging ontstaan.

Produkt/Bunker spill kan zijn elke willekeurige morsing van lading of bunkers. Ook een mogelijkheid is een spill t.g.v. een lekkage van b.v. Hydrauliek,- of Thermische olie.

EBIS F06.00.00

7.14 Doelmatige lekbakken zijn aanwezig en voor onmiddellijk gebruik gereed.

Permanent opgestelde lekbakken met een geschikte mogelijkheid tot legen moeten onder de manifold aansluitingen staan. Indien er geen permanente lekbak aanwezig is dan moeten verplaatsbare lekbakken aanwezig zijn onder elk manifold om mogelijke lekkage op te vangen. Gebruik van synthetische materialen moet worden vermeden. Onder doelmatig wordt verstaan: resistentie met de te vervoeren producten en de geleidbaarheid met de romp. Vermeld ook de inhoud van de lekbak in het commentaar. Indien lekbakken niet in gebruik zijn horen ze leeg te zijn.

LNG geschikte roestvaststalen lekbakken zijn vereist onder LNG bunker aansluitingen.

Lekbakken niet van toepassing voor niet LNG gas schepen.

ADN 8.6.3 (vraag 8)

ADN 7.2.4.16.5

ISGINTT 24.7.4

EBIS F07.00.00

7.15 Drains en vents worden volgens voorschrift afgeblind.

EBIS F08.00.00

7.16 Procedures over hoe te handelen in geval van een spill zijn aanwezig.

Het bedrijfshandboek moet een draaiboek omvatten dat in geval van een 'spill' minimaal de volgende zaken omvat:

- stoppen van laad-/losactiviteiten*
- alarmering*
- informatieverstrekking aan terminal/schip/autoriteiten/walorganisatie.*
- indammen van de verontreiniging*
- schoonmaakacties*
- dragen juiste persoonlijke beschermingsmiddelen*
- stopzetten beluchting woonverblijven en machinekamer*
- verwijderen van restanten en absorptiemiddelen*

ISGINTT 24 & 30

EBIS F09.00.00

7.17 Bunkers zijn uitgerust met een "Bunker Overvul Beveiliging".

ES-TRIN Art.8.05.10a

EBIS F10.00.00

7.18 De bunkercontrolelijst wordt (aantoonbaar) voor het innemen van eigen scheepsbrandstof volledig ingevuld.

CEVNI 5 Annex 11

ISGINTT 25 + 26 & annex 5

EBIS F11.00.00

7.19 De lensafsluiters in de machinekamer (achter) zijn in gesloten toestand verzegeld of voorzien van een slot.

Opgelet: indien de lenspomp ook voor andere doeleinden gebruikt wordt, moet de afsluiter van de bilgeaanzuigleiding verzegeld/met een slot voorzien zijn. Indien de lenspomp uitsluitend voor het leegmaken van de machinekamer bilges gebruikt wordt, kan de vergrendeling zowel op de zuig- als de persleiding zitten. Attentie voor de inspecteur: Indien de lichter geen vastopgesteld bilge systeem heeft moet in het rapport vermeld worden wat voor middelen er aan boord zijn om de machinekamer in geval van nood leeg te pompen.

ES-TRIN Art. 8.08.10

ES-TRIN Art. 8.08.11

ES-TRIN Art. 28.04.1.c

EBIS F12.00.00

7.20 De lensafsluiters in de machinekamer (voor) zijn in gesloten toestand verzegeld of voorzien van een slot.

Opgelet: indien de lenspomp ook voor andere doeleinden gebruikt wordt, moet de afsluiter van de bilgeaanzuigleiding verzegeld/met een slot voorzien zijn. Indien de lenspomp uitsluitend voor het leegmaken van de machinekamer bilges gebruikt wordt, kan de vergrendeling zowel op de zuig- als de persleiding zitten.

ES-TRIN Art. 8.08.10

ES-TRIN Art. 8.08.11

ES-TRIN Art. 28.04.1.c

EBIS F13.00.00

7.21 De sleutels zijn op een gemakkelijk toegankelijke en aangeduide plaats in de machinekamer(s) aanwezig.

ES-TRIN Art. 8.08.11

EBIS F14.00.00

7.99 Opmerkingen:

In dit veld kunnen alle objectieve observaties, die niet onder één van de vragen van dit hoofdstuk geplaatst kunnen worden, genoteerd worden. Dit veld is niet bedoeld voor het geven van eigen interpretaties en adviezen. De observaties kunnen zowel positief als negatief zijn.

EBIS F99.00.00

Hoofdstuk 8 – Ladingoverslag

Aan boord moet informatie beschikbaar zijn en toegankelijk zijn voor de bemanning met de benodigde gegevens voor het veilig vervoeren en omgaan met de lading.

8.1 De veiligheidscontrolelijst wordt (aantoonbaar) voor laden en lossen volledig ingevuld.

De inspecteur zal bevestigen dat de ADN / ISGINTT controlelijst door beide partijen gezamenlijk en correct ingevuld werd, voordat met het laden/lossen begonnen werd. Indien het schip op het moment van de inspectie niet aan het laden of lossen is, zal men de ADN / ISGINTT controlelijst van de vorige reis opvragen. Referentie ISGINTT controlelijsten : appendix 1 t.e.m. 4 en 6.

ISGINTT 26 & ADN 8.6.3

EBIS G01.00.00

8.2 Er is geen zichtbare schade aan pakkingen, pompen, tankdeksels, filters, afsluiters en expansie stukken.

EBIS G02.00.00

8.3 Het noodstopsysteem is bedrijfs gereed.

Met het noodstopsysteem wordt bedoeld: het stoppen van de lospomp en het automatisch dichtlopen van een pers- / manifoldafsluiter aan boord.

ISGINTT 31.1.3

ADN 7.2.2.21

EBIS G03.00.00

8.4 Noodstop ladingpompen is bedrijfs gereed.

ADN 9.3.X.21.5

ISGINTT 11.1.6.3

EBIS G03.01.00

8.5 Het noodstopsysteem van het schip kan worden aangesloten op het systeem van de wal.

Indien de wal geen noodstopvoorziening heeft dient 'NVT' aangekruist te worden.

ADN 7.2.2.21

EBIS G04.00.00

8.6 Noodstop ladingpompen kan worden aangesloten op het systeem van de wal.

ADN 9.3.X.21.5

ISGINTT 11.1.6.3

EBIS G04.01.00

8.7 De overvulbeveiliging is bedrijfs gereed.

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

De overvulbeveiliging dient voor elke laad- losoperatie getest te worden op zijn juiste werking.

ADN 9.3.X.21.1.d.

ISGINTT 11.1.6.3

ADN 7.2.4.13.3

EBIS G05.00.00

8.8 Een laad- losplan is aanwezig.

In het laad- losplan moet aangegeven worden naast gegevens over de lading, hoe de laad- losoperaties en ballastoperaties sequentieel doorgevoerd moeten worden. Het laad-losplan dient beschikbaar te zijn voor de bemanning.

ISGINTT 11

EBIS G06.00.00

- 8.9 Het laad- losplan bevat informatie over:**
ISGINTT 11 & 22.5 & 22.6
EBIS G06.01.00
- 8.10 * Viscositeit.**
EBIS G06.01.01
- 8.11 * Smeltpunt.**
EBIS G06.01.02
- 8.12 * Dichtheid.**
EBIS G06.01.03
- 8.13 * Dampdichtheid.**
EBIS G06.01.04
- 8.14 * Vullingsgraden.**
EBIS G06.01.05
- 8.15 * Inhibitor/stabilisator eisen.**
EBIS G06.01.06
- 8.16 * Laad- los volgorde.**
EBIS G06.01.07
- 8.17 * Ballast / deballast volgorde.**
EBIS G06.01.08
- 8.18 Uitgevoerde controle door twee bemanningsleden van de oplijning van de product leidingen uitgevoerd.**
ISGINTT 11.1.2.
EBIS G06.02.00
- 8.19 De bemanning heeft kennis van de relatie tussen vullingsgraad van de tanks en temperatuur (en druk bij ADN type Gas) van de lading.**
ADN 8.2.1.
ADN 7.2.4.21
EBIS G07.00.00
- 8.20 Over/onderdruk kleppen worden gecontroleerd op operationeel functioneren.**
Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.
De kapitein moet kunnen aantonen dat controles, zoals in de controlelijst van het planning onderhoudsysteem wordt gevraagd, en onderhoud regelmatig worden uitgevoerd. Indien een lichter herclassificeerd is van N-gesloten naar N-open met vlamkerend rooster, dienen dampretourleidingen en over/onderdruk kleppen afgeblind of verwijderd te zijn.
ADN 9.3.X.22.4
ISGINTT 7.2.1
EBIS G08.01.00
- 8.21 Alle ladingtanks zijn altijd aangesloten op een Over/onderdruk klep.**
ADN 9.3.X.22.4
ISGINTT 7.2.1
EBIS G08.01.01

8.22 Over/onderdrukalarmering is bedrijfs gereed.

Hier NVT vermelden als het ADN voor dit schip deze alarmen niet voorschrijft.

ADN 9.3.X.21.1.e

ADN 9.3.X.21.7

EBIS G08.02.00

8.23 Over/onderdrukalarmering wordt regelmatig gecontroleerd.

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

De kapitein moet kunnen aantonen dat de over/onderdruk-alarmeringen op de ladingtanks, (indien aanwezig) voor gebruik gereed zijn. Dit kan men aantonen door de testknop van de signaleringskast te laten activeren. Kruis 'NVT' aan voor die schepen waar in het ADN over/onderdruk-alarmeringen niet vereist wordt.

ADN 9.3.X.21.1.e

ADN 9.3.X.21.7

EBIS G08.03.00

8.24 Alle boutgaten van (blind)flenzen zijn voorzien van vast aangedraaide bouten en moeren.

Elke niet in gebruik zijnde aansluiting dient volledig te zijn afgeblind.

ISGINTT 24.7.5

EBIS G09.00.00

8.25 Manometers zijn bedrijfs gereed.

ADN 9.3.X.25.7

EBIS G10.00.00

8.26 Er zijn geen vaste verbindingen tussen ballast- en ladingsystemen.

Indien nog ballastwater ingenomen/afgegeven dient te worden is het mogelijk dat een tijdelijke verbinding is aangebracht. Schepen die altijd met ballast varen moeten een apart ballastsysteem hebben dat onafhankelijk van het ladingssysteem functioneert. Bovendien dient men rekening te houden met comptabiliteit van de lading t.o.v. ballastwater. Schepen die afwisselend lading en ballast varen dienen een flexibele/afneembare verbinding hebben. Tijdens laden, lossen en overpompen van lading tussen tanks mag deze verbinding niet aangebracht zijn.

ADN 7.2.3.25.

EBIS G11.02.00

8.27 De dekleidingen zijn duidelijk geïdentificeerd.

Zie EBU document "Aanbeveling voor kleurcodering van dekleidingen voor tankschepen",

<http://www.ebu-uenf.org/fileupload/Aanbevelingvoor%20kleurcodering%20van%20dekleidingenvoortankschepen.pdf>.

ADN 9.3.x.25.2.c

ISGINTT 11.1.13.2

EBIS G11.03.00

8.28 Rapporten over de inspectie van tankcoatings en/of RVS tanks zijn aanwezig.

Indien de tanks niet gecoat of niet van RVS zijn, moet 'NVT' aangekruist worden. RVS tanks dienen regelmatig gepassiveerd te worden. Passiveren is een proces dat met behulp van een specifiek zuur tot stand komt om een beschermend oppervlak te creëren ter voorkoming van oxideren. Vermeld in de opmerkingen de inspectie interval.

EBIS G12.00.00

8.29 Het schip heeft een efficiënt nalenssysteem.

Let op, een nalenssysteem is efficiënt als het voldoet aan de normen zoals vernoemd in het CDNI, deel B, artikel 5.01(d).

CDNI deel B artikel 5.01 (d)

Aanhangsel II Model 3

ISGINTT 11.1.14.14

EBIS G13.00.00

8.30 Procedure “behandeling van kristalliserende stoffen” is aanwezig.

ADN tabel C kolom 20 (6)

EBIS G14.00.00

8.31 Procedure m.b.t. de gevaren van uitstomen zijn aanwezig.

ISGINTT 11.3.6.8

EBIS G15.00.00

8.32 Ballastprocedures voor het vullen van de zijtanks en de dubbele bodems bij beladen tanks zijn aanwezig.

ADN 7.2.3.20

ISGINTT 11.6

EBIS G16.00.00

8.33 De ballastprocedures voor het vullen van de zijtanks en de dubbele bodems bij beladen tanks zijn bij de bemanning bekend.

ADN 7.2.3.20

ISGINTT 11.6

EBIS G16.01.00

8.34 De ballastprocedure bevat minstens volgende onderwerpen:

EBIS G16.02.00

8.35 * De compatibiliteit van de lading met water.

EBIS G16.02.01

8.36 * De temperatuurgevoeligheid van de lading.

EBIS G16.02.02

8.37 * Het vaststellen van het niveau in de ballasttanks en compartimenten.

EBIS G16.02.03

8.38 * Het ballasten van ladingtanks.

EBIS G16.02.04

8.39 De gasverzamelleidingen kunnen operationeel gescheiden worden.

Bekendheid met informatie aangaande compabiliteit van chemische producten. Daar waar een reactie kan ontstaan tussen twee chemische producten dient dubbele separatie aangebracht te zijn tijdens de gehele duur van pompen en opslaan van het product b.v. Seut afsluiter (YoYo). Vermeld in het commentaar op welke wijze het scheiden van de gasverzamelleidingen uitgevoerd wordt.

ISGINTT 7.2 & 7,3

EBIS G17.00.00

8.40 De productleidingen kunnen gescheiden worden door dubbele separatie.

Bekendheid met informatie aangaande compabiliteit van chemische producten. Daar waar een reactie kan ontstaan tussen twee chemische producten dient dubbele separatie aangebracht te zijn tijdens de gehele duur van pompen en opslaan van het product b.v. Seut afsluiter (YoYo). Vermeld in het commentaar op welke wijze het scheiden van de produktleidingen uitgevoerd wordt.

EBIS G18.00.00

- 8.41 Tijdens lading operaties dient een manometer voor gebruik buiten de manifold afsluiter(s) gereed te zijn.**
Een manometer dient aanwezig te zijn op alle manifolds die tijdens de ladingsoperaties in gebruik zijn en aangebracht worden voor aankoppelen en alleen verwijderd te worden na afkoppelen. De manometer dient tijdens de volledige ladingsoperatie aanwezig te zijn, en tijdens aan- en afkoppelen in gebruik te zijn. Als tijdens de inspectie de binnenvaarttanker ligt te wachten dient deze vraag met Ja beantwoord te worden wanneer een manometer beschikbaar is.
ISGINTT 24.6.3
EBIS G19.00.00
- 8.42 Overdrukbeveiligingssysteem van de produktleidingen is operationeel.**
Het ontlastventiel moet voorzien zijn van mogelijkheid ter voorkoming van onbedoeld sluiten.
EBIS G20.00.00
- 8.43 Noodstoppen van de ladingpompen kunnen vanuit de stuurhut bediend worden.**
EBIS G21.00.00
- 8.44 Noodstoppen van de ladingpompen worden voor elke lossing getest.**
EBIS G22.00.00
- 8.45 Bij elke overslag wordt er een nieuwe en voor het produkt geschikte pakking gebruikt.**
ADN 8.6.3 vraag 6.2
EBIS G23.00.00
- 8.46 Het tank niveau is op de monsteraansluiting aangegeven.**
EBIS G24.00.00
- 8.47 De afdichtingen tussen de tankdome en het dek verkeren in goede toestand.**
EBIS G25.00.00
- 8.48 Vonkarm gereedschap voor gebruik in de ladingzone is bedrijfs gereed.**
ADN 8.3.5
ISGINTT 4.5.2
EBIS G26.00.00
- 8.49 Procedure "technische black-out" tijdens lading behandeling aanwezig.**
EBIS G27.00.00
- 8.50 Procedures zijn beschikbaar om de ladingtanks tegen overdruk te beschermen wanneer de totale dampdruk bij de omgevingstemperatuur van de lading groter is dan de maximaal toegestane werkdruk.**
ADN 9.3.X.24.1
EBIS G29.00.00
- 8.51 Een tabel is beschikbaar welk de relatie tussen de tijdsduur en vullingsgraad geeft wanneer de totale dampdruk bij de omgevingstemperatuur van lading groter is dan de maximale werkdruk.**
EBIS G29.01.00
- 8.52 Het LNG Bunker afgifte noodstopstelsel kan verbonden worden met het ontvangende vaartuig middels een gestandaardiseerde bidirectionele verbinding.**
ISO 20519-2017 ch. 5.4.2
EBIS G30.00.00
- 8.53 Het LNG Bunker afgifte stelsel is uitgerust met een Nood Ontkoppel Stelsel, deze uitrusting is regelmatig gecontroleerd en er is een procedure aanwezig om dat deel van de uitrusting welk na een ontkoppeling op het ontvangende vaartuig is achtergebleven terug te krijgen.**
ISO 20519-2017 ch. 5.4
EBIS G30.01.00

8.99 Opmerkingen:

In dit veld kunnen alle objectieve observaties, die niet onder één van de vragen van dit hoofdstuk geplaatst kunnen worden, genoteerd worden. Dit veld is niet bedoeld voor het geven van eigen interpretaties en adviezen. De observaties kunnen zowel positief als negatief zijn.

EBIS G99.00.00

Hoofdstuk 9 – Stuurhuis en navigatie

9.1 Marifoon(s) (VHF) is/zijn operationeel

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

Geldige "zendvergunning voor het gebruik van frequentie ruimte" dient aanwezig te zijn voor de aanwezige marifoon installaties zoals in de internationale/nationale voorschriften is opgenomen.

ES-TRIN Art.7.07

CEVNI Art.4.05.

ISGINTT 4.8.2.2

EBIS H01.00.00

9.2 Radar installatie(s) zijn operationeel.

ES-TRIN Art.7.06.1

ES-TRIN Art.7.06.5

CEVNI Art.4.06

ISGINTT 4.8.3

EBIS H02.00.02

9.3 Bochtaanwijzer is operationeel.

ES-TRIN Art.7.06.1

ES-TRIN Art.7.06.4

EBIS H02.00.03

9.4 Automatic Identification System (AIS) is operationeel.

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

De aanwezige AIS dient op de bovengenoemde zendvergunning vermeld te staan.

ES-TRIN Art.7.06.3

CEVNI Art.4.07

ISGINTT 4.8.4

EBIS H02.00.04

9.5 Kompas is operationeel.

Kompas kan zowel elektronisch als magnetisch zijn uitgevoerd (een magnetisch kompas dient "gecompenseerd" te zijn en voorzien te zijn van een deviatietabel). Op de "traditionele" GPS kan de weg die het schip over de bodem heeft afgelegd worden afgelezen; dit is niet de voorliggende koers van het schip (denk aan invloeden van buitenaf, stroming en wind). Dit kan dus niet worden gezien als een kompas welk de voorliggende koers van het schip aangeeft. Er zijn ook GPS systemen met 2 of meer antennes welk de voorliggende koers, HDG, van het schip kunnen uitrekenen; dit type GPS systemen toont de voorliggende koers zoals ook een kompas aangeeft. De inspecteur dient het aantal antennes van het GPS systeem te controleren en de kapitein te verzoeken om de COG en de HDG op het scherm van de GPS te tonen.

EBIS H02.01.00

9.6 (D) G.P.S. is operationeel.

(D.) G.P.S. (duidt op Differential G.P.S.) en G.P.S. zijn gelijkwaardige systemen (vast opgesteld met onafhankelijke antenne). "Hand-held" GPS apparatuur wordt hier dus niet mee bedoeld!

EBIS H02.02.00

9.7 Elektronische kaart (ECDIS) is bijgewerkt.

Onder bijgewerkt wordt verstaan een versie niet ouder dan max. 6 maanden. Electronische kaarten kunnen deel uitmaken van geïntegreerde navigatie systemen.

ES-TRIN Art.7.06.2

EBIS H02.03.00

- 9.8 Datum laatste wijziging:**
EBIS H02.03.01
- 9.9 Echolood is operationeel.**
EBIS H02.04.00
- 9.10 Automatische (rivier) piloot is operationeel.**
EBIS H02.05.00
- 9.11 Bedieningsinstructies van nautische apparatuur zijn aanwezig.**
EBIS H02.06.00
- 9.12 Bediening noodstuurinrichting is duidelijk aangegeven.**
Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.
Duidelijk aangegeven moet zijn hoe overgeschakeld moet worden op de verschillende besturing systemen (incl. noodsystemen). b.v. aanwijzing op een "resopal plaatje".
EBIS H02.07.00
- 9.13 Bediening kopschroefinstallatie(s) is duidelijk aangegeven.**
EBIS H02.08.00
- 9.14 Stuwrichting kopschroef is duidelijk aangegeven op/bij bedieningsconsole.**
ES-TRIN Art.7.04.9
EBIS H02.08.01
- 9.15 Roerstand aanwijzer is operationeel.**
Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.
ES-TRIN Art.6.07.1
EBIS H02.09.00
- 9.16 Het audio visueel alarm van het stuurwerk is goed werkend.**
Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.
ES-TRIN Art.6.07.2
EBIS H02.09.01
- 9.17 Er is een procedure aanwezig om zeker te stellen dat er actuele nautische publicaties en actuele navigatie kaarten aan boord zijn en begrepen door allen betrokken bij een veilige navigatie.**
Hieronder wordt verstaan een procedure waarin wordt aangegeven welke benodigde vaarkaarten, getijdentabellen, reglementen en andere nautische uitgaven aan boord beschikbaar moeten zijn voor de uit te voeren reizen. Deze documenten dienen niet ouder te zijn dan max. 1 jaar of nog hun geldigheid te bezitten.
EBIS H02.10.00
- 9.18 Er zijn actuele navigatiekaarten aanwezig voor de uit te voeren reis.**
EBIS H02.10.01
- 9.19 Procedures varen op zone 1 vaarwegen zijn aanwezig.**
Van toepassing zijnde zones als aangegeven in het Communautair certificaat (Certificaat van onderzoek/Scheepsattest/Meetbrief). Deze procedure moet een checklist bevatten met de minimaal te nemen maatregelen.
EBIS H02.11.00
- 9.20 Procedures varen op zone 2 vaarwegen zijn aanwezig.**
EBIS H02.12.00

9.21 Er is voor iedere uit te voeren reis een schriftelijke reisvoorbereiding aan boord en begrepen door allen betrokken bij een veilige navigatie.

Vraag naar de reisvoorbereiding van de huidige en/of voorgaande reis. Deze reisvoorbereiding dient uitgevoerd te zijn als een risicoanalyse en de bemanning moet bekend zijn met de opgenomen beperkingen. Hier wordt niet mee bedoeld een pure controlelijst met enkel ja/nee antwoorden maar moet alle elementen bevatten welke tijdens de reis een risico met zich mee kunnen brengen, waarvan enkele in onderstaande lijst zijn weergegeven.

- de minste verwachte waterstand
- de maximale verwachte waterstand (denk aan de variabele doorvaarthoogten en eventuele vaarverboden en beperkingen)
- de UKC (UKC: Under clear clearance = is de ruimte tussen de scheepsbodem en de vaarweg bodem) ook bekend als de minimale veiligheidsmarge
- de kruiphoogte
- de te verwachte navigatiebeperkingen gedurende de reis (berichten aan de scheepvaart)
- de te gebruiken marifoonkanalen in de verschillende blokgebieden
- indien van toepassing de getijden.

CEVNI 1.0.4

EBIS H02.13.00

9.22 Er is een procedure "varen tijdens slecht zicht" aan boord.

EN 12798

CEVNI Art.6.30

EBIS H02.14.00

9.23 Navigatie- en signaallichten zijn operationeel.

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

ES-TRIN Art.7.05

CEVNI Art.1.01.Part.III

CEVNI Chapter 3

EBIS H03.00.00

9.24 Apparatuur t.b.v. het geven van geluidssignalen is operationeel.

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

Apparatuur t.b.v. het geven van geluidssignalen zijn: o.a. scheepshoorn en "blijfweg signaal automatisch".

ES-TRIN Art.7.05.4

CEVNI Art.4.01 + 4.02

CEVNI Art.8.01

EBIS H03.01.00

9.25 Optische tekens/dagmerken zijn operationeel.

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

Hiermee wordt o.a. bedoeld de blauwe lichten, het blauwe bord, de blauwe kegels, het gele fluitlicht, enz.

Voor LNG aangedreven schepen controleer het LNG dagmerk welk tijdens de nacht verlicht moet zijn.

CEVNI Chapter 3

CEVNI Art.4.01.2

EBIS H03.02.00

9.26 "Intra-ship" communicatie apparatuur operationeel.

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

Communicatie apparatuur voor intern gebruik aan boord z.a. intercom, portofoons en "hand-held-

marifoons". Locaties moeten duidelijk aangegeven zijn en regelmatig getest worden.

ES-TRIN Art.7.08

EBIS H04.00.00

9.27 De verschillende "kruiplijnhoogten" zijn duidelijk aangegeven in het stuurhuis.

EBIS H05.00.00

9.28 De relatie tussen vaarsnelheid en de benodigde tijd voor het neerlaten van het stuurhuis is duidelijk aangegeven.

Er is onmiddellijk beschikbare informatie in het stuurhuis aanwezig, aangaande de relatie tussen scheepssnelheid en de tijd benodigd om het stuurhuis volledig te laten zakken.

EBIS H05.01.00

9.29 De scheeps bemanning is zich bewust van het functioneren en de gevaren van de in hoogte verstelbare stuurhut of van de stuurhut waar het boven gedeelte over het onder gedeelte kan zakken.

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

De inspecteur moet controleren de handels/knoppen om de stuurhut te laten zakken duidelijk aangegeven zijn en de bemanning weet hoe deze te gebruiken. Is de bemanning bekend met het nood zak systeem en de verschillende alarmen die tijdens deze activering bijspringen. Is de landingsplaats duidelijk aangegeven en vrij van obstakels. Verkeren veiligheidsmiddelen in goede staat.

ES-TRIN Art.7.12

EBIS H05.03.00

9.30 Procedure "technische black-out" tijdens de vaart direct beschikbaar.

Procedure "technisch black-out tijdens de vaart" beschrijft b.v. hoe te handelen indien voortstuwingsmiddelen, stuurinrichting, navigatie apparatuur, hulpmotoren/generatoren, elektrische inrichting geheel of gedeeltelijk uitvallen.

EBIS H06.00.00

9.31 De diepgangsmeter voldoet aan alle aspecten als genoemd in de sub vragen.

De volgende aandachtspunten dienen beoordeeld te worden:

- *de diepgangsmeter is operationeel. (N)*
- *de uitlezing van de diepgangsmeter met de werkelijk diepgang wordt regelmatig gecontroleerd. Gegevens zijn aanwezig. (N)*

EBIS H08.00.00

9.32 Camera toezicht, CCTV, werkt naar behoren.

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

CCTV (gesloten kringloop televisie) is een TV systeem van welk de signalen niet openbaar zijn maar hoofdzakelijk voor toezicht- en beveiligingsdoeleinden worden gebruikt. CCTV vertrouwd op strategisch geplaatste camera's, en observatie van de camerabeelden op beeldschermen elders. Omdat de camera's communiceren met beeldschermen en/of video opname apparatuur via een private coax kabel of communicatie verbindingen, worden ze "gesloten kringloop" genoemd om aan te geven dat toegang tot de opnamen beperkt is tot hen die het via deze installatie zien kunnen.

EBIS H09.00.00

9.99 Opmerkingen:

In dit veld kunnen alle objectieve observaties, die niet onder één van de vragen van dit hoofdstuk geplaatst kunnen worden, genoteerd worden. Dit veld is niet bedoeld voor het geven van eigen interpretaties en adviezen. De observaties kunnen zowel positief als negatief zijn.

EBIS H99.00.00

Hoofdstuk 10 – Afmeren/koppelen

10.1 Trossen en staaldraden zijn in bevredigende staat.

Controleer of niet uitsluitend kunststof trossen gebruikt worden en dat de plaatselijke regels worden nageleefd. De meerdraden, koppeldraden, draadogen en splitsen behoren in goede staat te verkeren, niet verbogen of versleten te zijn. Zie ook de min. breeksterkte z.a. in het Certificaat van Onderzoek is aangegeven. Nieuw aangeschafte meer(staal)draden, koppeldraden en trossen moeten voorzien zijn van een bijbehorend certificaat waarin o.a. de diameter, en breeksterkte zijn vermeld. Indien de meerdraden voorzien zijn van een langssplits, vermeld dit in het commentaar.

EN 10204:2004, Model 3.1

ADN 7.2.4.76

ADN 7.2.5.3

ISGINTT 23

EBIS J01.00.00

10.2 Het schip is goed afgemeerd.

ES-TRIN Art.13.02.3

EN 10204:2004, Model 3.1

ADN 7.2.4.76

ADN 7.2.5.3

ISGINTT 23

EBIS J01.00.01

10.3 Er is een procedure voor meren, ontmeren en ankeren aan boord.

In deze procedure dient ten minste het volgende opgenomen te zijn waar de bemanning goede wetenschap van dient te hebben:

- risico van brekende afmeerdraden
- risico om in bochten van draden/touwen te staan
- risico van vingers/handen tussen draden/touwen en bolders en trommels
- gebruik van de juiste PBM's
- risico van rond vliegend roest e.d. tijdens het voor anker gaan
- juiste gebruik van split drum lieren; indien van toepassing
- juist gebruik van spudpalen; indien van toepassing

ISGINTT 23

EBIS J01.00.02

10.4 Reservemateriaal om af te meren is aanwezig

Doorgaans zijn reserve meer(staal)draden/koppeldraden/ trossen aanwezig zoals in de internationale constructie en uitrustings-eisen is vastgelegd. (Hercules en Cobra's worden als staaldraden gezien).

EN 12798

EBIS J02.00.00

10.5 De winches/lieren t.b.v. afmeren verkeren in goede staat.

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

Onder goede staat wordt verstaan goed gesmeerd, geen roestvorming, fundatie in orde, tros op de correcte wijze op de trommel gespoeld (kijk naar bevestigingsklemmen). Winches / lieren moeten na het meren/ontmeren ontkoppeld worden.

ES-TRIN Art.14.11

ISGINTT 23

EBIS J03.00.01

10.6 Ankerspillen verkeren in goede staat.

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

ES-TRIN Art.13.01

EBIS J04.00.00

10.7 Koppellieren verkeren in goede staat.

ES-TRIN Art.14.11

EBIS J05.00.00

10.8 Een koppelplan is beschikbaar.

Een meerplan is een schematische tekening waarop is aangegeven op welke bolders op het schip de diverse lijnen moeten worden gelegd.

EBIS J06.00.00

10.9 De (hijs) kranen zijn gekeurd en in goede staat.

Op (hijs) kranen moet het max. toegelaten gewicht (SWL = Safe Working Load of WLL = Working Load Limit) vermeld staan.

Onder (hijs) kranen wordt verstaan zowel de dekkraan als ook de bunkerboom.

- *Kranen dienen regelmatig, echter ten minste eens in de twaalf maanden, door een deskundige te worden onderzocht.*

Hierbij dient door visuele controle en controle van het functioneren te worden vastgesteld dat de kraan veilig is. (de deskundige kan een persoon zijn die door de rederij geacht wordt daarvoor voldoende deskundig te zijn) Men dient van deze inspectie een aantekening te maken in het kraanboek/ periodiek onderhoudssysteem.

- *Uiterlijk om de tien jaar na de keuring dient de kraan opnieuw door een door de commissie van deskundigen (is de instantie die het kraanboek uitgegeven heeft) erkende deskundige te worden getest.*

EBIS J07.00.00

10.10 Hijsmiddelen zijn gekeurd en in goede staat.

Onder hijsmiddelen wordt verstaan hijsbanden, stropen, kettingtakels, blokken, draden en ander klein laadgerei. Deze hijsmiddelen dienen ieder jaar door de bemanning visueel geïnspecteerd te worden. De inspecties moeten geregistreerd zijn.

EBIS J08.00.00

10.99 Opmerkingen:

In dit veld kunnen alle objectieve observaties, die niet onder één van de vragen van dit hoofdstuk geplaatst kunnen worden, genoteerd worden. Dit veld is niet bedoeld voor het geven van eigen interpretaties en adviezen. De observaties kunnen zowel positief als negatief zijn.

EBIS J99.00.00

Hoofdstuk 11 – Machinekamer

In het geval van duwbakken zonder machinekamer is het antwoord "N.v.t." Let op: de machinekamer in het voorschip moet ook worden geïnspecteerd.

- 11.1 **Er is rapportage waaruit blijkt dat de volgende testen en controles regelmatig worden uitgevoerd aan:**

In het algemeen dient alleen 'JA' aangekruist te worden, indien getest wordt en gedocumenteerd. Onder regelmatig wordt verstaan tenminste maandelijks.

EBIS K01.00.00

- 11.2 *** Brandstof snelafsluiter(s).**

ES-TRIN Art. 8.05.7

EBIS K01.01.00

- 11.3 *** Ladingverwarmingsketel noodstop.**

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

Hiermee wordt de noodstop van de lading verwarmingsketel bedoeld.

EBIS K01.02.00

- 11.4 *** 24 V-accu.**

EBIS K01.03.00

- 11.5 *** bluswater-/dekwas pomp.**

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

Volgende aandachtspunten dienen beoordeeld te worden:

- bemanning goed bekend met de positie of lokatie van de start/stop schakelaars. (N)*
- bemanning goed bekend welke pomp brandbluspomp volledig is opgelijnd (tijdens ladingbehandeling). (N)*

EBIS K01.04.00

- 11.6 *** Beveiligingsinrichtingen en alarmen.**

EBIS K01.05.00

- 11.7 *** Bilge-alarm.**

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

Volgende aandachtspunten dienen beoordeeld te worden:

- bemanning goed bekend met de positie van de bilge alarm sensors/ vlotter. (N)*
- bemanning goed bekend met het testen van van het bilge alarm. (N)*

EBIS K01.06.00

- 11.8 *** Pompkamer gasdetectie systemen.**

Hiermee wordt bedoeld gas detectoren en alarminrichtingen.

EBIS K01.07.00

- 11.9 *** Noodstopknop geforceerde beluchting in pompkamer.**

EBIS K01.08.00

- 11.10 *** Noodstuurinrichting.**

EBIS K01.09.00

- 11.11 *** Machinekamer alarm.**

EBIS K01.10.00

- 11.12 *** Machinekamer instrumentatie.**

EBIS K01.11.00

11.13 * Vaste blusgas installatie.

Onder vaste blusgas installatie wordt verstaan een CO2, FM-200, NOVEC 1230 of iedere andere goedgekeurde uitvoering. Controle kan bestaan uit:

- het openen van deur van de bedieningskast, waarbij een visueel- en akoestisch alarm geactiveerd wordt en de ventilator stopt,
- of een andere controle zoals door de fabrikant van de installatie wordt aangegeven. Indien de bedieningskast weer gesloten wordt dient de ventilator niet opnieuw te starten.

Volgende aandachtspunten dienen beoordeeld te worden:

- bemanning goed bekend met de positie van de bedieningskast(en). (N)
- bemanning goed bekend met welk type blusmiddel, alsmede de risico's, mogelijkheden en beperkingen. (N)

ADN 9.3.x.40.2

2006/87/EG Artikel 10.03 b

EBIS K01.12.00

11.14 Gevaars- en waarschuwingsaanduidingen en nooduitgangen zijn duidelijk aangegeven.

Duidelijke relevante (waarschuwing)borden dienen duidelijk en goed zichtbaar te zijn.

EBIS K02.00.00

11.15 De toegangen tot de machinekamer zijn vrij toegankelijk.

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

EBIS K03.00.00

11.16 Er is een planning voor uit te voeren technisch onderhoud beschikbaar.

De planning voor uit te voeren technisch onderhoud moet ook de kritische apparatuur omvatten, met daarbij de onderhoudstaken en frequenties.

Alle apparatuur aan boord, operationeel of alarmeren dat, indien het niet functioneert, als gevolg daarvan de bemanning of het schip in gevaar brengt of kan leiden tot een ongeluk.

EBIS K04.01.00

11.17 Er is een overzicht van reeds uitgevoerd technisch onderhoud beschikbaar aan boord.

EBIS K04.02.00

11.18 Brandstof snelafsluiter(s) is (zijn) duidelijk aangegeven.

ES-TRIN Art. 8.05.7

EBIS K05.00.00

11.19 Brandstof snelafsluiter(s) is (zijn) operationeel en in goede staat.

Dit is een willekeurige vraag. Tijdens de inspectie moeten minimaal 10 willekeurige vragen worden beantwoord.

ES-TRIN Art. 8.05.7

EBIS K05.01.00

11.20 Ladingverwarmingsketel noodstop is duidelijk aangegeven.

EBIS K06.00.00

11.21 Ladingverwarmingsketel noodstop is operationeel en in goede staat.

EBIS K06.01.00

11.22 Machinekamer(s) in goede staat.

Volgende aandachtspunten dienen beoordeeld te worden:

- alle hoofd- en hulpmotoren zijn operationeel (N)
- alle hoofd- en hulpmotoren zijn vrij van lekkages (N)
- 24 Volt accu's in goede staat (klemmen vast en voorzien van vaseline, accu zeevast in een geventileerde accukist, ...) (N)
- wandcontactdozen spatwaterdicht uitgevoerd en in goede staat (N)
- lekbakken onder de brandstof- en smeeroliefilters leeg en schoon (N)
- bilges zijn schoon vrij van grote hoeveelheden olie en sludge (N)
- de positie van de start-stop schakelaars van de brandbluspompen zijn duidelijk gemerkt (N)
- alle vloerplaten zijn in goede staat en bevestigd (N)
- het (nood)stuursysteem is vrij van lekkages (N)
- de bedieningskasten van de vaste blusgasinstallatie zijn duidelijk gemerkt en in goede staat (N)
- de bedieningsinstructies van de vaste blusgasinstallatie zijn duidelijk aangebracht in de, voor het schip, van toepassing zijnde talen (N)
- de zelfsluitende klep aan de onderzijde van de peilglazen van bunker- en smeermiddelentanks zijn operationeel en in goede staat. (bvb niet in open toestand geblokkeerd) (N)
- de vlamkerende roosters van ontluchtingspijpen van de bunker- en smeermiddelentanks zijn in goede staat en vrij van verf (N)
- de vulpijpen van de bunker- en smeermiddelentanks duidelijk gemerkt in een taal door de bemanning begrepen (N)
- de functie van de schakelaars op het elektrische schakelbord zijn duidelijk aangegeven (N)
- in en op de elektrische schakelkasten is geen materiaal opgeslagen (Electrische schakeldiagrammen aangebracht aan de binnenzijde van de deur vallen hier niet onder) (N)
- isolatiematten voor controlepanelen (N)
- vuile olietank correct afgesloten (N)

EBIS K07.00.00

11.99 Opmerking:

In dit veld kunnen alle objectieve observaties, die niet onder één van de vragen van dit hoofdstuk geplaatst kunnen worden, genoteerd worden. Dit veld is niet bedoeld voor het geven van eigen interpretaties en adviezen. De observaties kunnen zowel positief als negatief zijn.

EBIS K99.00.00

Hoofdstuk 12 – Operationele veiligheid

12.1 Er is een kwaliteitshandboek aan boord.

*Kwaliteitshandboek kan in elektronische of schriftelijke vorm voorkomen.
EBIS L01.00.00*

12.2 Datum laatste versie:

EBIS L01.00.01

12.3 De bemanning is met het kwaliteitshandboek bekend.

De bemanning, inclusief nieuwe en tijdelijke, moet goed bekend zijn met het schip (noteer soort training en bewijs). Vertrouwd maken met algemene en specifieke punten van het schip moet zijn afgerond. Vermeld in het inspecteurs commentaar in welk taal het Kwaliteitshandboek beschikbaar is en de werk taal aan boord.

ISGINTT 13.1 & 13.2

EBIS L01.01.00

12.4 Er is een recente back-up van elektronische bestanden.

Hiermee wordt bedoeld een back-up van elektronische bestanden die alleen lokaal aan boord worden opgeslagen. Een recente backup is niet ouder dan 1 maand. Een hardcopie kan gelden als een back-up.

EBIS L01.02.00

12.5 De bemanning is bekend met maatregelen aan boord om cyber misdaad te voorkomen en te rapporteren.

Schepen dienen minimaal richtlijnen te hebben om het risico op een Cyber aanval te verkleinen inclusief richtlijnen voor typische bedreigingen zoals hengelen, gijzel software, openbare technieken en water holing en computer virussen in het algemeen. Richtlijnen moeten ook plannen voor onvoorziene gebeurtenissen bevatten om het effect van een boosaardig of ongelukkig Cyber incident te rapporteren, ondersteunen en de schade te beperken. Het gebruik van anti-virus software, virus detecteren en back-up routines voor onmisbare systemen dienen ook afgedekt te zijn. Scheepsbemanningen dienen bekend te zijn met alle systemen aan boord welk kwetsbaar kunnen zijn voor een Cyber aanval, inclusief machine systemen en ook navigatie, communicatie en lading systemen.

EBIS L01.03.00

12.6 Veiligheidsinstructies zijn direct beschikbaar.

Er moet een noodplan aan boord aanwezig zijn met gedetailleerde instructies voor te nemen acties door de bemanning bij de in het plan genoemde noodsituaties.

EBIS L02.00.00

12.7 Operator / scheepsnoodplan is direct beschikbaar.

EBIS L02.00.01

12.8 De perso(n)en in de rang van Schipper dient/dienen goede kennis van de volgende schriftelijke voorschriften te demonstreren:

De genoemde procedures dienen aan boord, en bij de bemanning bekend te zijn.

EBIS L03.00.00

12.9 * Het afdrijven van de steiger tijdens laden of lossen.

EBIS L03.01.00

12.10 * Slang- of leidingbreuk.

EBIS L03.02.00

12.11 * Overvullingen.

EBIS L03.03.00

12.12 * Ladinglekage naar naastgelegen compartimenten.

ISGINTT 11.7 & 11.1.6.13

ISGINTT 11.1.14.10

EBIS L03.04.00

12.13 * Aanvaring/aan de grond lopen/milieu- vervuiling.

EBIS L03.05.00

12.14 * De gevaren en het omgaan met stikstof.

Omvat de procedure de volgende aandachtspunten:

- beheersen van de atmosfeer in ladingtanks.*
- inertiseren van lading tanks en leidingen.*
- een stikstofdeken aanbrengen.*
- statische oplading.*
- aanduiding geïnertiseerde ruimtes.*
- meetmethode en meetwaarden.*

Bemanningsleden dienen bekend te zijn met het feit dat stikstof zuurstofverdringend is, en levensbedreigend kan zijn zowel in de nabijheid van toegangen en openingen van besloten ruimtes (stikstof is een inert, kleurloos en reukloos gas).

EBIS L03.06.00

12.15 * Stikstofpurging en zuurstofverdriving.

EBIS L03.07.00

12.16 * Het omgaan met gestabiliseerde stoffen.

Na het beladen van zelfreactieve producten, dient een inhibitor-certificaat aan boord te zijn. Informatie kan gevonden worden in ADN Hoofdstuk 3.2.3. Tabel C. kolom 5 aangeduid met "Inst".

- Men moet er zeker van zijn dat de leidingen of tanks geen materialen bevatten die volgens het veiligheidsinformatieblad niet in contact met het te beladen product mogen komen.*
- De invloed van warmte op de werking van de inhibitor moet in ogenschouw gehouden worden*
- Noodmaatregelen moeten bekend zijn voor geval zich een reactie ontwikkeld*

EBIS L03.08.00

12.17 * Het omgaan met zelfreactieve stoffen.

EBIS L03.09.00

12.18 * Het omgaan met stoffen welke statisch opgeladen kunnen worden.

Stoffen met een lage geleidbaarheid kunnen voor elektrostatische oplading zorgen. Daarom moet bij het begin van de belading de pompsnelheid gereduceerd worden (uitstroom snelheid max. 1 m/s) Bij het bepalen van het vloeistofniveau middels handmatig peilen of het nemen van monsters dient een "relaxatie tijd" van min. 30 minuten in acht te worden genomen, zodat de electro statische lading kan afvloeien. De te gebruiken apparatuur dient vooraf geaard te worden.

- bij bovengenoemde apparatuur mogen geen kunststoffouwen gebruikt worden.*
- Bij het begin van de verlading dient de laadsnelheid te worden gereduceerd (uitstroomsnelheid max. 1m/s)..*

EBIS L03.10.00

12.19 * Het omgaan met verwarmde lading

Alleen als het schip geen lading kan verwarmen, dus indien er geen verwarmingsspiralen of een lading verwarmingssysteem aan boord is, kan deze vraag met 'Niet van Toepassing' beantwoord worden.

De volgende operationele punten dienen overwogen te worden bij verwarmde lading:

- *Schade aan de tank coating's van het schip en door te grote spanningen op het scheepscasco door temperatuursverschillen. De temperatuur van de lading is beperkt door:
 1. *De tank coating's warmte verdraagzaamheid, als voorgeschreven door de fabrikant.*
 2. *Beperkingen gesteld door het Klass Bureau om temperatuurspanningen te voorkomen in het scheepscasco.*
 3. *De eisen aan lading afsluiterzittingen and pakkingen.**
- *Lading met zeer hoge temperaturen kan tank coatings and casco nadelig aantasten. Langzaam een eerste hoeveelheid in iedere tank laden, voordat de laadsnelheid voor bulk lading opgevoerd wordt, kan dit helpen te verminderen.*
- *Verwondingen aan de scheepsbemanning door spat verbranding tijdens het monstereen, door een toolbox gesprek met de bemanning te houden voordat bemonstering plaats vindt.*
- *Indien lading verwarmingssysteem definitief buiten gebruik gesteld is dient dit in de inspecteurs observatie vermeld te worden en moet de vraag met "Niet van toepassing" beantwoord worden.*

EBIS L03.11.00

12.20 "Niet roken"-voorschriften zijn goed gecommuniceerd en duidelijk aanwezig.

ADN 8.3.4

ISGINTT 4.2.2

ISGINTT 11.4.3

EBIS L04.00.00

12.21 De pompkamer -indien aanwezig- voldoet aan de ADN voorschriften.

ADN 9.3.X.17 bevat regels voor lichters (uitgezonderd type "N"-open) uitgerust met een pompkamer. De inspecteur moet zeker stellen dat aan ADN 9.3.X.17 wordt voldaan en dat de instructies bij de ingang van de pompkamer zijn opgehangen.

ADN 9.3.X.17.6

EBIS L05.00.00

12.22 Aardkabel aansluit punten zijn vrij van verf en roest.

EBIS L06.00.00

12.23 De aansluitingen voor de monsternameapparatuur zijn in orde.

EBIS L07.00.00

12.24 De monsternameinrichting is gesloten uitgevoerd.

EBIS L08.00.00

12.25 Monstername-inrichtingen zijn afgesloten en afgeblind

EBIS L09.00.00

12.26 De maximale bedrijfsdruk is aangegeven op het manifold of de tankdome

EBIS L11.00.00

12.27 De minimale en maximale bedrijfstemperaturen zijn aangegeven op het manifold of de tankdome

EBIS L12.00.00

12.28 Onder het manifold zijn op het dek rubber matten neergelegd.

EBIS L13.00.00

- 12.29 Zijttanks, dubbele bodems, ladingtankruimten, besloten ruimten en kofferdammen worden regelmatig gecontroleerd op de aanwezigheid van gassen en vloeistoffen.**
- Vermeld in het inspecteurs commentaar de frequentie van de controles van de ruimten als bedoeld in de vraag en de datum van de laatste controle. Note: gasmetingen van de kofferdammen worden met deze vraag bedoeld doch niet de dagelijkse controle van de kofferdammen zoals bedoeld per ADN 7.2.3.1.1.; zie vraag L.15.00.01.*
- ISGINTT 7.3.4*
EBIS L15.00.00
- 12.30 Kofferdammen worden dagelijks op vloeistof gecontroleerd.**
- ADN 7.2.3.1.1*
EBIS L15.00.01
- 12.31 De meetresultaten en controles van de in L.15.00.00 genoemde compartimenten worden geregistreerd.**
- EBIS L15.01.00*
- 12.32 Er is een Klasse goedgekeurde beladingscomputer aan boord.**
- Geef aan welk programma aan boord gebruikt wordt. De beladingscomputer moet zijn goedgekeurd door het erkende classificatiebureau dat verantwoordelijk is voor de classificatie van het schip en met gebruik van de gegevens uit het stabiliteitsboek.*
- ADN 9.3.x.13.3*
EBIS L15.02.00
- 12.33 Er is registratie waaruit blijkt dat de operationele nauwkeurigheid van het scheepsstabiliteitsberekeningsprogramma regelmatig wordt gecontroleerd.**
- Tijdens elk Klasse maken, dient het scheepsstabiliteitsberekeningsprogramma op nauwkeurigheid gecontroleerd te worden en bevestigd te worden dat de goedgekeurde laad richtlijnen aan boord beschikbaar zijn. Klasse goedgekeurde gegevens dienen gebruikt te worden en de test moet uitgevoerd worden in aanwezigheid van de surveyor. Er dienen ook regelmatig tests aan boord uitgevoerd te worden en bewijs hiervan dient schriftelijk vastgelegd te zijn. De test bestaat uit het daadwerkelijk in de computer invoeren van gegevens voor elke tank en het resultaat controleren.*
- EBIS L15.02.01*
- 12.34 Er wordt voor belading, lossen, ballasten of ontballasten een aantoonbare stabiliteitsberekening gemaakt.**
- Indien het schip op de wachtsteiger ligt, kijk naar de historie van de voorgaande reizen.*
- ISGINTT 24.7.1*
ADN 9.3.x.13.3
EBIS L15.03.00
- 12.35 Er wordt voor vertrek een aantoonbare stabiliteitsberekening gemaakt.**
- Indien het schip op de wachtsteiger ligt, kijk naar de historie van de voorgaande reizen.*
- EBIS L15.04.00*
- 12.36 De bemanning is verantwoordelijk voor de ladingbehandeling van de tankduwbak.**
- EBIS L16.00.00*
- 12.37 De bemanning is bekend met de procedure operationele veiligheid tijdens het gebruik van de bunkergiek.**
- Er is een procedure aanwezig die het veilig werken met een bunkergiek beschrijft. Hiermee wordt ook bedoeld de antival-beveiliging.*
- EBIS L17.00.00*
- 12.38 De laad- losoperatie wordt door wal personeel uitgevoerd.**
- EBIS L18.00.00*

12.39 De laatste editie van ISGINTT is aan boord.

Dit kan zowel een hardcopie als een elektronische versie zijn.

EBIS L19.00.00

12.99 Opmerkingen:

In dit veld kunnen alle objectieve observaties, die niet onder één van de vragen van dit hoofdstuk geplaatst kunnen worden, genoteerd worden. Dit veld is niet bedoeld voor het geven van eigen interpretaties en adviezen. De observaties kunnen zowel positief als negatief zijn.

EBIS L99.00.00

Hoofdstuk 13 – Orde en netheid/staat van onderhoud

13.1 Algemene indruk en de staat van onderhoud stelt tot tevredenheid.

Bij het beoordelen van orde en netheid aan boord dient het volgende in ogenschouw te worden genomen:

- *Verfwerk slecht of smerig.*
- *Gemorste olie op machinekamerbeplating, trappen of trapleuningen.*
- *Olieopvangbakken vol.*
- *Machinekamer/pompkamer vloer platen of roosters los of ongelijk liggend.*
- *Trappen, leuning en loopplaten beschadigd.*
- *Rondslingerend gereedschap of voorwerpen.*
- *Rommel of afvalstoffen niet op een vaste plaats opgeborgen.*
- *(Vuile) poetslappen niet in afsluitbare metalen containers.*
- *Voorraadruimtes geven slordige of ongeorganiseerde indruk.*
- *Waarschuwings- of instructieborden zijn onleesbaar.*
- *Bilges zijn vuil of met grote hoeveelheden olie of sludge gevuld.*
- *Slechte verlichting.*
- *Magazijn of voorraadplaats slecht bereikbaar of nooduitgangen versperd.*
- *Luiken en toegangen niet in goede conditie, niet waterdicht, niet gasdicht, niet goed afsluitbaar (Pakkingen, afdichtingen, scharnieren en knevels.).*

Bij het beoordelen van de conditie van de scheepshuid en opbouw dient rekening met de leeftijd van de lichter te worden gehouden. De volgende zaken dienen als onvoldoende beoordeeld te worden:

- *Grote oppervlakte van contactschade aan de huid (deuken en butsen).*
- *Beschadigingen aan verfwerk van de opbouw of dek.*
- *Plaatsen op de huid die ernstige roestvorming vertonen.*
- *Plaatsen aan opbouw of dek die ernstige roestvorming vertonen.*
- *Het verfwerk verkeert in een algemeen slechte toestand.*
- *Scheeps en roefdekken vertonen een slechte staat van onderhoud.*
- *Diepgangsmarken (ijken) slecht afleesbaar.*
- *Leidingen in slechte staat.*

EBIS M01.00.00

13.99 Opmerkingen:

In dit veld kunnen alle objectieve observaties, die niet onder één van de vragen van dit hoofdstuk geplaatst kunnen worden, genoteerd worden. Dit veld is niet bedoeld voor het geven van eigen interpretaties en adviezen. De observaties kunnen zowel positief als negatief zijn.

EBIS M99.00.00

Hoofdstuk 14 – Ladingmeting en ladingbeheer

14.1 De tankniveaumeetinrichting is operationeel.

ADN 9.3.x.21.1.b

ADN 9.3.x.21.3

EBIS N02.00.00

14.2 De tankniveaumeetinrichting controles worden regelmatig geregistreerd.

Controles moeten aantoonbaar aan boord zijn. De tankniveaumeetinrichting moeten regelmatig gecontroleerd worden door vergelijking met het actuele niveau van de tank.

ADN 9.3.x.21.1.b

ADN 9.3.x.21.3

EBIS N02.01.00

14.3 De tankniveau alarminrichtingen zijn operationeel.

ADN 9.3.x.21.1.c.

ADN 9.3.x.21.4+5+6

EBIS N02.02.00

14.4 De controles van de tankniveau alarminrichtingen worden regelmatig geregistreerd.

De registratie moet zijn opgenomen in de maandelijkse controlelijsten.

EBIS N02.03.00

14.5 Meetlint en/of dipstok aanwezig.

Is verplicht in b.v.Oostenrijk, meetlint en/of dipstok dient geijkt te zijn en van een geldig keurmerk te zijn voorzien.

EBIS N03.00.00

14.6 Tankthermometercontrolegegevens worden vastgelegd.

Regelmatig wil zeggen: elke twee maanden.

Zowel de vaste ladingtankthermometers als de losse ladingthermometers moeten worden gecontroleerd. Vaste ladingtankthermometers kunnen met elkaar vergeleken worden en met de temperatuur opgegeven door de wal of met de temperatuur opgegeven door de ladingcontroleur. Losse thermometers kunnen gecontroleerd worden met de temperatuur opgegeven door de wal of met de temperatuur opgegeven door de ladingcontroleur. Controleer overzichten. Er dienen bedrijfsprocedures te zijn welk de tolerantie van de thermometer uitlezing beschrijven.

EBIS N05.01.00

14.7 Compressoren t.b.v. ladingbehandeling verkeren in goede staat.

EBIS N06.00.00

14.8 Pompen t.b.v. ladingbehandeling verkeren in goede staat.

EBIS N07.00.00

14.9 Eisen m.b.t. verwarmen/koelen van lading zijn bekend.

Hoogvisceuze en kristalliserende producten kunnen gevoelig zijn voor temperatuurswisselingen. Regelmatige meting van de temperatuur is derhalve nodig om het product binnen het toegelaten temperatuursgebied te houden. Deze vraag kan NVT geantwoord worden als het schip gedurende de laatste 12 maanden geen verwarmde of gekoelde ladingen heeft vervoerd of alleen reizen maakt waarvan de duur zo kort is dat een temperatuursopvolging niet zinvol is.

EBIS N11.00.00

14.10 De temperatuurgegevens van verwarmde/gekoelde lading worden regelmatig gedurende de reis geregistreerd.

Deze vraag kan NVT geantwoord worden als het schip gedurende de laatste 12 maanden geen verwarmde of gekoelde ladingen heeft vervoerd of alleen reizen maakt waarvan de duur zo kort is dat een temperatuursopvolging niet zinvol is.

EBIS N12.00.01

14.11 Er is een leidingschema beschikbaar.

*Hiermee wordt bedoeld een tekening waarop duidelijk het laad- lossysteem aangegeven is.
EBIS N13.00.00*

14.99 Opmerkingen:

*In dit veld kunnen alle objectieve observaties, die niet onder één van de vragen van dit hoofdstuk geplaatst kunnen worden, genoteerd worden. Dit veld is niet bedoeld voor het geven van eigen interpretaties en adviezen. De observaties kunnen zowel positief als negatief zijn.
EBIS N99.00.00*

Hoofdstuk 15 – Vloeibaar aardgas (LNG)-voortstuwing

- 15.1 Er zijn altijd voldoende bemanningsleden aan boord met een geldig LNG certificaat.**
RPN Art.4.a
EBIS P01.00.00
- 15.2 In het (Bedrijfs) Risico management systeem zijn opgenomen LNG bunkeren, operaties, onderhoud en nood procedures.**
ES-TRIN Art.30.01.5
ES-TRIN Bijlage 8 Art. 1.3
EBIS P02.00.00
- 15.3 In de Operationele procedures is opgenomen hoe om te gaan met (lage temperaturen, -162 graden Celsius) LNG.**
ES-TRIN Art. 30.03
ES-TRIN Bijlage 8 Art. 1.4.9
EBIS P03.00.00
- 15.4 In de Nood procedures is opgenomen wat te doen in geval van overdruk/overlopen van de LNG bunker tank.**
EBIS P04.00.00
- 15.5 In de Nood procedures is opgenomen wat te doen in geval van lekkage in het LNG toevoersysteem.**
ES-TRIN Bijlage 8 Art. 5.5
EBIS P05.00.00
- 15.6 In de Nood procedures is opgenomen wat te doen in geval van ongecontroleerd afblazen.**
EBIS P06.00.00
- 15.7 Alle veiligheids- en controlevoorzieningen in de LNG-installaties zijn nagelopen en getest en er is vastgesteld dat ze naar behoren functioneren.**
EBIS P07.00.00
- 15.8 Alle veiligheids- en controlevoorzieningen in de LNG-installaties zijn nagelopen en getest en er is vastgesteld dat ze naar behoren functioneren.**
ES-TRIN Bijlage 8 Art.5
EBIS P08.00.00
- 15.9 De noodstopvoorzieningen zijn getest en er is vastgesteld dat ze naar behoren functioneren.**
EBIS P09.00.00
- 15.10 LNG geschikte roestvaststalen lekbakken zijn geplaatst onder LNG bunker aansluitingen.**
ES-TRIN Bijlage 8 Art.2.5
EBIS P10.00.00
- 15.11 De LNG bunker controlelijst (inclusief schip/wal communicatie plan) is beschikbaar.**
EBIS P11.00.00
- 15.12 Aanvullende LNG nood oefeningen worden regelmatig uitgevoerd.**
EBIS P12.00.00
- 15.99 Opmerking:**
In dit veld kunnen alle objectieve observaties, die niet onder één van de vragen van dit hoofdstuk geplaatst kunnen worden, genoteerd worden. Dit veld is niet bedoeld voor het geven van eigen interpretaties en adviezen. De observaties kunnen zowel positief als negatief zijn.
EBIS P99.00.00