



Programme de Rapport d'inspection des navires (Ship Inspection Report Programme - SIRE)

**Questionnaire d'inspection pour les barges
pétrolières, chimiques et gazières, ainsi que les
remorqueurs et pousseurs.**

**(BIQ-EBIS 9 - Voies de navigation intérieure
européennes)**

01 Jan 2021

Table des matières

SECTION 1	4
SECTION 2	5
SECTION 3	6
SECTION 4	9
SECTION 5	12
Chapitre 1 – Détails généraux	13
Chapitre 2 – Certificats des barges et enregistrements/documents réglementaires	166
Chapitre 3 – Composition de l'équipage, certification et formation	18
Chapitre 4 – Santé et sécurité	21
Chapitre 5 – Règles régissant la consommation d'alcool et de médicaments	29
Chapitre 6 – Équipement de lutte contre l'incendie et équipement de sauvetage	31
Chapitre 7 – Protection de l'environnement	35
Chapitre 8 – Opérations de transfert de cargaison	38
Chapitre 9 – Timonerie et navigation	44
Chapitre 10 – Amarrage / attelage et levage	49
Chapitre 11 – Chambre des machines	51
Chapitre 12 – Sûreté et sécurité opérationnelle	54
Chapitre 13 – Aspect / condition de la barge	59
Chapitre 14 – Mesure et conservation de la cargaison	60
Chapitre 15 – Propulsion par GNL	62

SECTION 1

1.1 Introduction et historique

Le Programme de rapport d'inspection des navires (Ship Inspection Report - SIRE) a été instauré par l'OCIMF en 1993 et permet aux membres de soumettre et partager des rapports d'inspection de navire entre eux ainsi qu'avec certaines entités éligibles non-membres de l'OCIMF.

La participation à ce programme, que l'on soit un membre de l'OCIMF soumettant un rapport ou un destinataire du programme, se fait sur base volontaire. Chaque participant qui reçoit un rapport du programme détermine comment évaluer les informations contenues dans le rapport de façon entièrement indépendante.

Dans le cadre du programme SIRE, on donne l'opportunité à l'opérateur du navire faisant l'objet d'une inspection de soumettre ses commentaires écrits en réponse aux observations effectuées dans le rapport. Ces rapports d'inspection sont stockés dans la base de données du SIRE accessible aux destinataires qui peuvent ensuite visualiser et télécharger les rapports.

1.2 Révisions du Programme SIRE

Le programme SIRE a fait l'objet d'une série de révisions depuis son lancement en 1993. Il a d'abord été révisé en 1997 à l'apparition du système permettant aux destinataires d'accéder aux rapports ainsi qu'aux commentaires des opérateurs.

Deux modifications majeures ont été apportées dans la révision du programme de 1997. Il s'agissait de deux nouveautés :

1. La procédure d'inspection de navire uniformisée ; et
2. Le Questionnaire sur les spécificités du navire (Vessel Particular Questionnaire - VPQ).

Le programme de 1993 d'origine prévoyait que le membre de l'OCIMF chargé de l'inspection soit libre de choisir le protocole d'inspection et le format de rapport qu'il souhaitait. En 1997, cela a été modifié par la procédure d'inspection des navires uniformisée. Le Questionnaire d'inspection de navire (Vessel Inspection Questionnaire - VIQ) est un document de l'OCIMF qui a été développé et diffusé en 1997.

Le VIQ a été revu régulièrement depuis et des questionnaires mis à jour ont été publiés en 2004, 2005, 2008, 2009, 2012, 2014 et 2018. Le Questionnaire sur les spécificités du navire (Vessel Particulars questionnaire -VPQ) est apparu en 2003.

Les révisions de 2004 ont apporté d'autres changements importants à la procédure d'inspection tout en ajoutant de nombreux nouveaux types de navires inspectés dans le cadre du programme. Ceux-ci sont désignés collectivement par le terme de navires.

Barges

Le programme SIRE a été étendu en 2005 pour comprendre l'inspection des barges de transport de produits pétroliers, de produits chimiques ou de gaz, ou des bateaux utilisés dans le transport de produits pétroliers ou de gaz conditionnés ou des camions-citernes transportant ces mêmes produits. Les remorqueurs qui servent à convoyer les barges transportant les produits répertoriés ci-dessus peuvent également être inspectés dans le cadre du programme SIRE.

Les inspections de ces bateaux sont menées à l'aide de questionnaires spécifiques au type de navire et à la zone géographique de navigation.

Le 1er janvier 2021, le programme a été étendu pour comprendre un questionnaire à utiliser lors de l'inspection des barges pétrolières, de transport de produits chimiques et de gaz sur voies navigables et notamment des remorqueurs et pousseurs en Europe. Ce questionnaire était basé sur le questionnaire utilisé par le Système européen d'inspection de barge (European Barge Inspection Scheme - EBIS) est destiné aux voies de navigation intérieure européennes.

Avec cet ajout du questionnaire BIQ-EBIS9, on compte au total cinq questionnaires régionaux dans le programme SIRE :

- i. BIQ5 Amérique du Nord
- ii. BIQ5 Amériques centrale et latine
- iii. BIQ5 Europe
- iv. BIQ-EBIS9 Voies de navigation intérieure européennes, et
- v. BIQ5 Reste du monde ou questionnaire international.

1.3 La procédure d'inspection de navire uniformisée

Un principe fondamental du programme SIRE requiert que les sociétés participantes soumettant des rapports ainsi que les inspecteurs suivent une procédure d'inspection de navire uniformisée.

Cette procédure comporte un *élément d'inspection* et un *élément de rapport*.

L'élément d'inspection utilise une série de questionnaires d'inspection détaillés qui conviennent au type de navire inspecté. Ces questionnaires abordent les aspects liés à la sécurité et à la prévention de la pollution. Les inspecteurs, qu'ils soient employés ou sous-traitants des sociétés émettrices, doivent répondre à toutes ces questions.

Dans la plupart des cas, les questions sont accompagnées de notes directives et/ou de références aux documents réglementaires de base ou aux documents décrivant les meilleures pratiques du secteur. Ces références et notes ont pour objectif d'aider l'inspecteur à répondre à la question.

L'élément de rapport est développé à partir du questionnaire électronique rempli qui est envoyé par l'inspecteur, soit directement sur le site Web du programme SIRE, ou à la société émettrice du rapport pour finalisation avant la transmission à l'opérateur du navire et au programme SIRE.

SECTION 2

2.1 Le Questionnaire d'inspection de navire (Vessel Inspection Questionnaire - VIQ)

Les révisions du VIQ du programme SIRE et les rapports d'inspection qui les accompagnent ont introduit des changements quant au champ et à la présentation du programme et ont permis de garantir l'amélioration continue du programme.

Ces changements comptent notamment :

1. L'inspection des navires combinés et des tankers navettes, des navires-citernes pour produits chimiques et des méthaniers.
2. Le classement par catégorie de tous les navires selon leur taille.
3. L'inspection des barges transportant des produits pétroliers, des produits chimiques ou du gaz, ou des bateaux utilisés pour le transport des produits pétroliers ou du gaz conditionnés ou des camions-citernes transportant ces mêmes produits ainsi que des remorqueurs utilisés pour convoyer les barges transportant ces produits. Les questionnaires d'inspection utilisés sont désignés collectivement par le terme Questionnaires d'inspection de navire (Vessel Inspection Questionnaires - VIQ).
4. Les séries de questions destinées spécifiquement aux « barges » sont désignées par le terme Questionnaires d'inspection de barge (Barge Inspection Questionnaires - BIQ)
5. Le modèle de « question et sous-question » utilisé dans la première et la deuxième éditions du VIQ n'a pas été repris dans la troisième édition ni les éditions suivantes et a été remplacé (à l'exception de quelques cas) par des questions individuelles spécifiques. Toutefois, comme dans les éditions précédentes, les réponses « Oui », « Non », « Pas vu » ou « Non applicable » continuent à être utilisées.

2.2 Questionnaire d'inspection des navires réorganisé (Re-organised Vessel Inspection Questionnaire - ROVIQ) et éditeur de VIQ

Le ROVIQ est un élément qui est apparu dans les révisions du programme SIRE effectuées en 2000. Le ROVIQ organise les questions du VIQ et les notes directives afin de respecter l'ordre de la liste de tâches généralement suivie par un inspecteur au cours d'une inspection.

Le ROVIQ est élaboré à partir de l'hypothèse qu'une inspection se déroule de la manière suivante : une revue de la documentation du navire, suivie par une inspection de la timonerie et de la navigation, des communications, des zones externes dans leur ensemble (notamment l'amarrage, le pont supérieur et la chambre de pompes), du poste de surveillance de la cargaison, de la chambre des machines et du local de barre ainsi que des accommodations.

Actuellement, seul le questionnaire utilisé pour les flottes en eaux profondes dispose de l'option ROVIQ. La sélection du questionnaire à utiliser pour une inspection est effectuée à l'aide de l'assistant de sélection de navire intégré à l'éditeur de rapport du SIRE. Cet assistant demande de répondre à une série de questions pour sélectionner le jeu de questions approprié. Lorsqu'un jeu de questions a été compilé, le questionnaire peut être imprimé dans un certain nombre de formats différents.

Il est prévu que ces questionnaires, dans leur format d'origine ou sous forme de ROVIQ, soient utilisés lors de chaque inspection. Les conclusions de l'inspecteur doivent être transférées de leur organisateur vers l'éditeur de VIQ approprié une fois l'inspection terminée.

SECTION 3

3.1 Utilisation du Questionnaire d'inspection des navires du SIRE (BIQ5-EBIS9)

Les questionnaires d'inspection utilisés dans ce programme contiennent une série de questions concernant la sécurité et la prévention de la pollution qui s'applique au type de navire inspecté. Ces questions sont numérotées dans un ordre consécutif et sont regroupées en chapitres séparés.

Chaque chapitre contient une série de questions auxquelles l'inspecteur doit répondre. Les questions doivent être accompagnées de notes directives contenant diverses informations, parmi lesquelles :

1. Les consignes destinées aux inspecteurs.
2. Les sources de référence citant les réglementations et/ou les meilleures pratiques du secteur se rapportant aux questions.
3. Un indicateur permettant de déterminer quand le commentaire d'un inspecteur est obligatoire.

Les consignes et les références réglementaires/du secteur précisent les questions et aident l'inspecteur à répondre aux questions. Certaines questions n'ont pas de consignes et dans ce cas, l'inspecteur a l'obligation de recourir à ses connaissances et son jugement pour répondre à la question.

Si l'inspecteur conclut qu'il convient de répondre positivement à la question, il doit cocher la boîte de dialogue « Oui » dans l'éditeur VIQ. Si l'inspecteur conclut qu'il convient de répondre négativement à la question, il doit cocher la boîte de dialogue « Non ».

Quand cela est approprié, il convient de cocher la boîte de dialogue « Non applicable ».

Quand la boîte de dialogue de réponse est cochée sur « Non », l'inspecteur *doit* insérer une observation. Cette dernière *doit être objective et doit préciser et expliquer* la raison pour laquelle la réponse est négative.

L'inspecteur *doit* répondre à toutes les questions qui concernent le type de navire inspecté. *Le non-respect de cette consigne bloquera la transmission du rapport d'inspection au site Web du SIRE et son traitement par le donneur d'ordre qui a commandé l'inspection.*

Dans le cas où une réponse « Non applicable » s'impose, il n'y a pas d'obligation d'en indiquer la raison dans la section « Observations » qui accompagne la question. Toutefois, s'il juge qu'un commentaire explicatif est nécessaire, l'inspecteur peut insérer ce commentaire dans la section « Autres commentaires de l'inspecteur » qui accompagne la question. L'inspecteur doit s'assurer que ces commentaires aideront à comprendre pourquoi il a choisi la réponse « Non Applicable ».

Dans certains cas, quand le type de navire inspecté implique la réponse « Non applicable » à l'une ou plusieurs questions, l'éditeur de rapports est programmé pour répondre automatiquement à ces questions par « Non applicable ». Il arrive souvent que pour les questions, l'option « Non applicable » soit inexistante.

L'inspecteur doit demander à l'équipage de la barge d'effectuer au moins 10 tests aléatoires de l'équipement. Une sélection de questions non exhaustives dans le cas où un test peut être effectué est accompagnée d'une note directive en caractères gras mentionnant qu'« **Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection** ». Quand ces tests sont effectués, l'inspecteur doit le mentionner dans la section « Autres commentaires de l'inspecteur » des questions concernées et il doit indiquer le résultat du test. Si le résultat du test amène une observation, il convient de répondre « NON » à la question et d'apporter une observation.

A la fin de chaque chapitre figure une section « Commentaires additionnels ». Si l'inspecteur a des commentaires à faire concernant un sujet qui n'est pas abordé dans les questions spécifiques, il peut rédiger ses commentaires dans cette section.

Langues

Ce questionnaire est disponible en quatre langues pour les inspecteurs via l'éditeur d'inspection du programme SIRE : Néerlandais, allemand, français et anglais. L'inspecteur *doit* toujours enregistrer ses observations et commentaires en langue anglaise.

Lorsqu'il pense qu'un texte supplémentaire est nécessaire pour clarifier ses observations et/ou ses commentaires, l'inspecteur peut les enregistrer dans l'une des trois autres langues - néerlandais, allemand ou français. Ce texte *doit* s'ajouter à l'observation et/ou au commentaire enregistré en anglais.

Les exigences décrites ci-dessus sont résumées dans le tableau suivant.

Boîte de dialogue	Option	Réponse
O	Oui	<p>L'inspecteur coche « Oui » si, selon son jugement professionnel et à la vue des notes directives (le cas échéant), il peut répondre positivement à la question. Si, selon son jugement, l'inspecteur pense que la réponse « Oui » doit être étoffée par des commentaires positifs supplémentaires, il peut enregistrer ces derniers dans la boîte de dialogue des commentaires.</p> <p>Il convient que les inspecteurs soient bien conscients qu'une réponse « Oui » sans commentaire est adéquate à moins qu'une situation particulière ne requière une description positive.</p>
N	Non	<p>L'inspecteur coche « Non » si, selon son jugement professionnel et à la vue des notes directives (le cas échéant), il peut répondre négativement à la question.</p> <p>L'observation <i>doit être objective et doit préciser et expliquer</i> la raison pour laquelle la réponse est négative.</p>
NA	Non applicable	<p>Cochez « Non applicable » si le sujet de la question n'est pas applicable au navire en cours d'inspection. Dans certains cas, la réponse « Non applicable » est remplie automatiquement dans le logiciel et dépend du type de navire en cours d'inspection. Dans d'autres cas, l'option de réponse « Non applicable » n'apparaît pas pour la question et seules les options « Oui » ou « Non » sont disponibles.</p> <p>Si, selon son jugement, l'inspecteur pense que la réponse « Non applicable » a besoin d'être étoffée par des commentaires supplémentaires, il peut enregistrer ces commentaires dans la boîte de dialogue « Autres commentaires de l'inspecteur ». Si, selon son jugement, l'inspecteur pense qu'un commentaire explicatif est nécessaire, il peut entrer ce commentaire dans la section « Autres commentaires de l'inspecteur » qui accompagne la question, à condition que ces <u>commentaires aident à comprendre pourquoi une réponse « Non applicable » a été sélectionnée.</u></p>
	Tests aléatoires	<p>L'inspecteur doit demander à l'équipage de la barge d'effectuer au moins 10 tests aléatoires de l'équipement. Une sélection de questions non exhaustives dans le cas où un test peut être effectué est accompagnée d'une note directive en caractères gras mentionnant qu'« Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection ». Quand ces tests sont effectués, l'inspecteur doit le mentionner dans la section « Autres commentaires de l'inspecteur » des questions concernées et il doit indiquer le résultat du test. Si le résultat du test amène une observation, il convient de répondre « NON » à la question et d'apporter une observation.</p>
	Observations et commentaires	<p>Une observation de l'inspecteur est obligatoire en cas de réponse « Non ».</p> <p>Lorsque la question requiert le commentaire spécifique de l'inspecteur, quelle que soit la façon dont la boîte de dialogue de réponse est cochée, ce commentaire doit être enregistré dans la section « Autres commentaires de l'inspecteur » qui accompagne la question.</p> <p>Les inspecteurs sont libres d'enregistrer des commentaires même lorsque « Oui » est coché dans une boîte de dialogue, à condition que ces commentaires facilitent la compréhension du rapport pour la personne qui le lit (le destinataire du rapport).</p>
	Commentaires additionnels	<p>La section des commentaires additionnels située à la fin de chaque chapitre peut être utilisée pour enregistrer des commentaires concernant le chapitre, qui viennent <i>s'ajouter</i> à ceux que l'inspecteur peut faire lorsqu'il répond aux différentes questions de ce chapitre.</p>

3.2 Disponibilité du BIQ

Tous les questionnaires d'inspection peuvent être téléchargés depuis le site Web de l'OCIMF à la page <https://www.ocimf.org/sire/resources/questionnaires.aspx>.

SECTION 4

Consignes méthodologiques destinées aux inspecteurs

4.1 Exigences impératives

Les exigences générales et additionnelles suivantes sont impératives et *doivent* être suivies par les inspecteurs.

4.1.1 Exigences générales

1. Avant de commencer l'inspection, l'inspecteur *doit* se présenter au Commandant (Capitaine) ou à son représentant autorisé, expliquer la portée de l'inspection et présenter l'ordre qu'il compte suivre pour mener l'inspection. Il convient que les inspecteurs coopèrent entièrement avec l'équipage pour mener l'inspection dans l'ordre qui perturbera le moins les opérations du navire. Cette réunion entre l'inspecteur et le Commandant ainsi que tout autre membre du personnel du navire concerné est appelée la « réunion d'ouverture ».
2. L'inspecteur *doit* être accompagné par un membre d'équipage du navire pendant toute la durée de l'inspection.
3. Il peut arriver que les inspecteurs soient accompagnés d'observateurs pendant une inspection. Dans ce cas, l'inspecteur *doit* présenter l'observateur au Commandant en même qu'il se présente et de la même manière. Les inspecteurs *doivent* clarifier l'étendue et la portée du rôle de l'observateur pendant l'inspection.
4. L'inspecteur *doit* donner un bon exemple dans la façon dont il s'exprime, dont il se comporte et dont il suit les procédures de sécurité, qu'il soit à bord du navire ou sur le terminal et *doit* porter en permanence un équipement de protection individuelle.
5. Aucun équipement électrique ou électronique de type non approuvé, qu'il soit alimenté par secteur ou batterie, ne *doit* être actif, sous tension ou utilisé dans les atmosphères ou les autres zones dangereuses. Ces équipements comprennent notamment les lampes-torches, les radios, les téléphones mobiles, les calculatrices, les ordinateurs, l'équipement photographique et tout autre équipement portatif alimenté électriquement, mais non approuvé pour un fonctionnement dans une zone explosibles. Il convient de garder à l'esprit que les équipements tels que les téléphones mobiles ou les montres intelligentes peuvent être activés à distance s'ils sont allumés et qu'un danger peut être dû au mécanisme d'alerte ou d'appel et, dans le cas des téléphones mobiles, par le réflexe naturel de répondre à l'appel. Toute exigence spécifique au terminal *doit* être respectée.
6. L'inspecteur *doit* signaler et présenter à l'instant au membre d'équipage qui l'accompagne toutes les observations qu'il a l'intention d'enregistrer sur le site. Cela garantit que la nature des observations est parfaitement comprise et évite que les discussions se prolongent en fin d'inspection.
7. A l'achèvement de l'inspection, certaines sociétés émettrices permettent à l'inspecteur de fournir une liste de ses conclusions sous forme d'observations écrites, mais ce n'est pas le cas de toutes. Dans l'un ou l'autre cas, l'inspecteur *doit* exposer ses conclusions d'inspection au Commandant ou à son représentant autorisé avant de quitter le navire. Cette réunion entre l'inspecteur et le Commandant de bord ainsi que tout autre personnel concerné du navire est appelée la « réunion de clôture ».
8. Une fois l'inspection terminée, l'inspecteur *ne doit pas* rester sur le navire pour d'autres raisons que préparer la liste d'observations et mener la « réunion de clôture ». Il est admis que dans certains cas, cela n'est pas toujours possible, en particulier lorsqu'on monte à bord ou quitte des navires menant des opérations de transfert de navire à navire.
9. Le temps nécessaire à l'exécution d'une inspection variera selon le type de navire inspecté. On peut inspecter une grande variété de navires, des barges ordinaires sur voies navigables jusqu'aux navires automoteurs. Dans le cadre de l'inspection, il est également prévu de consulter la documentation. Il convient de consacrer

le reste du temps à bord pour inspecter le navire, s'entretenir avec les membres d'équipage, compiler la liste d'observations s'il y a lieu, et mener la réunion de clôture. Comme défini en section 4.1.1.8, excepté pour compiler une liste d'observations et mener la « réunion de clôture », l'inspecteur *doit* quitter le navire lorsque l'inspection est finie.

10. Tous les inspecteurs *doivent* tenir compte de leur temps de repos nécessaire. Celui-ci *doit* prévoir les voyages et le niveau de fatigue. Les inspections « simultanées » sont déconseillées et il est recommandé que les inspecteurs terminent et envoient le rapport d'un navire avant de commencer une inspection sur un autre navire.

4.1.2 Exigences additionnelles

En plus des exigences générales répertoriées ci-dessus, l'inspecteur :

1. **Doit**, lorsqu'il rédige un rapport d'inspection, répondre en entrant les informations pertinentes ou en cochant l'une des boîtes de dialogue de réponse pour chaque question.
2. **Doit**, quand des consignes lui sont fournies pour une question, les prendre en compte intégralement pour savoir comment répondre à la question.
3. **Doit** apporter une réponse à chaque question.
4. **Doit** indiquer une preuve objective lorsqu'il répond à chaque question (les certitudes de l'équipage ne constituent pas des preuves suffisantes).
5. **Doit**, lorsqu'il répond « **Non** » à une question, entrer un texte explicatif dans la section des observations. Lorsqu'on répond « **Non applicable** » à une question ou quand les consignes requièrent un commentaire, quelle que soit la réponse à la question, ces commentaires doivent être enregistrés dans la section « Autres commentaires de l'inspecteur ».
6. **Ne doit pas** répondre par « **Oui** » à une question lorsque son commentaire contient des éléments négatifs (si une observation ou un commentaire négatif doit être noté, il convient de répondre « **Non** » à cette question).
7. **Ne doit pas**, dans une quelconque partie du rapport d'inspection, insérer :
 - i. Une notation du navire globale ou partielle ou une indication de l'acceptabilité/la non-acceptabilité du navire.
 - ii. Un fait **sans lien** avec le sujet d'un chapitre du VIQ et, en particulier, un fait **sans lien** avec la sécurité du navire et la prévention de la pollution.
 - iii. Un résumé global ou partiel de ses conclusions.
8. **Doit** fournir une base factuelle et des raisons spécifiques pour toute opinion ou tout commentaire subjectif qu'il émet.
9. **Doit** noter les défaillances ou les conditions qu'il observe pour lesquelles une action a été prise pendant qu'il était à bord.
10. **Ne doit pas** faire des commentaires ou émettre des opinions quant aux actions à prendre vis-à-vis des défaillances ou des conditions observées qu'il aura notées.
11. **Ne doit pas** utiliser le terme « nous » dans une observation ou un autre commentaire à moins que l'inspection ne soit menée par plusieurs inspecteurs.
12. **Ne doit pas** à aucun moment donner verbalement une indication de l'acceptabilité/la non-acceptabilité du navire.
13. **Ne doit pas** exposer ou communiquer sous toute forme que ce soit (verbale, écrite, électronique ou autre) des conclusions, des informations acquises au cours de l'inspection ou résultant de l'inspection à un tiers autre que les personnes impliquées légitimement dans le processus d'inspection de ce navire.
14. **Ne doit pas** mener une autre inspection ou être impliqué dans la fourniture d'autres services pendant l'exécution d'une inspection SIRE.

4.2 Actions d'inspection autorisées

Les inspecteurs **peuvent** :

1. Ajouter des commentaires dans la section « Autres commentaires de l'inspecteur » qui accompagne la question même s'ils répondent à la question par « **Oui** », à **condition que** ces commentaires apportent des informations utiles au destinataire du rapport.
2. Répondre aux questions ou fournir des commentaires en se basant sur des documents **non** référencés dans les consignes associées à la question, mais ils doivent indiquer la référence utilisée et en expliquer la raison.
3. Insérer dans la section « commentaires additionnels » à la fin de chaque chapitre, des commentaires sur un sujet non abordé par les questions de ce chapitre. Ces commentaires viennent s'ajouter à ceux que l'inspecteur peut faire en répondant aux différentes questions de ce chapitre.
4. Répondre aux questions qui ne s'appliquent au navire ni sa cargaison en cochant « **Non applicable** » en regard de ces questions. Dans ce cas, les inspecteurs doivent rédiger un texte explicatif dans la boîte de dialogue « Autres commentaires de l'inspecteur » si nécessaire.

4.3 Autres exigences d'inspection

1. Les inspections **ne doivent pas** être menées à moins que le membre de l'OCIMF chargé de l'inspection ne le demande. L'opérateur du navire **doit** également être d'avis qu'une inspection de nuit peut être menée en toute sécurité et que cela ne nuira pas au respect des exigences de travail et de repos du navire.
2. Les inspecteurs **doivent** limiter la communication anticipée avec les navires et les opérateurs de navire aux seules informations nécessaires pour organiser leur embarquement ou débarquement ou éviter de communiquer les plans d'inspection prévus. Les inspecteurs **ne doivent pas** demander des informations relatives au VIQ avant de monter à bord du navire. Les inspecteurs **ne doivent pas** communiquer avec le navire ou l'opérateur du navire après l'achèvement des tâches d'inspection de l'OCIMF.
3. L'inspecteur peut demander de faire fonctionner et de tester l'équipement pour confirmer qu'il est à l'état opérationnel et que les officiers et l'équipage maîtrisent bien son fonctionnement. L'inspecteur **doit** s'assurer que ces demandes ne retardent pas et n'interfèrent pas avec la sécurité et le fonctionnement normal du navire et ne sont pas contraires aux exigences des terminaux.
4. Il convient de garder à l'esprit que l'objectif global de l'inspection est de fournir à l'utilisateur d'un rapport SIRE un rapport factuel de l'état du navire et des normes opérationnelles au moment de l'inspection, et de permettre ensuite une évaluation du risque éventuel induit par l'utilisation du navire.
5. L'inspecteur **doit** planifier son temps de façon assez large afin de disposer du temps nécessaire pour réaliser l'inspection. Les inspecteurs **doivent** prendre en compte les exigences de temps de repos de l'équipage du navire et s'assurer que l'inspection ne les gêne pas.
6. Au cours de l'inspection, il est déconseillé de pénétrer dans les citernes de ballastage et/ou les espaces vides. L'évaluation de l'état physique des citernes de ballastage, des espaces vides et autres, ne peut s'effectuer que dans les cas où les trappes de visites ou les panneaux d'accès peuvent être retirés et où l'on puisse voir l'intérieur depuis le pont. Dans tous les cas, il convient de ne pénétrer dans ces espaces que lorsque le membre de l'OCIMF qui a dépêché l'inspection en a fait la demande par écrit, sur approbation de Commandant de bord et à condition que les réglementations du terminal le permettent. Quelles que soient les circonstances, les procédures à suivre pour pénétrer dans un espace fermé définies dans l'ISGOTT **doivent** être scrupuleusement respectées.
7. Le déplacement pour réaliser l'inspection et la visite des navires pour le compte des sociétés membres de l'OCIMF **doit**, à tout moment, se faire en toute sécurité en suivant les meilleures pratiques du secteur et tout accord qui peut exister entre l'inspecteur et les sociétés membres.

SECTION 5

5.1 Diffusion du rapport

Les réponses enregistrées par l'inspecteur (l'élément d'inspection) servent de base au développement du second élément de la procédure d'inspection des navires uniformisée (l'élément de rapport) diffusé dans le cadre du programme. Le rapport de l'inspecteur, une fois terminé, doit être validé par la société membre ayant commandé l'inspection avant d'être traité dans le système SIRE et transmis à l'opérateur du navire.

Le rapport ne reproduit pas les pages du VIQ, mais il est diffusé sous forme abrégée. Il est constitué par la conversion des réponses de l'inspecteur en un format uniformisé. Le rapport est subdivisé en trois sections :

Section 1

Informations générales.

Cette section contient les informations requises dans le chapitre 1 du VIQ ainsi que les réponses à certaines questions provenant d'autres chapitres du VIQ quand des détails ou des dates spécifiques doivent être mentionnés.

Section 2

Contient les questions pour lesquelles on a coché « **Oui** » sans commentaire.

Répertorie, par numéros d'index **seulement**, les questions du VIQ qui ont été cochées avec la réponse « **Oui** », mais sans aucun commentaire de l'inspecteur.

Section 3

Contient les questions pour lesquelles on a coché « **Non** » ou « **Non applicable** » ou qui ont été commentées et tous les commentaires éventuels en fin de chapitre.

Cette section contient dans leur intégralité :

- (a) Toutes les questions du VIQ auxquelles on a répondu par « **Non** » ou « **Non applicable** », ainsi que les commentaires explicatifs faits par l'inspecteur sur ces réponses.
- (b) Toutes les autres questions du VIQ qui ont été commentées dans la section « Observation » ou « Autres commentaires de l'inspecteur », ainsi que le commentaire.
- (c) Tous les commentaires additionnels faits à la fin des chapitres du VIQ.
- (d) Dans certains cas, en fonction des variables choisies, l'éditeur de rapport SIRE entrera automatiquement une réponse « Non applicable ».

Chapitre 1 – Détails généraux

1.1 Nom du bateau.

Si opéré au sein d'un convoi, indiquer le nom de l'autre unité.

Les préfixes (MT, MV, SS, etc.) ne doivent pas être saisis à moins que le préfixe ne fasse réellement partie du nom enregistré du navire. Le nom doit être entré exactement tel qu'il apparaît sur le certificat d'immatriculation ou équivalent.

EBIS GI.01

1.2 Numéro ENI.

Si aucun numéro ENI n'est attribué, cochez la case «Ne s'applique pas».

EBIS GI.03

1.3 Date inspection.

Si, pour une raison quelconque, l'inspection dure deux jours ou plus, la date est la date à laquelle l'inspection est terminée.

EBIS GI.05

1.4 Type bateau.

EBIS GI.02

1.5 ADN-type.

EBIS GI.09

1.6 Langue

EBIS GI.11

1.7 Le bateau inspecté est-il soumis à la réglementation Européenne?

Si tel est le cas, indiquez les exigences auxquelles le bateau doit se conformer.

1.8 Port d'inspection.

Décrivez dans les commentaires l'endroit où l'inspection a eu lieu. Par exemple : nom du port, nom du terminal, nom du poste d'amarrage, etc.

EBIS GI.16

1.9 Zone géographique où le bateau voyage normalement.

1.10 Pavillon.

S'il y a eu un changement de pavillon au cours des 6 derniers mois, écrivez la date de changement de pavillon et le pavillon précédent dans les commentaires.

EBIS GI.12

1.11 Port en lourd.

Indiquer le port en lourd en tonnes métriques. Si il n'y a pas d'indication de port en lourd, répondre par 'NA'.

1.12 Tonnage maximum.

Tonnage maximum record en tonnes métriques. Si aucune Tonnage Maximum n'a été attribué répondre 'NA'.

1.13 Tonne brute.

Indiquer le tonnage brut en tonnes métriques. Si aucun tonnage brut n'est indiqué, répondre 'NA'.

1.14 Date à laquelle le bateau a été livré.

Prenez note de la date de livraison originale du chantier. Pour les pousseurs et les bateaux de navigation intérieure où le mois et le jour ne sont pas indiqués, utilisez le 1er janvier de l'année de construction.

EBIS GI.13

1.15 Le bateau a été converti radicalement converti structurellement?

Le navire a-t-il fait l'objet d'une reconstruction ou d'une conversion structurelle importante?

En cas de reconstruction, indiquer la date de celle-ci et détailler les parties reconstruites. Si pas de reconstruction, répondre 'NA'.

1.16 Nom de la société qui a effectué l'inspection.

Le logiciel entre automatiquement le nom de la société d'inspection.

EBIS GI.15

1.17 Nom de l'inspecteur (à l'usage de la société d'inspection uniquement).

Le logiciel BIQ saisit automatiquement le nom de l'inspecteur. Ceci est destiné à être utilisé par la société d'inspection et à des fins internes de l'OCIMF uniquement et n'est pas mentionné dans le rapport remis.

EBIS GI.04

1.18 Heure à laquelle l'inspecteur est monté à bord du bateau.

Si l'inspection s'est déroulée sur deux jours ou plus, en deux sessions ou plus, ou effectuée par plus d'un inspecteur, inclure les détails d'arrivée et de départ dans les notes.

1.19 Heure à laquelle l'inspecteur a quitté le navire.

1.20 Temps pris pour l'inspection.

Noter le temps pris pour effectuer l'inspection à 5 minutes près. Il s'agit de la durée réelle de l'inspection qui ne doit pas inclure le temps où l'inspection a été éventuellement suspendue pour une raison quelconque (pause repas, visite des autorités, inspection réalisée sur plusieurs sessions, etc.)

1.21 Type de coque.

1.22 Le statut du bateau au moment de l'inspection.

EBIS GI.10

1.23 Dernier produit transporté.

Remarques : On entend par matière volatile du pétrole dont le point d'éclair est inférieur à 60°C tel que déterminé par la méthode de test en coupelle fermée. Si une cargaison est manipulée à une température comprise dans une plage de 10°C en deçà de son point d'éclair, il convient de la considérer comme volatile. Par exemple, une cargaison dont le point d'éclair est de 80°C devrait être considérée comme volatile si elle est manipulée à une température supérieure ou égale à 70°C.

EBIS GI.06

1.24 Code UN.

EBIS GI.17

1.25 Nom de l'opérateur du bateau.

Dans le cadre du programme SIRE, un 'Opérateur' est défini comme l'entreprise ou l'entité qui exerce au quotidien le contrôle opérationnel du bateau et qui en a la responsabilité. Celui-ci peut être le titulaire du document de conformité (DOC).

EBIS GI.22

1.26 Adresse de l'opérateur du bateau.

1.27 Numéro de téléphone.

1.28 Numéro de fax.

1.29 Adresse email.

1.30 Date à laquelle l'opérateur a pris le contrôle du bateau.

1.31 Les données saisies dans le questionnaire sur les détails des chalands et remorqueurs semblent-elles exactes et à jour? Les données saisies dans le questionnaire pour les données sur les pétroliers et remorqueurs intérieurs semblent être correctes et à jour Les données saisies dans le Questionnaire descriptif des barges et remorqueurs semblent-elles exactes et à jour ?

Pour participer au programme OCIMF SIRE en tant qu'entreprise soumettant un questionnaire sur les détails des barges et remorqueurs (BPQ), l'Operator doit contacter l'OCIMF à sire@ocimf.org. Les inspecteurs doivent vérifier au hasard que les données BPQ sont correctes. Le BPQ ne doit pas être utilisé pour obtenir des détails sur les certificats, les dates d'expiration, etc. Ceux-ci doivent être obtenus à partir des documents originaux.

1.99 Commentaires additionnels

Si l'inspecteur a des commentaires sur le sujet couvert par le chapitre en plus de ceux que l'inspecteur peut faire en réponse aux questions spécifiques du chapitre, l'inspecteur devrait inclure ces commentaires supplémentaires dans ce paragraphe.

Chapitre 2 – Certificats des barges et enregistrements/documents réglementaires

Pendant l'examen des certificats, il convient de porter attention à toute approbation dont ils auraient fait l'objet, par une autorité (« Soumis » ou « Exonéré »). Dans ce cas, il est recommandé de s'en informer auprès du Capitaine de la barge.

2.1 Un document d'enregistrement concernant le transport de cargaison UN 1203 est disponible

Les bateaux-citernes admis au transport d'essence UN 1203 doivent avoir à bord un carnet d'enregistrement. L'enregistrement des voyages peut également comporter d'autres documents contenant les informations requises. Ce carnet d'enregistrement ou autres documents sont conservés à bord pendant au moins trois mois et comprennent au moins les trois derniers chargements.

ADN 8.1.11

EBIS A03.00.00

2.2 Attestation de déchargement est à bord

Tout bateau qui a été déchargé à un endroit situé dans le champ d'application de la CDNI doit avoir à son bord une attestation de déchargement valable pour chaque déchargement. Les attestations de déchargement doivent être conservées à bord au moins six mois.

CDNI partie B article 6.03

EBIS A03.01.00

2.3 ADN (parties 1 jusqu'à 9, dernière version)

L'ADN peut être consultable sous forme électronique ou sur papier. L'ADN doit être disponible dans une langue connue et comprise par l'expert ADN à bord.

ADN 8.1.2.1.(d)

EBIS A07.00.00

2.4 Un plan de sûreté est disponible et appliqué, en fonction des produits à transporter.

Vu le caractère confidentiel du plan de sûreté, l'inspecteur ne pourra pas le voir (ADN 1.10). Il demandera donc au capitaine de confirmer l'existence de ce plan. Le contrôleur pourra vérifier que certaines exigences de base concernant la sûreté sont appliquées à bord, par exemple identification des membres d'équipage, contrôle des visiteurs à bord etc.

ADN 1,10

ISGINTT 6

EBIS A15.00.00

2.5 Les dates d'échéance des "Conditions of Class" ne sont pas dépassées

L'inspecteur contrôle si les conditions mentionnées sur les annexes du certificat de classification restent dans leurs périodes de validité. Ces conditions peuvent être mentionnées comme "Conditions of Class", "Memorandum of Visa" et se trouvent sur le "Survey Statement", l'"Attestation" ou l'"Interim Certificate" selon la société de classification. L'inspecteur vérifiera que le Class Survey Statement Report n'a pas plus de 3 mois; si plus de 3 mois, la réponse à la question sera 'NON'. Indiquer la première condition qui sera échue.

EBIS A19.01.00

2.6 Si applicable, toutes les attestations réglementaires énumérées au chapitre F des informations techniques EBIS sont valides et les contrôles annuels et intermédiaires ont été effectués dans les délais requis?

L'inspecteur vérifie de manière aléatoire que les certificats et attestations d'inspection nécessaires pour la barge sont à bord et valides. Exemple: lorsque l'inspecteur effectue une observation d'un équipement certifié ou si il a des doutes au sujet d'un équipement certifié, il doit également vérifier le certificat ou la déclaration d'inspection.

EBIS A22.00.00

2.99 Remarque :

Dans ce champ, toutes les observations objectives qui ne peuvent pas être insérées sous une des questions de ce chapitre peuvent être mentionnées. Ce champ n'est pas destiné à donner vos propres interprétations et conseils. Les observations peuvent être positives ou négatives.

EBIS A99.00.00

Chapitre 3 – Composition de l'équipage, certification et formation

L'inspecteur doit s'efforcer d'établir : La conformité avec les exigences d'effectifs, de qualification et de formation du personnel. L'expérience professionnelle spécifique du personnel.

3.1 Le Capitaine de la barge confirme le respect des règles en ce qui concerne les périodes de travail et de repos.

Une période de repos par 24h ou un certain nombre d'heures de repos avant la prise de quart, est rendue obligatoire suivant les règles en vigueur dans les différents pays. De telles périodes de repos doivent être continues et non fragmentées. Des preuves du respect de la réglementation doivent être disponibles. L'inspecteur doit indiquer s'il a contrôlé le livre de bord.

Il existe deux types de livre de bord : à couverture rouge (législation sur le Rhin) et mode de fonctionnement A1 (14 heures, 16 heures une fois par semaine) ; A2 (18 heures) et B (24 heures) et à couverture bleue (législation sur la navigation intérieure) et mode de fonctionnement A (16 heures) ; B (18 heures) ; C (20 heures) et D (24 heures). Le livre rouge est valable dans toute l'Europe et le livre bleu est valable dans toute l'Europe sauf sur le Rhin.

ISGINTT 13

2014/112/EU

EBIS B01.00.00

3.2 Régime d'exploitation de la barge au moment de l'inspection (Rouge A1 ou A2 ou B; Bleu A ou B ou C ou D).

EBIS B01.01.00

3.3 La matrice de l'équipage (Crew Matrix) mentionnée pour la barge sur le site Web d'SIRE reflète fidèlement les informations relatives à l'équipage à bord au moment de l'inspection.

L'opérateur de la barge est responsable de tenir à jour les informations concernant l'équipage à bord en tout temps et ce, en utilisant la matrice des équipages (Crew Matrix) du site internet d'SIRE. Avant l'embarquement, les inspecteurs doivent accéder à la matrice de l'équipage et la télécharger. La matrice de l'équipage doit être imprimée ou téléchargée et utilisée pendant l'inspection pour vérifier les qualifications et l'expérience de l'équipage. Une observation doit être faite en cas d'irrégularités. Les inspecteurs doivent tenir compte du fait que lorsque des changements d'équipage ont eu lieu récemment, il n'est pas réaliste de mettre à jour instantanément la matrice et qu'il faut par conséquent en tenir compte. Il n'est pas essentiel que la matrice de l'équipage soit fournie sur papier. Les inspecteurs n'ont pas à demander une copie papier de la barge.

EBIS B01.02.00

3.4 Suffisamment de membres d'équipage sont titulaires d'un brevet/patente fluviale valide

Le nombre de brevets / patentes en cours de validité doit être en rapport avec le type d'exploitation (voir Certificat Communautaire/ Certificat de visite, le livre de bord ainsi que la zone de navigation).

ES-QIN

RPN Art.3

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

EBIS B02.00.00

3.5 Suffisamment de membres d'équipage sont titulaires d'une attestation de conduite au radar valide.

ES-QIN

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

EBIS B02.01.00

3.6 Suffisamment de membres d'équipage sont titulaires d'un certificat d'opérateur radio VHF valide.

ES-QIN

CEVNI Hoofdstuk 4 - Artikel 4.05

EBIS B02.02.00

3.7 Le conducteur responsable est en possession d'une attestation d'expert ADN.

Les attestations Expert ADN doivent correspondre au type de bateau-citerne et au type de marchandise dangereuse (ADN 3.2.3, Tableau C). Si la barge est vide et qu'un certificat de dégazage a été émis par un expert gaz reconnu, la réponse N/A peut être donnée. Voir aussi ADN 7.2.3.15. Le type d'attestation Expert ADN doit être mentionné en commentaire.

ADN 8,2

ADN 7.2.3.15

EBIS B03.00.00

3.8 Les consignes écrites sont disponibles

Si la barge est nettoyée et dégazée la réponse sera N/A.

ADN 5.4.3.

EBIS B04.00.00

3.9 L'équipage est informé des risques associés aux produits transportés

Notez les sources d'information disponibles.

ISGINTT 2

EBIS B04.01.00

3.10 L'équipage est formé à l'utilisation de l'équipement spécial.

Par équipement spécial, on entend les équipements de protection individuel, les appareils de protection respiratoire, les détecteurs de gaz inflammable, ...

ADN 8.1.5.

EBIS B05.00.00

3.11 L'équipage est suffisamment familiarisé avec les règles de sécurité.

Il s'agit ici des exigences de la compagnie, réglementaire et du terminal.

ISGINTT 4

EBIS B05.01.00

3.12 Des exercices incendie sont régulièrement pratiqués à bord.

Les exercices de lutte contre l'incendie, qui sont effectués en divers endroits à bord, doivent être consignés par écrit. Cela s'applique également aux essais d'arrêt d'urgence des ventilateurs, aux dispositifs de fermeture rapide et à la fermeture des portes et cloisons coupe-feu. La formation à l'utilisation des vêtements et de l'équipement de lutte contre les incendies doit aussi être enregistré. Si le dernier exercice remonte à plus de 12 6 mois, il faut répondre à la question par "NON".

L'inspecteur doit noter la fréquence de ces exercices selon les exigences de l'opérateur.

ADN 1.3.2.2.2

ISGINTT 4 & 5

ISGINTT 9.9.2.7

EBIS B06.00.00

3.13 Date du dernier exercice

EBIS B06.00.01

3.14 Un exercice de sécurité a lieu régulièrement

La formation à l'utilisation des équipements de sécurité et de l'équipement de protection individuelle doit être organisée. Cette formation peut être effectuée par les cadres de la société ou par une personne nommée par la direction de l'exploitant. Cette formation doit être enregistrée par écrit. L'exploitant de la barge doit permettre à tous les membres d'équipage d'assister à une formation sur la manutention des marchandises dangereuses, la lutte contre l'incendie, etc. Ces cours de formation peuvent se dérouler « dans les locaux de la société », à bord du navire ou dans des installations à terre. Il convient que les certificats et autres enregistrements prouvant la conformité soient disponibles à bord. Quand la dernière formation date de plus de 12 mois, l'on doit cocher « non ».

ADN 1.3.2.3.

EBIS B07.00.00

3.15 Date du dernier exercice

EBIS B07.00.01

3.16 Des exercices opérationnels sont régulièrement pratiqués à bord.

Des entraînements opérationnels concernant le (dé)chargement, dégazage, nettoyage des citernes, soutage et les opérations nautiques/techniques doivent être consignés. Si le dernier exercice date de plus de 12 mois, la réponse sera "NON".

ADN 1.3.2.2.

EBIS B08.00.00

3.17 Date du dernier exercice

EBIS B08.00.01

3.18 Les relèves d'équipage (Capitaine) s'accompagnent d'un échange d'informations documenté.

Les changements de quart doivent être formalisés et s'accompagner au moins des informations relatives à la sécurité, la navigation, les machines et la cargaison.

EBIS B11.00.00

3.19 En toutes circonstances il y a un expert ADN à bord.

ADN 7.2.3.15

ADN 7.2.5.4.2

ADN 8,2

EBIS B12.00.00

3.99 Remarque :

Dans ce champ, toutes les observations objectives qui ne peuvent pas être insérées sous une des questions de ce chapitre peuvent être mentionnées. Ce champ n'est pas destiné à donner vos propres interprétations et conseils. Les observations peuvent être positives ou négatives.

EBIS B99.00.00

Chapitre 4 – Santé et sécurité

4.1 Trousses de premiers secours.

ES-TRIN Art. 13.02.3.f.

EBIS C01.00.00

4.2 Chaque membre d'équipage dispose de ses propres E.P.I. (équipement de protection individuel).

Ce qui est à considérer comme un minimum (ADN 8.1.5):

- *Gants de protection*
- *Casque de sécurité*
- *Chaussures/bottes de sécurité*
- *Vêtements de protection*
- *Lunettes de protection*
- *Équipement spécial comme exigé par les dispositions de l'ADN 3.2.3 table C, colonne 18 et les instructions écrites ADN 5.4.3*
- *Appareil respiratoire (date limite d'utilisation en évidence sur le filtre)*
- *Pour type C:*
 - *vêtement de protection pour produits chimiques*
 - *Pour les produits qui contiennent H₂S: détecteur H₂S personnel*
 - *Protection auditive*
 - *Gilet de sauvetage*
 - *En cas de LNG à bord, des EPI appropriés (basse température)*

ADN 8.1.5.1

ISGINTT 26.2

EBIS C02.00.00

4.3 Les équipements de protection individuels sont utilisés conformément avec l'ADN et les règlements locaux.

ADN 8.1.5.1

EBIS C02.00.01

4.4 Des appareils respiratoires/masques appropriés sont disponibles.

L'appareil respiratoire peut être du type "à pression positive" (qui bien que non requis par les réglementations existantes est conforme aux standards de l'Industrie), ou un masque avec filtre adéquat et approuvé. Sont acceptables, les appareils respiratoires à conduit d'adduction d'air (le masque, la ligne et le filtre sont à vérifier) ou du type autonome (Vérifier la pression d'air de la bouteille et s'assurer que l'alarme de pression basse fonctionne. Il doit y avoir une bouteille de recharge remplie pour chaque équipement. La condition des masques est à vérifier). En cas d'utilisation d'air comprimé (dans des espaces confinés), les utilisateurs doivent avoir passé un examen médical suivant la réglementation locale.

L'appareil respiratoire peut être:

- *un appareil respiratoire indépendant de l'air ambiant (par exemple à conduit d'adduction d'air comprimé ou avec des bouteilles d'air).*
- *un appareil respiratoire dépendant de l'air ambiant (par exemple masques complets avec filtre adéquat et approuvé).*

Contrôlez visuellement l'état du masque / cagoule, ligne d'air, pulmo-commande, filtre et bloc filtrant. Vérifiez la présence de preuves concernant la vérification et l'entretien régulier de ces appareils.

ADN 7.2.3.1.6 & 8.1.5.1

EBIS C02.01.00

4.5 Des appareils respiratoires/masques appropriés sont prêts à l'utilisation.

Par opérationnel on entend : prêt à l'emploi.

ADN 7.2.3.1.6 & 8.1.5.1

EBIS C02.01.01

- 4.6 Suffisamment de combinaisons d'approche étanches aux gaz sont disponibles.**
Lors de transport d'ammoniac, ceci est un bonne pratique de l'industrie.
EBIS C02.02.00
- 4.7 Des combinaisons d'approche étanches aux gaz sont en bon état.**
EBIS C02.02.01
- 4.8 Suffisamment de combinaisons résistantes aux produits chimiques sont disponibles.**
Contrôlez si une liste de résistance aux produits est présente. Si les vêtements résistants aux produits chimiques sont présents mais que la liste manque, la réponse à la question sera "non".
EBIS C02.03.00
- 4.9 Des combinaisons résistantes aux produits chimiques sont en bon état.**
EBIS C02.03.01
- 4.10 Les personnes ayant le grade de capitaine peuvent démontrer une connaissance suffisante des procédures de sécurité suivantes:**
EBIS C03.00.00
- 4.11 * Travail dangereux**
Par travail dangereux, on entend chaque travail pour lequel une analyse des risques et/ou un permis de travail est exigé. Voir ISGINNT 9.2.1, 9.3 et 9.6. Contrôlez les permis de travail récemment délivrés, par exemple pour la pénétration dans un espace confiné.
EBIS C03.01.00
- 4.12 * Entrée dans tout espaces confinés**
Par espace confiné, on entend un espace qui présente l'une des caractéristiques suivantes :
1. ouverture limitée pour l'entrée et la sortie ;
2. une ventilation insuffisante ;
3. non conçu pour une occupation continue des travailleurs comme les citernes à cargaison, les doubles-fonds, les espaces latéraux, les espaces de cale, les caisses à carburant, les citernes de ballast, les chambres des pompes, les chambres des compresseurs, les cofferdams, les puits aux chaînes, les espaces vides, les réservoirs d'eaux usées, la fondation du mât de soutage et les espaces adjacents. Cette liste n'est pas exhaustive.
La procédure doit contenir des valeurs mesurées minimums et maximums afin de permettre l'entrée en toute sécurité dans les espaces confinés.
ADN 7.2.3.1.
ISGINTT 10
EBIS C03.01.01
- 4.13 * Chargement/déchargement**
ADN section 7.2
ISGINTT 7 & 11
EBIS C03.06.00
- 4.14 * Nettoyage des citernes à cargaison**
Des procédures doivent être à bord même si le nettoyage n'est pas effectué par l'équipage mais par un tiers. Ceci est aussi valide si le navire est dédié à un produit.
ISGINTT 7.3 & 11
EBIS C03.07.00

4.15 * S'assurer que les dangers associés à l'utilisation de produits chimiques et/ou à la réutilisation d'eau de rinçage sont bien compris

L'équipage doit être au courant que l'utilisation de produits chimiques ou autres additifs dans l'eau de lavage peut favoriser la génération d'électricité statique. On doit être conscient à bord que la barge doit être dégazée et nettoyée selon les réglementations ADN et ISGINNT. Des procédures devraient contenir des recommandations en ligne avec ce qui précède concernant l'usage de produits chimique (y compris les VLE).

ISGINNT 11.3.6.8

EBIS C03.07.01

4.16 * S'assurer que les dangers associés au nettoyage des citernes ayant contenu des produits toxiques sont bien compris

L'équipage doit être conscient du fait que les produits toxiques peuvent avoir des effets nocifs ou même mortels, en cas de contact avec la peau, d'ingestion et d'inhalation. Ils doivent savoir que ces produits ont un effet nocif à des niveaux inférieurs à ceux détectables par l'odorat, comme par exemple le benzène.

ISGINNT 10 & 11.8.4 & 11.3

EBIS C03.07.02

4.17 * Assurer la surveillance régulière de l'atmosphère des citernes à cargaison pendant le dégazage / lavage

Des enregistrements des mesures d'atmosphère pendant le dégazage, lors du nettoyage et de l'injection de vapeur doivent être disponibles.

ADN 7.2.3.7

EBIS C03.07.03

4.18 * Assurer la surveillance de l'atmosphère du pont et si applicable de la chambre des pompes

Des enregistrements de mesures de toxicité au niveau du pont et de la chambre des pompes durant les opérations de dégazage doivent être disponibles.

EBIS C03.07.04

4.19 Durant l'inspection visuelle à bord, aucune défaillance relative à la sécurité, qui ne serait pas déjà couverte par une autre question de ce questionnaire, n'a été constatée.

Ce qui suit doit être vérifié (liste non exhaustive):

- Passerelle d'accès à bord.*
- Pont et aires de travail recouverts d'un revêtement antidérapant, obstacles rendus reconnaissables par des couleurs et marquages spécifiques.*
- Les zones présentant un risque de chute doivent être signalées.*
- Panneaux 'Interdiction de Fumer'*
- Conteneurs pour chiffons*
- Tapis isolant devant les panneaux de contrôle électrique*
- Matériaux combustibles sur le pont et dans la chambre de machines*
- Stockage correct de la peinture, produits chimiques, équipement, outillage et matériel.*
- Moyens de sauvetage prêts à l'emploi*
- Feux de navigation visibles dans les secteurs prescrits*
- Signalisation sur le pont et dans la chambre de machines*
- Portes fermées pendant les opérations de chargement ou de déchargement*
- Les joints étanches des portes, des sorties de secours et des écoutilles sont en bon état*
- Tamis de coupe-flammes en bon état (si le contrôle est possible)*
- Echelles portables (incl. l'échelle pour récupérer des gens qui sont tombés à l'eau); vérifier la plaque d'identification, l'entretien, les usures / déformations, et le bon entreposage pour éviter l'affaissement.*
- Gattes de réception vides*
- Eclairage du pont et de la salle des machines*
- Couvracles des trous d'homme sont complètement boulonnés*
- Vannes automatiques du système carburant et huiles de graissage, indicateurs de niveau opérationnelLes équipements tournants ou en mouvement sont protégés*

- Seulement des appareils à sécurité intrinsèque se trouvent dans la zone de cargaison.
- Les connexions électriques sont en bonne condition.
- Toutes les citernes sont clairement indiquées (si des citernes sont mises hors service elles doivent être isolées)
- Si le bastingage est interrompu, des précautions doivent être prises pour éviter qu'on puisse tomber par-dessus bord

ES-TRIN

ISGINTT

ADN 7,2

ADN section 9

EBIS C04.00.00

4.20 Le dispositif de lavage des yeux est disponible.

Attention, prêt à l'emploi signifie en toutes les circonstances météorologiques. Une bouteille pour le rinçage des yeux est acceptable.

ADN 9.3.x.60

ADN 7.2.4.60

ISGINTT annexe 7

EBIS C05.00.00

4.21 Le dispositif de lavage des yeux est en bon état.

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

Contrôlez si le liquide est régulièrement renouvelé ou purgé.

ADN 9.3.x.60 & 7.2.4.60

EBIS C05.01.00

4.22 La douche de décontamination est disponible.

ADN 9.3.x.60

ADN 7.2.4.60

ISGINTT Annexe 7

EBIS C05.02.00

4.23 La douche de décontamination est en bon état

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

Attention, prêt à l'emploi signifie en toutes les circonstances météorologiques.

ADN 9.3.x.60 & 7.2.4.60

EBIS C05.03.00

4.24 Les détecteurs portables suivants sont disponibles:

Appareils de mesure - Généralités

Les appareils de mesure doivent être entretenus régulièrement. Il n'est pas permis d'excéder la période de validité (voir la notice d'utilisation du fabricant). Les informations appropriées doivent se trouver à bord. Un test de fonctionnement doit être réalisé avant chaque première utilisation.

Note : cette rubrique ne concerne que les appareils de mesure portables et non les appareils de détection individuels.

ADN 8.1.5

ADN Tableau C

ISGINTT 24

EBIS C06.00.00

4.25 * Toximètre

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

Toximètre portable: Vérifier que des tubes réactifs pour la cargaison présente sont bien à bord ainsi que des tubes réactifs de réserve. La pompe et les tubes doivent être compatibles. La date de validité des tubes ne doit pas être dépassée. Contrôlez la pompe en maintenant un vide d'air. La pompe doit être testée régulièrement. Si il y a seulement une pompe sans tubes, il faut répondre à cette question par NON. En cas de PID vérifier si une table d'étalonnage correcte est disponible.

ISGINTT 8.2

EBIS C06.01.00

4.26 * Explosimètre

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

L'explosimètre portable doit être testé pour vérifier que les batteries sont chargées et qu'il est calibré. L'instrument peut-être électronique avec une fonction d'auto-test. Il peut combiner les mesures EX et O2. Le résultat des tests doivent être enregistrés. Vérifiez que le tube est d'une longueur suffisante et que la pompe fonctionne. Si la pompe est manuelle, vérifiez que l'on peut maintenir un vide d'air. Les tests doivent être effectués régulièrement et enregistrés.

ISGINTT 8.2

EBIS C06.02.00

4.27 * Détecteur d'H2S

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

Cet appareil est requis uniquement pour les produits où une observation est faite dans la colonne 20 du tableau C de l'ADN.

ISGINTT 8.2

EBIS C06.03.00

4.28 * Détecteur d'oxygène

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

Périodiquement et avant chaque utilisation, l'appareil doit être testé en plein air. L'appareil peut être électronique et muni d'un système d'auto-test. Ce peut être un appareil combiné Explo/O2. Les résultats des tests doivent être enregistrés. Vérifiez si le tuyau d'aspiration est assez long et si la pompe fonctionne. Si l'aspiration est effectuée avec une pompe à main contrôlez si on peut tenir un vide d'air. L'équipement doit se trouver dans un bon état et les données d'entretien doivent être disponibles. Les délais entre les entretiens ne peuvent pas être dépassés. L'équipage doit être entraîné à se servir de l'équipement et à interpréter les résultats. Le mode d'emploi de l'appareil doit être disponible dans une langue comprise par l'équipage.

ISGINTT 8.2

EBIS C06.04.00

4.29 Les détecteurs portables sont dans un bon état.

EBIS C06.05.00

4.30 Le capitaine est familier avec l'utilisation des détecteurs portables.

EBIS C06.06.00

4.31 Des appareils de détection personnels sont disponibles.

Noter le type et les capteurs disponibles. Les détecteurs personnels en fonction sont-ils opérationnels et fonctionnent correctement.

ISGINTT 8.2

EBIS C06.07.00

4.32 Tous les appareils électriques portables doivent être certifiés pour une utilisation en atmosphères explosives.

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

Seulement les lampes de poche qui sont approuvées pour une utilisation en atmosphères explosives peuvent être employées à bord. Les instruments de communication portables (UHF/VHF) doivent être à sécurité intrinsèque. Les petits appareils personnels sur batteries comme les montres, prothèses auditives et stimulateurs cardiaque ne sont pas considérés comme possibles sources d'inflammation. A moins qu'ils ne soient agréés pour les atmosphères explosives, les radios portables, calculatrices, appareils photo sur batteries, flash pour appareils photo, GSM, bipeurs, smartwatch, trackeur d'activités ne peuvent pas être utilisés dans la zone de cargaison ou pendant le chargement, le déchargement et les opérations de dégazage. Les systèmes électroniques de jaugeage portables à fonctions multiple sont des appareils munis de batteries et doivent être certifiés pour une utilisation en atmosphères explosives.

ADN 8.3.2

EBIS C07.00.00

4.33 Les unités de climatisation extérieures peuvent être utilisées conformément à l'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 Équipement médical spécifique disponible.

Par équipement medical spécifique on entend l'équipement qui est mentionné dans les FDS ou les ouvrages de type "Chemiekaarten Boek" (par exemple le kit phénol, le kit cyanure, oxygène médical, ...)

EBIS C08.00.00

4.35 DEA accompagné d'un mode d'emploi et de procédures pour une utilisation sûre à bord.

Contrôler que l'emplacement du DEA est clairement indiqué et facilement accessible.

EBIS C08.01.00

4.36 L'équipage est au courant du traitement médical requis et les premiers soins à prodiguer en cas d'exposition avec la cargaison.

L'équipage de la barge doit être capable d'identifier le traitement médical à utiliser à la suite d'une exposition à un produit dangereux, ainsi que le bon médicament à donner (accompagné des instructions).

EBIS C09.00.00

4.37 Les personnes ayant le grade de capitaine peuvent démontrer une connaissance suffisante des procédures écrites suivantes:

L'armateur doit établir des procédures de lavage des citernes adaptées aux divers changements de produits. Ces procédures peuvent faire partie du manuel de la compagnie, d'un système informatique ou d'un livre d'instructions séparé. Un plan de lavage des citernes doit être établi avant le début des opérations. L'équipage doit avoir bien compris les procédures de lavage et doit s'assurer que leurs applications ne donnent pas lieu à des pratiques qui seraient contraires aux règlements et bonnes pratiques.

EBIS C10.00.00

4.38 * Transfert de cargaison

Par transfert de cargaison on entend : chargement, déchargement ou transfert interne. L'inspecteur vérifiera que les procédures indiquent le nombre minimum de membres d'équipage compétant nécessaire, le besoin de ségrégation des produits et les contrôles à effectuer durant les opérations de chargement et déchargement (par exemple, le niveau dans les citernes, les températures, pressions, alarmes, la communication, etc.).

ISGINTT 11

EBIS C10.01.00

4.39 * Dégazage

Une procédure peut se composer d'une directive générale complétée d'instructions spécifiques. Pendant le dégazage, après un transport de produits dangereux, l'atmosphère sur le pont, dans les citernes et dans la chambre des pompes sera surveillée. Toutes les mesures doivent être enregistrées.

ADN 7.2.3.7

ISGINTT 2.5 & ch 11.4

EBIS C10.02.00

4.40 * Assèchement des citernes à cargaison

ADN 1.2.1

ADN 7.2.4.15.1

EBIS C10.03.00

4.41 * Lavage des citernes

Une procédure peut se composer d'une directive générale complétée d'instructions spécifiques. L'équipage doit connaître et comprendre les consignes de l'entreprise et assurer qu'on travaille selon ces consignes. L'entrée dans les espaces confinés n'est pas abordée ici. Même dans le cas où le nettoyage est effectué par une entreprise contractée, des procédures doivent être disponibles.

ISGINTT 11,3

EBIS C10.04.00

4.42 * Changement de produit

ISGINTT 11,3

EBIS C10.05.00

4.43 * Ballastage/déballastage

Une procédure peut se composer d'une directive générale complétée d'instructions spécifiques. L'équipage est conscient des problèmes possibles de stabilité que peut générer ces opérations.

ISGINTT 11.6

EBIS C10.06.00

4.44 * Transbordement

Par transbordement on entend les activités de pompage entre deux navires. L'équipage doit être familiarisé avec les prescriptions de sécurité concernant la connexion et déconnexion des flexibles ainsi qu'avec le danger que présente la chute d'objet et les opérations de levage.

ISGINTT 11,9

EBIS C10.07.00

4.45 * Le port du gilet de sauvetage pendant l'amarrage, les travaux en dehors de la zone protégée par des gardes-corps et les autres travaux à risque sur le pont .

Les membres d'équipage doivent porter un gilet de sauvetage :

- a) Lors de l'embarquement ou débarquement lorsque le risque de chute dans l'eau existe*
- b) Lorsqu'ils se trouvent dans le canot de sauvetage*
- c) Lors de travaux présentant un risque de chute dans l'eau*
- d) Lorsqu'ils se trouvent dans des endroits non protégés par des pavois ou des gardes-corps d'au moins 90 cm de hauteur*

ISGINTT 26.2

EBIS C10.08.00

4.46 * Manutention des chargements pouvant contenir de l'H2S et les équipements de protection à utiliser.

Il ne peut être exclu qu'un des produits suivants contienne de l'H2S : pétrole brut, fuel-oil, naphta, soufre. Pour plus d'informations, consultez les consignes écrites, la FDS, la carte chimique de l'H2S et l'ISGINTT. En cas d'exposition possible de produits contenant de l'H2S, le personnel doit porter un équipement de détection/alarme H2S.

ISGINTT 2.3.6 & 2.7.5

EBIS C10.09.00

4.47 * Assurer la stabilité de la barge

L'équipage comprend les problèmes éventuelles lié à la stabilité du navire et sait comment il faut les résoudre.

ISGINTT 11.2

EBIS C10.10.00

4.48 * Eviter la mise en marche involontaire de l'équipement en maintenance ou hors service.

Le mise en marche involontaire peut être évitée par l'introduction d'une pcedure "Lock Ou Tag Out" (LOTO). Cette procedure fait partie d'un sytème de sécurité qui prévient que des machines ou appareils sont mis en marche quand ils sont en réparation, en entretien, mis hors d'usage ou quand leur utilisation n'est pas permise. Les systèmes LOTO font souvent partie d'une système de permis de travail. L'inspecteur doit vérifier si les procedures sont à bord et appliquées. Des exemples d'un système LOTO à bord sont:

- *Des alertes dans la timonerie et/ou la chambre des machines pour éviter que le moteur principal ne soit démarré quand le frein sur l'arbre d'hélice est encore serré.*
- *Des cadenas sur les vannes de vidange de fond de cale machine pour éviter le pompage accidentel par dessus bord.*
- *Le dispositif de verrouillage qui doit prevenir que la timonnerie se baisse involontairement.*
- *L'enlèvement des fusibles et l'affichage d'avertissement pour éviter l'usage de machines/ appareils.*
- *Le retrait des prises et l'étiquetage d'équipement portable pour prevenir leur utilisation.*

TMSA - Élément 9

ISGINTT 9.3.2

EBIS C10.11.00

4.49 Des precautions ont été prises pour éviter les chutes et glissades sur les ponts et passerelles.

ES-TRIN Art. 14.02.2.

ISGINTT 26.2.2

EBIS C11.00.00

4.50 Les moyens d'accès disponibles à bord sont en bon état.

ES-TRIN Art. 13.02.3.d.

ISGINTT 16.4.3.2

EBIS C12.00.00

L'équipage du bateau est conscient des dangers liés aux opérations dans les glaces et lorsque la température est inférieure à 0°C.

Il devrait y avoir des procédures qui pourraient inclure :

- *Les mesures de gestion et d'atténuation des risques lors de la préparation et de l'exploitation dans la glace et sous des températures négatives.*
- *Procédures de navigation assisté par un brise-glace ou en convoi.*
- *Des indications sur la préparation du voyage*
- *Des indications sur les équipements de sécurité, les machines et les systèmes d'exploitation*
- *Moyens de protection du personnel contre les effets du froid, par exemple, vêtements pour temps froid, ...*
- *Mesures visant à maintenir un accès et une circulation sûrs autour du navire*

EBIS C13.00.00

4.99 Remarque :

Dans ce champ, toutes les observations objectives qui ne peuvent pas être insérées sous une des questions de ce chapitre peuvent être mentionnées. Ce champ n'est pas destiné à donner vos propres interprétations et conseils. Les observations peuvent être positives ou négatives.

EBIS C99.00.00

Chapitre 5 – Règles régissant la consommation d'alcool et de médicaments

5.1 L'exploitant des barges a une politique de lutte contre les narcotiques et l'alcool.

L'usage frauduleux, la détention, la distribution et la vente de drogues illicites ou de médicaments ne pouvant être délivrés que sous ordonnance sont interdits. Un taux d'alcool limite doit être mentionné dans la procédure et ce taux max. est à noter dans les observations. L'inspecteur s'assurera dans la mesure de ses moyens, que médicaments et alcool ne sont pas consommés de façon abusive. Le dépistage drogues et alcool fera partie de l'examen périodique chez un médecin ou se fera de manière impromptue. Comme consigne, le taux d'alcool à bord ne peut pas dépasser 40mg/100ml même si les exigences nationales sont moins restrictives. (Important: le taux d'alcool ne sera jamais 0 car la consommation de sucres naturels (fruits) peut induire un taux faible. Avant de commencer son travail une période d'abstinence d'au moins 4 heures doit être respectée. Il devrait y avoir à bord des instructions qui interdisent l'utilisation abusive de drogues et/ou de médicaments (cela peut faire partie de la politique Drogue et Alcool). Lors

de l'utilisation de drogues médicamenteuses pour raisons médicales, le capitaine doit être informé par l'utilisateur concerné, en particulier si ces médicaments peuvent entraîner des troubles de la concentration. La politique devrait inclure une déclaration sur l'interdiction des substances illégales. La politique devrait également inclure une déclaration sur la distribution et la consommation d'alcool qui régit les aspects suivants :

- Quantités limitées d'alcool à bord pour usage personnel
- Les membres d'équipages ne peuvent pas faire du commerce de boissons alcoolisées entre eux.
- La consommation d'alcool pendant les quarts n'est pas admise.

ISGINTT 13.4

EBIS D01.00.00

5.2 Cette politique définit les tests drogues et alcool.

L'inspecteur demandera au Capitaine :

- Si lui et l'équipage ont subi un test impromptu D&A.
- Si lui et son équipage sont régulièrement suivis médicalement.
- Si les raisons pour lesquelles, le mauvais usage de médicaments, l'utilisation, la possession, le commerce et la vente de drogues illégales sont interdits sont bien comprises.

EBIS D02.00.00

5.3 Cette politique est mise en évidence à bord ou disponible.

La politique en matière de drogues et d'alcool doit être approuvée par tous les membres du personnel présents. Une référence à cela dans le manuel qualité est également autorisée.

EBIS D03.00.00

5.4 Elle est bien connue par les membres de l'équipage.

EBIS D04.01.00

5.5 Des tests impromptus ont lieu pour:

EBIS D05.00.00

5.6 * Alcool

L'inspecteur doit noter en remarque la fréquence des tests d'alcool et la date du dernier test impromptu à bord de la barge. Si le dernier contrôle s'est effectué il y a plus de 12 mois la réponse à la question est "non".

ISGINTT 13.4.3

EBIS D05.01.00

5.7 Date du dernier test:

EBIS D05.01.01

5.8 * Drogues

L'inspecteur doit noter en remarque la fréquence des tests "drogues" ainsi que la date du plus récent de ces tests imprévisibles. Si le dernier contrôle s'est effectué il y a plus de 12 mois la réponse à la question est "non".

ISGINTT 13.4.3

EBIS D05.02.00

5.9 Date du dernier test:

EBIS D05.02.01

5.10 Des visites médicales sont passées régulièrement.

L'inspecteurs doit noter en remarque, la fréquence des visites médicales.

EBIS D06.00.00

5.99 Remarque :

Dans ce champ, toutes les observations objectives qui ne peuvent pas être insérées sous une des questions de ce chapitre peuvent être mentionnées. Ce champ n'est pas destiné à donner vos propres interprétations et conseils. Les observations peuvent être positives ou négatives.

EBIS D99.00.00

Chapitre 6 – Équipement de lutte contre l'incendie et équipement de sauvetage

6.1 Les moyens d'extinction incendie sont disponibles et prêts à l'emploi.

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

L'inspecteur doit être en mesure de vérifier la disponibilité des équipements d'extinction d'incendie, tels que les tuyaux d'incendie et les raccords. Les extincteurs doivent être inspectés, munis d'une vignette d'inspection valide et doivent être scellés et sécurisés. Les extincteurs d'incendie dans les salles des machines doivent également être vérifiés.

Les points d'attention suivants doivent être vérifiés par l'inspecteur :

- Tous les volets coupe-feu sont opérationnels (N)
- Tous les volets coupe-feu sont marqués avec leur fonction (N)
- Tous les volets coupe-feu munis d'un autocollant ("A fermer en cas d'incendie") (N)
- L'équipage familiarisé avec l'emplacement de tous les volets coupe-feu (N)
- Manches incendie et ajutages (N)
- Extincteurs (N)
- Bouches incendie (N)
- Embouts de pulvérisation (N)

Cochez les éléments qui ne sont PAS conformes:

- Tous les volets coupe-feu sont opérationnels
- Tous les volets coupe-feu sont marqués avec leur fonction
- Tous les volets coupe-feu munis d'un autocollant ("A fermer en cas d'incendie")
- L'équipage familiarisé avec l'emplacement de tous les volets coupe-feu
- Manches incendie et ajutages
- Extincteurs
- Bouches incendie
- Embouts de pulvérisation

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 Sont opérationnels, testés et les registres correspondants tenus à jour:

La réponse est "OUI" si non seulement les systèmes ont été testés, mais aussi si les enregistrements sont à bord.

EBIS E02.00.00

6.3 * Système d'alarme général

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

EBIS E02.01.00

6.4 * Système centralisé de détection des fumées/d'incendie

Si un système de détection des fumées / incendie n'est pas installé à bord la réponse doit être "NON". Par un système on entend plusieurs détecteurs connectés à une centrale et pas plusieurs détecteurs autonomes.

ES-TRIN Art. 13.05.3

ADN 9.3.x.40.2.3

ISGINTT 5.4

EBIS E02.02.00

6.5 * Éclairage de secours

EBIS E02.03.00

6.6 * Systeme fixe d'extinction incendie

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

Il faut faire attention à :

- Installation prête à l'emploi (vérification des câbles de commande correctement fixés).
- Fonctionnement de l'alarme sonore et visuelle. Ceci peut être vérifié par l'équipage en ouvrant la porte du boîtier de commande.

La ventilation doit également s'arrêter.

- Le bon état du boîtier de commande.
- Si une clé est nécessaire, vérifiez qu'elle est disponible à proximité du boîtier.
- Le mode d'emploi affiché à l'intérieur de la porte du boîtier de commande.

ES-TRIN Art. 13.05

ADN 9.3.x.40.2

EBIS E02.04.00

6.7 Le role d'incendie est affiché

Le rôle d'incendie doit contenir au minimum:

- Responsabilités et tâches pour chaque membre d'équipage
- Actions à prendre, spécifiées pour chaque fonction à bord.

Le rôle doit être affiché à un endroit où il peut être consulté par tous.

EBIS E03.00.00

6.8 Plan de lutte contre l'incendie est affiché.

Le plan de sécurité peut être composé de:

- La location de l'équipement lutte incendie, l'équipement de sécurité, la (les) boîtes de secourisme, les sorties de secours, le(s) arrêt(s) d'urgence, etc.
- La légende des symboles

Le plan doit être affiché à un endroit où il peut être consulté par tous.

ISGINTT 9.9.2.5

EBIS E03.01.00

6.9 La condition des gilets de sauvetage est satisfaisante.

L'inspecteur doit vérifier si un certificat valide est disponible pour les brassières de sauvetage ou si un marquage d'inspection est présent. La capacité de flottaison (en Newton) doit être mentionnée dans les commentaires. Les gilets de sauvetage doivent être conforme aux normes européennes : EN-ISO 12402 (précédemment EN 395 (100N), EN 396 (150N), EN 399 (275N)). Un gilet doit être disponible pour chaque personne à bord.

ES-TRIN Art. 13.08.2.

ISGINTT 26.2

EBIS E04.00.00

6.10 La condition du canot est satisfaisante.

Des canots en matière synthétique ne sont admis que s'ils sont de matière difficilement inflammable. La normalisation selon EN 1814 du canot doit être démontrable ou par une plaquette fixe dans le canot ou par d'autres moyens. Marquez dans le rapport où se trouve le canot.

Attention: Seulement pour les bateaux avitailleurs ou déshuileurs, la réponse N/A est possible.

ES-TRIN Art. 13.07

ADN 7.2.3.29

ADN 9.3.x.0.5

EBIS E04.01.00

6.11 Le canot est prêt à être utilisé.

Vérifier la présence de rames, écope, bouchons et câbles de levage.

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 Le bossoir d'embarcation du canot est prêt à être utilisé.

ES-TRIN Art. 19.09.5

ADN 7.2.3.29

ISGINTT 9.6

EBIS E04.01.02

6.13 La condition du radeau de sauvetage est satisfaisante.

Le radeau doit être pourvu de:

- *Une couleur orange fluorescent ou autocollants fluorescents*
- *Une filière*

ES-TRIN Art. 19.09.5

ADN 7.2.3.29

ISGINTT 9.6

EBIS E04.02.00

6.14 Le radeau de sauvetage est prêt à l'emploi.

Le radeau de sauvetage doit pouvoir être mis à l'eau par une seule personne.

ES-TRIN Art. 19.09.5

ADN 7.2.3.29

ISGINTT 9.6

EBIS E04.02.01

6.15 La condition des bouées de sauvetage est satisfaisante.

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

Trois bouées de sauvetage conformes à la norme EN 14 144:2002 doivent être présentes à bord des barges. Elles doivent être facilement disponibles à des emplacements appropriés fixes sur le pont et ne doivent pas être fixées de façon permanente au support. Au moins une bouée de sauvetage doit être située à proximité immédiate de la timonerie et doit être munie d'un feu à allumage automatique alimenté par des batteries, de manière à ne pas s'arrêter de brûler dans l'eau.

ES-TRIN Art. 13.08.1

ISGINTT 16.4.2

EBIS E04.03.00

6.16 Équipement de sauvetage et de sécurité, si disponible, se trouve dans un bon état et est prêt à l'emploi.

ADN 7.2.3.1.6

ISGINTT 10.6.2

EBIS E05.01.00

6.17 Tous les systèmes de suppression d'air sont opérationnels.

Vérifier pendant le chargement, déchargement, dégazage si les systèmes de suppression des espaces, comme indiqués dans l'information technique sous point 23, sont opérationnels.

Dans toutes autres situations on notera la réponse du capitaine.

ADN 9.3.X.52.1.c.ii

EBIS E06.00.00

6.18 Le système de détection de gaz (pour les locaux pressurisés) est opérationnel.

Vérifier pendant le chargement, déchargement, dégazage si les détecteurs de gaz des systèmes de surpression des espaces, comme indiqués dans l'information technique sous point A.4.2, sont opérationnels. Dans toutes autres situations on notera la réponse du capitaine. Contrôlez si sur le tableau de la centrale des détecteurs de gaz la localisation des capteurs est clairement indiquée. Les détecteurs de gaz installés à l'entrée des prises d'air doivent être vérifiés et trouvés en bon état. Les résultats doivent être enregistrés.

ADN 9.3.X.52.1.c.ii

EBIS E07.00.00

6.99 Remarque :

Dans ce champ, toutes les observations objectives qui ne peuvent pas être insérées sous une des questions de ce chapitre peuvent être mentionnées. Ce champ n'est pas destiné à donner vos propres interprétations et conseils. Les observations peuvent être positives ou négatives.

EBIS E99.00.00

Chapitre 7 – Protection de l'environnement

7.1 Des reçus de remise des résidus prescrits sont complets et tenus à bord de la barge:

La convention CDNI règle la réception des déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment et les restes de cargaison.

ES-TRIN Art. 13.02.2.

EBIS F01.00.00

7.2 * Slops

La réponse sera "N/A" seulement si la barge est dédiée à un seul produit.

CDNI partie B article 6.03

EBIS F01.01.00

7.3 Date du dernier reçu:

EBIS F01.01.01

7.4 * Eaux huileuses de fond de cales des salles des machines.

Eau de cale des salles des machines.

CDNI partie A art. 1.01

EBIS F01.02.00

7.5 Date du dernier reçu:

EBIS F01.02.01

7.6 Les citernes à résidus sont en bonne condition

Les points importants suivants doivent être vérifiés :

L'état des indicateurs de niveau des citernes et les soupapes de sécurité.

Si la citerne est mise hors service, l'inspecteur vérifiera que ceci est bien indiqué sur celle-ci.

ADN 9.3.x.26

EBIS F01.03.00

7.7 Si des citernes à résidus sont utilisées, les quantités et spécifications des produits qu'elles contiennent sont-elles enregistrées.

EBIS F01.03.01

7.8 Des instructions pour prévenir les pollutions sont disponibles à bord.

EBIS F03.00.00

7.9 L'équipage est au courant de ces instructions.

ISGINTT 24.7

EBIS F03.01.00

7.10 L'équipement adéquat pour obturer la lisse de rétention de manière étanche est disponible.

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

L'option N/A est valable seulement si le navire n'est pas équipé d'une lisse de rétention. Contrôlez si la lisse de rétention est effectivement utilisée pendant le chargement et le déchargement. L'inspecteur devra vérifier si les bouchons des dalots sont en place et étanches.

ISGINTT 24.7.3

EBIS F04.01.00

7.11 Une vérification croisée par deux membres de l'équipage pour s'assurer de la bonne mise en place des bouchons des dalots est effectuée.

L'option N/A n'est applicable que dans le cas où la barge n'est pas équipée d'une lisse de rétention, ou n'est pas autorisée à le fermer.

EBIS F04.02.00

7.12 Des matières absorbants sont disponibles à bord.

Capacité à traiter min. 200 litres.

ISGINTT 12.4

EBIS F05.00.00

7.13 Il n'y a pas eu de pollution, ni de fuite ayant pour origine la barge depuis la dernière inspection EBIS.

Par pollution on entend tout écoulement de liquides provenant de la cargaison, des soutes ou des systèmes hydrauliques et thermiques.

EBIS F06.00.00

7.14 Des gattes adaptées sont présentes et prêtes à l'emploi.

Des gattes pourvues de moyens de vidange appropriés doivent être installées sous tous les collecteurs. Si aucun moyen permanent n'est installé, des gattes portatives devraient être placées sous chaque raccord afin de contenir les fuites. L'utilisation de matériaux synthétiques doit être évitée. Moyens adaptés : résistant aux produits à transporter et à reliaer à la masse. Attention : le contenu des gattes doit être noté dans les commentaires de l'inspecteur. Lorsque les gattes ne sont pas utilisées, elles doivent être vides. Des gattes en acier inoxydable homologués pour le GNL sont requis sous les raccords des soutes de GNL.

Les gattes ne sont pas applicables pour les barges gas autres que LNG.

ADN 8.6.3 (vraag 8)

ADN 7.2.4.16.5

ISGINTT 24.7.4

EBIS F07.00.00

7.15 Les collecteurs et drains (liquide et vapeur) sont équipés de brides pleines comme prescrit.

EBIS F08.00.00

7.16 Des procédures écrites sont à bord décrivant les mesures à prendre en cas de déversement de produits.

Le manuel de la compagnie doit contenir des procédures décrivant les actions à prendre en cas de fuite. De telles procédures doivent inclure:

- *L'arrêt des opérations*
- *Donner l'alarme*
- *Information au terminal / navire/autorités/ équipes à terre*
- *Confinement de la nappe*
- *Nettoyage de la nappe*
- *Équipement de protection individuelle à porter*
- *Arrêt de la ventilation des accommodations / de la salle des machines*
- *Évacuation des résidus et des matériaux absorbants*

ISGINTT 24 & 30

EBIS F09.00.00

7.17 Les citernes de soute sont équipées d'une protection de sur remplissage.

ES-TRIN Art.8.05.10a

EBIS F10.00.00

7.18 La fiche de contrôle "Soutage" est remplie avant de s'approvisionner en soutes.

CEVNI 5 Annexe 11

ISGINTT 25 + 26 & annexe 5

EBIS F11.00.00

7.19 Les vannes de vidange de cale dans la salle des machines arrière sont fermées et verrouillées ou scellées.

Attention : Si la pompe d'assèchement est également utilisée à d'autres fins, la vanne d'aspiration d'assèchement doit être scellée/verrouillée. Si la pompe d'assèchement est exclusivement utilisée pour vider les fonds de cale de la salle des machines, le dispositif de verrouillage peut être placé sur les conduites d'aspiration et de refoulement. Avertissement à l'intention de l'inspecteur: Si la barge n'est pas munie d'un système d'assèchement fixe, le moyen de vider la salle des machines en cas d'urgence doit être mentionné.

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 Les vannes de vidange de cale dans la salle des machines avant sont fermées et verrouillées ou scellées.

Attention : Si la pompe d'assèchement est également utilisée à d'autres fins, la vanne d'aspiration doit être scellée ou verrouillée. Si la pompe d'assèchement est exclusivement utilisée pour vider les fonds de cale de la salle des machines, le dispositif de verrouillage peut être placé sur les conduites d'aspiration et de refoulement.

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 Les clés des cadenas sont stockées à un endroit facilement accessible et marqué dans la salle des machines.

ES-TRIN Art. 8.08.11

EBIS F14.00.00

7.99 Remarque :

Dans ce champ, toutes les observations objectives qui ne peuvent pas être insérées sous une des questions de ce chapitre peuvent être mentionnées. Ce champ n'est pas destiné à donner vos propres interprétations et conseils. Les observations peuvent être positives ou négatives.

EBIS F99.00.00

Chapitre 8 – Opérations de transfert de cargaison

Il convient de conserver à bord et de mettre à disposition de l'équipage des informations comportant les données nécessaires au transport et à la manutention de la cargaison en toute sécurité.

8.1 La liste de contrôle a été complétée et peut être présentée.

L'inspecteur confirmera que la liste de contrôle ADN / ISGINTT a été remplie conjointement et correctement par les deux parties avant le début des opérations de chargement / déchargement. Si la barge n'est pas en opération au moment de l'inspection, la liste de contrôle ADN / ISGINTT du voyage précédent sera demandée. Liste de contrôle ISGINTT de référence : Annexes 1 à 4 et 6.

ISGINTT 26 & ADN 8.6.3

EBIS G01.00.00

8.2 Les tuyaux de cargaison, les joints d'étanchéité, les pompes, les filtres, les joints des panneaux, les vannes et les compensateurs de dilatation sont exempts de tout dommage visible.

EBIS G02.00.00

8.3 Le système d'arrêt d'urgence est en ordre de marche.

Le système d'arrêt d'urgence comprend l'arrêt de la pompe et la fermeture automatique de la vanne de déchargement / vanne collecteur.

ISGINTT 31.1.3

ADN 7.2.2.21

EBIS G03.00.00

8.4 Le système d'arrêt d'urgence des pompes de cargaison est en ordre de marche.

ADN 9.3.X.21.5

ISGINTT 11.1.6.3

EBIS G03.01.00

8.5 Le système d'arrêt d'urgence du navire peut être connecté à celui de terre.

Si le terminal n'est pas équipé d'un arrêt d'urgence, la réponse est N/A.

ADN 7.2.2.21

EBIS G04.00.00

8.6 Le système d'arrêt d'urgence des pompes de cargaison peut être connecté au système de terre.

ADN 9.3.X.21.5

ISGINTT 11.1.6.3

EBIS G04.01.00

8.7 La protection contre le surremplissage est entièrement opérationnelle.

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

Le bon fonctionnement de la protection contre le sur remplissage doit être vérifié avant chaque opération de chargement ou de déchargement.

ADN 9.3.X.21.1.d.

ISGINTT 11.1.6.3

ADN 7.2.4.13.3

EBIS G05.00.00

8.8 Un plan de chargement / déchargement est disponible.

Dans le plan de chargement / déchargement, outre les informations relatives à la cargaison, il convient d'indiquer comment les opérations cargo et ballast doivent être effectuées et selon quelle séquence. Le plan de chargement / déchargement doit être mis à la disposition de l'équipage.

ISGINTT 11

EBIS G06.00.00

- 8.9 Ce plan mentionne:**
ISGINTT 11 & 22.5 & 22.6
EBIS G06.01.00
- 8.10 * La viscosité**
EBIS G06.01.01
- 8.11 * Point de fusion**
EBIS G06.01.02
- 8.12 * Densité du liquide**
EBIS G06.01.03
- 8.13 * Densité de vapeur**
EBIS G06.01.04
- 8.14 * Limites de remplissage de la citerne**
EBIS G06.01.05
- 8.15 * Besoin en inhibiteur**
EBIS G06.01.06
- 8.16 * Séquences de chargement/déchargement**
EBIS G06.01.07
- 8.17 * Sequences de ballastage/déballastage**
EBIS G06.01.08
- 8.18 L'alignement correct de la tuyauterie est vérifié par un check croisé effectué par deux membres de l'équipage.**
ISGINTT 11.1.2.
EBIS G06.02.00
- 8.19 L'équipage comprend la relation entre la limite de remplissage et la température de cargaison (et la pression pour les barges de type G).**
ADN 8.2.1.
ADN 7.2.4.21
EBIS G07.00.00
- 8.20 Le fonctionnement des soupape surpression / dépression (PV valves) est controlé.**
Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.
Le capitaine doit être en mesure de démontrer que des contrôles et une maintenance sont effectués régulièrement suivant le système de planification de la maintenance. Si le bateau est reclassé de N fermé à N ouvert avec coupe-flammes, les tuyaux de retour de vapeur et les soupapes de surpression/dépression doivent être isolés ou démontés.
ADN 9.3.X.22.4
ISGINTT 7.2.1
EBIS G08.01.00
- 8.21 Toutes les citernes à cargaison sont à tout moment connectées à des soupapes de surpression / dépression (PV valves).**
ADN 9.3.X.22.4
ISGINTT 7.2.1
EBIS G08.01.01

8.22 Les alarmes de surpression / dépression des citernes à cargaison sont en bon état de fonctionnement.

Si l'ADN ne prescrit pas ces alarmes pour ce bateau, on indique N/A.

ADN 9.3.X.21.1.e

ADN 9.3.X.21.7

EBIS G08.02.00

8.23 Les alarmes de surpression / dépression sont régulièrement vérifiées et sont en bon état de fonctionnement.

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

Le capitaine doit être en mesure de démontrer que, le cas échéant, les alarmes de surpression/dépression sur les citernes à cargaison sont prêtes à l'emploi. Ceci peut être démontré par l'activation du bouton de test sur le panneau de contrôle. Cochez " N/A" si des alarmes de surpression/dépression ne sont pas requises par l'ADN pour ce bateau.

ADN 9.3.X.21.1.e

ADN 9.3.X.21.7

EBIS G08.03.00

8.24 Tous les boulons sur les brides pleines sont bien en place et serrés.

Toute connexion qui n'est pas utilisée doit être complètement obturée.

ISGINTT 24.7.5

EBIS G09.00.00

8.25 Les manomètres sont opérationnels.

ADN 9.3.X.25.7

EBIS G10.00.00

8.26 Il n'y a pas de connexions fixes entre le circuit de ballastage et le circuit de cargaison.

Lorsque du ballast doit être chargé ou déchargé, il est possible qu'une connexion temporaire soit utilisée. Les bateaux qui doivent toujours naviguer avec du ballast doivent avoir un circuit de ballastage indépendant du circuit de cargaison. Aussi, il faut tenir compte de la compatibilité entre l'eau de ballast et la cargaison. Les bateaux qui transportent en alternance du ballast et de la cargaison doivent être équipés d'un raccordement temporaire qui permet de relier les circuits de cargaison et de ballast. Ce raccordement ne doit pas être utilisé durant les opérations de chargement, déchargement et transfert de cargaison.

ADN 7.2.3.25.

EBIS G11.02.00

8.27 Les lignes sur le pont sont clairement identifiées.

Voir document EBU "Aanbeveling Kleurcodering dekleidingen" (recommandation code couleur pour les lignes de pont) Disponible seulement en néerlandais et allemand. <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 Des rapports sur l'inspection des revêtements des citernes et/ou des citernes en acier inoxydable sont disponibles.

Si les citernes ne sont pas revêtues ou ne sont pas en acier inoxydable, il faut cocher 'N/A'. Les citernes en acier inoxydable devraient être passivées régulièrement. La passivation est un processus créé à l'aide d'un acide spécifique pour créer une surface protectrice afin de prévenir l'oxydation. Indiquez l'intervalle d'inspection en commentaire.

EBIS G12.00.00

- 8.29 La barge est équipée d'un système d'assèchement efficace.**
Attention, un système d'assèchement est considéré efficace si les conditions stipulées dans le CDNI (partie B, article 5.01(d)) sont remplies.
CDNI partie B article 5.01 (d)
Aanhangsel II Model 3
ISGINTT 11.1.14.14
EBIS G13.00.00
- 8.30 Une procédure pour le traitement des substances cristallisantes est disponible.**
ADN tableau C colonne 20 (6)
EBIS G14.00.00
- 8.31 Des procédures en rapport avec les dangers liés au nettoyage à la vapeur sont en place.**
ISGINTT 11.3.6.8
EBIS G15.00.00
- 8.32 Des procédures concernant le ballastage des espaces latéraux et des doubles fonds avec des citernes à cargaisons chargées sont disponibles.**
ADN 7.2.3.20
ISGINTT 11.6
EBIS G16.00.00
- 8.33 Les procédures concernant le ballastage des caissons latéraux et des double fonds avec des citernes à cargaisons chargées sont connues par l'équipage.**
ADN 7.2.3.20
ISGINTT 11.6
EBIS G16.01.00
- 8.34 La procédure concernant le ballastage couvre au moins les aspects suivants:**
EBIS G16.02.00
- 8.35 * La compatibilité de la cargaison avec l'eau**
EBIS G16.02.01
- 8.36 * La sensibilité de la cargaison à la température**
EBIS G16.02.02
- 8.37 * La mesure des niveaux des citernes à ballast et compartiments**
EBIS G16.02.03
- 8.38 * Le ballastage des citernes à cargaisons**
EBIS G16.02.04
- 8.39 Les circuits vapeur de cargaison peuvent être totalement isolés en fonction des besoins.**
Sensibilisation à l'information concernant la compatibilité des produits chimiques. Lorsqu'une réaction peut se produire entre deux produits chimiques, une double séparation doit être appliquée à tout moment durant le pompage et le stockage des produits, par exemple à l'aide de vanne Seut (YoYo). Indiquez en commentaire la manière dont l'isolation des lignes vapeur est effectuée.
ISGINTT 7.2 & 7,3
EBIS G17.00.00
- 8.40 Les lignes de cargaison peuvent être séparées par une double isolation.**
Sensibilisation à l'information concernant la compatibilité des produits chimiques. Lorsqu'une réaction peut se produire entre deux produits chimiques, une double séparation doit être appliquée à tout moment durant le pompage et le stockage des produits, par exemple à l'aide de vanne Seut (YoYo). Indiquez en commentaire la manière dont l'isolation des lignes cargaison est effectuée.
EBIS G18.00.00

- 8.41 Pendant les opérations de pompage, un manomètre est disponible pour être utilisé à l'extérieur de la vanne des collecteurs.**
Un manomètre doit être installé sur tous les collecteurs utilisés pendant les opérations de pompage et être placé avant la connexion et retiré après la déconnexion. Le manomètre doit être présent pendant toute la durée de l'opération, et installé durant la connexion et la déconnexion. Si le bateau est en attente pendant l'inspection, il faut répondre à cette question par "Oui" lorsqu'un manomètre est disponible.
ISGINTT 24.6.3
EBIS G19.00.00
- 8.42 Le système de protection contre les surpressions des lignes de cargaison est opérationnel.**
La soupape de sécurité doit être équipée d'un dispositif contre la fermeture involontaire.
EBIS G20.00.00
- 8.43 Les arrêts d'urgence des pompes à cargaison peuvent être déclenchés depuis la timonerie.**
EBIS G21.00.00
- 8.44 Les arrêts d'urgence des pompes à cargaison sont testés avant chaque opération de pompage.**
EBIS G22.00.00
- 8.45 A chaque connexion un nouveau joint adapté au produit est mis en place.**
ADN 8.6.3 vraag 6.2
EBIS G23.00.00
- 8.46 Le niveau de la citerne est indiqué sur le raccord d'échantillonnage.**
EBIS G24.00.00
- 8.47 Les joints d'étanchéité entre le dôme de la citerne et le pont sont en bon état.**
EBIS G25.00.00
- 8.48 Des outils anti-étincelles pour une utilisation dans la zone de cargaison sont disponibles.**
ADN 8.3.5
ISGINTT 4.5.2
EBIS G26.00.00
- 8.49 Une procédure "black-out technique" durant les opérations de cargaison est disponible.**
EBIS G27.00.00
- 8.50 Des procédures sont disponibles pour éviter la surpression des citernes à cargaison lorsque la pleine pression effective de vapeur à la température ambiante de la cargaison est supérieure à la pression de service maximale autorisée.**
ADN 9.3.X.24.1
EBIS G29.00.00
- 8.51 Il existe un tableau indiquant la relation entre le temps de maintien et les conditions de remplissage lorsque la pleine pression effective de vapeur à la température ambiante de la cargaison est supérieure à la pression de service maximale autorisée.**
EBIS G29.01.00
- 8.52 Le système d'arrêt d'urgence du soutage GNL peut être relié au navire souté par une liaison bidirectionnelle standardisée.**
ISO 20519-2017 ch 5.4.2
EBIS G30.00.00
- 8.53 Le système de soutage GNL est équipé d'un dispositif de découplage d'urgence qui est vérifié périodiquement. Une procédure est en place pour récupérer l'équipement resté sur le navire souté en cas de découplage.**
ISO 20519-2017 ch5.4
EBIS G30.01.00

8.99 Remarque :

Dans ce champ, toutes les observations objectives qui ne peuvent pas être insérées sous une des questions de ce chapitre peuvent être mentionnées. Ce champ n'est pas destiné à donner vos propres interprétations et conseils. Les observations peuvent être positives ou négatives.

EBIS G99.00.00

Chapitre 9 – Timonerie et navigation

9.1 Le(s) radiotéléphone(s) (VHF) est (sont) opérationnel(s).

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

Une licence valide pour les postes VHF (Autorisation d'émettre) doit être présente et conforme aux réglementations nationales/internationales.

ES-TRIN Art.7.07

CEVNI Art.4.05.

ISGINTT 4.8.2.2

EBIS H01.00.00

9.2 L'installation radar(s) est opérationnelle.

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 L'indicateur de vitesse de giration est opérationnel.

ES-TRIN Art.7.06.1

ES-TRIN Art.7.06.4

EBIS H02.00.03

9.4 L'AIS (automatic identification system) est opérationnel.

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

L'appareil AIS doit être inclu dans la licence mentionnée ci-dessus.

ES-TRIN Art.7.06.3

CEVNI Art.4.07

ISGINTT 4.8.4

EBIS H02.00.04

9.5 Compas est opérationnel.

Le compas peut être électronique ou magnétique (un compas magnétique doit être compensé et être accompagné d'une courbede déviation). Le GPS "traditionnel" peut être utilisé pour indiquer la route du navire sur le fond; il ne s'agit pas du cap du navire (pensez aux influences extérieures comme le courant et le vent). Il ne peut donc pas être considéré comme un compas indiquant le cap du bateau. Il existe aussi des systèmes GPS avec 2 antennes ou plus qui peuvent calculer le cap du navire. Ce type de système GPS indique le cap actuel comme un compas. L'inspecteur doit vérifier le nombre d'antennes sur le GPS et demander au capitaine d'afficher le Route Vraie (COG) et le Cap (Heading) sur l'écran GPS.

EBIS H02.01.00

9.6 (D.) G.P.S est opérationnel.

D.G.P.S (Differential G.P.S) et G.P.S. sont des systèmes équivalents (installation fixe avec antenne indépendante). Les GPS portatifs ne doivent pas être pris en considération.

EBIS H02.02.00

9.7 Cartes électroniques (ECDICS) mises à jour.

Les cartes électroniques peuvent faire partie d'un système de navigation intégré. Par des cartes "à jour" on entend des cartes qui n'ont pas plus de six mois.

ES-TRIN Art.7.06.2

EBIS H02.03.00

9.8 Date de la dernière mise à jour:

EBIS H02.03.01

- 9.9 Echo-sondeur est opérationnel.**
EBIS H02.04.00
- 9.10 Pilote automatique (rivière) est opérationnel.**
EBIS H02.05.00
- 9.11 Manuels utilisateur des instruments de navigation sont présents.**
EBIS H02.06.00
- 9.12 Instructions opérationnelles de l'appareil à gouverner de secours sont clairement affichées.**
Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.
Il doit être clairement indiqué comment passer d'un système de gouverne à un autre (y compris les systèmes d'urgence). p.ex. instruction sur panneau Resopal.
EBIS H02.07.00
- 9.13 Instructions opérationnelles du propulseur d'étrave sont clairement marquées.**
EBIS H02.08.00
- 9.14 La direction de la poussée du propulseur d'étrave est clairement indiquée au poste de commande.**
ES-TRIN Art.7.04.9
EBIS H02.08.01
- 9.15 Indicateur d'angle de barre est opérationnel.**
Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.
ES-TRIN Art.6.07.1
EBIS H02.09.00
- 9.16 L'alarme optique et acoustique de l'appareil à gouverner est opérationnelle.**
Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.
ES-TRIN Art.6.07.2
EBIS H02.09.01
- 9.17 Une procédure est en place pour s'assurer que les dernières publications nautiques et les cartes de navigation à jour sont à bord, et est comprise par tous ceux qui sont impliqués dans la sécurité de la navigation.**
On entend une procédure dans laquelle il est indiqué quelles cartes de navigation, tables des marées, règlements et autres publications nautiques doivent être disponibles à bord pour les voyages à effectuer. Ces documents ne doivent pas avoir plus d'un an ou être encore valides.
EBIS H02.10.00
- 9.18 Des cartes de navigation à jour sont disponibles pour le voyage à effectuer.**
EBIS H02.10.01
- 9.19 Procédures concernant la navigation dans la zone 1 sont présentes.**
Zones applicables telles qu'indiquées dans le Certificat Communautaire (Certificat de visite, Attestation de bateau, Certificat de Jaugeage). Cette procédure doit comprendre une liste de contrôle des mesures minimales à prendre.
EBIS H02.11.00
- 9.20 Procédures concernant la navigation dans la zone 2 sont présentes.**
EBIS H02.12.00

9.21 Un planning de voyage écrit est disponible pour chaque voyage à faire et est compris par tous ceux qui sont impliqués dans la sécurité de la navigation.

Demander la préparation du voyage actuel et/ou précédent. Cette préparation au voyage doit avoir été effectuée sous la forme d'une analyse des risques et l'équipage doit être familiarisé avec les restrictions qui sont d'application. Il ne s'agit pas d'une simple liste de contrôle avec des réponses oui/non, mais la préparation devrait contenir tous les éléments qui pourraient comporter un risque pendant le voyage, dont certains sont indiqués dans la liste ci-dessous.

- *Le niveau d'eau le plus bas auquel on peut s'attendre.*
- *Le niveau d'eau maximum prévu (pensez aux tirants d'air et aux possibles interdictions ou restrictions en matière de navigation)*
- *Le clair sous quille (UKC : Under keel clearance) ou marge minimum de sécurité*
- *Tirant d'air*
- *Les restrictions prévues en matière de navigation pendant le voyage (Avis à la batellerie)*
- *Les canaux radio à utiliser dans les différentes zones.*
- *Le cas échéant, les marées.*

CEVNI 1.0.4

EBIS H02.13.00

9.22 Une procédure concernant la navigation par visibilité réduite est en place.

EN 12798

CEVNI Art.6.30

EBIS H02.14.00

9.23 Les feux de navigation et de signalisation sont en ordre de marche.

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

ES-TRIN Art.7.05

CEVNI Art.1.01.Part.III

CEVNI Chapitre 3

EBIS H03.00.00

9.24 Appareils à donner des signaux sonores sont opérationnels.

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

L'équipement pour donner des signaux sonores comprend en outre : signal tritonal et signal automatique "N'approchez pas".

ES-TRIN Art.7.05.4

CEVNI Art.4.01 + 4.02

CEVNI Art.8.01

EBIS H03.01.00

9.25 Signes optiques/marques de jour sont opérationnels.

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

Ceci comprend les feux bleus, le panneau bleu, les cônes bleus, les signaux lumineux jaunes synchronisés avec les signaux sonores.

Pour les navires propulsés au GNL, vérifiez la marque de jour LNG, qui doit être éclairée la nuit.

CEVNI Chapitre 3

CEVNI Art.4.01.2

EBIS H03.02.00

9.26 Les appareils de communication internes sont opérationnels.

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

Équipements de communication internes tels que les interphones, les talkies-walkies et les VHF portables. Leur localisation doivent être clairement indiquées et les équipements régulièrement testés.

ES-TRIN Art.7.08

EBIS H04.00.00

9.27 Les différents tirants d'air maximums sont clairement affichés dans la timonerie.

EBIS H05.00.00

9.28 La relation entre la vitesse du navire et le temps nécessaire pour descendre la timonerie est clairement indiquée.

Des informations relatives à la relation entre la vitesse du navire et le temps nécessaire pour abaisser complètement la timonerie sont immédiatement disponibles dans la timonerie.

EBIS H05.01.00

9.29 L'équipage du bateau est conscient du fonctionnement et des dangers relatifs à la timonerie rétractable en hauteur ou de la timonerie dont la partie supérieure peut s'abaisser sur la partie inférieure.

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

L'inspecteur doit vérifier que les commandes/boutons pour abaisser la timonerie sont bien indiqués et que l'équipage sait comment s'en servir. L'équipage doit être familiarisé avec le système de descente d'urgence et les alarmes couplées à cette action. La zone sous la timonerie est clairement indiquée et libre de toute obstruction. Les éléments de sécurité sont en bon état.

ES-TRIN Art.7.12

EBIS H05.03.00

9.30 Une procédure "black-out pendant la navigation" est immédiatement disponible.

Cette procédure doit décrire, par exemple, ce qu'il faut faire en cas de panne complète ou partielle de l'équipement de propulsion, de l'appareil à gouverner, des équipements de navigation, du moteur auxiliaire/générateur et de l'équipement électrique.

EBIS H06.00.00

9.31 L'instrument de mesure du tirant d'eau répond à tous les aspects mentionnés dans les sous-questions.

Les points d'attention suivants doivent être évalués :

- *L'instrument de mesure du tirant d'eau est opérationnel. (N)*
- *La mesure instrumentale est comparée régulièrement avec le tirant d'eau réel. Les données sont disponibles. (N)*

EBIS H08.00.00

9.32 La surveillance par caméra, vidéosurveillance, fonctionne correctement.

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

CCTV(Connexion TV sur un circuit fermé) est un système TV dont les signaux ne sont pas distribués publique mais qui sont utilisés surtout pour surveillance ou contrôle. Les caméras CCTV sont positionnées sur des endroits stratégiques, la perception des images capturées par les caméras est faite sur des moniteur dans un autre endroit. Parce que les caméras communiquent avec des moniteurs ou des magnétoscopes à travers des câbles coaxiales ou des liens privés on parle d'un système à circuit fermé indiquant que l'accès au dates est limité par la conception à ceux qui on la possibilité de les voir.

EBIS H09.00.00

9.99 Remarque :

Dans ce champ, toutes les observations objectives qui ne peuvent pas être insérées sous une des questions de ce chapitre peuvent être mentionnées. Ce champ n'est pas destiné à donner vos propres interprétations et conseils. Les observations peuvent être positives ou négatives.

EBIS H99.00.00

Chapitre 10 – Amarrage / attelage et levage

10.1 Les aussières et câbles d'acier sont en bon état.

Vérifier que les amarres synthétiques ne sont pas les seules utilisées et que les règles locales sont respectées. Les amarres ainsi que les oeils et les épissures doivent être en bon état. Il ne doit pas y avoir de coques et elles ne doivent pas être usées. Voir aussi la tension minimale de rupture dans le Certificat de Visite. Les nouvelles aussières et câbles d'acier doivent être accompagnés d'un certificat indiquant entre autres le diamètre et la tension de rupture. Si les amarres sont pourvues d'épissures carrées, cela doit être mentionné en commentaire.

ES-TRIN Art.13.02.3

EN 10204:2004, Modèle 3.1

ADN 7.2.4.76

ADN 7.2.5.3

ISGINTT 23

EBIS J01.00.00

10.2 La barge est amarrée correctement.

ES-TRIN Art.13.02.3

EN 10204:2004, Modèle 3.1

ADN 7.2.4.76

ADN 7.2.5.3

ISGINTT 23

EBIS J01.00.01

10.3 Une procédure d'amarrage (accostage / appareillage) et d'ancrage est disponible.

Cette procédure doit comprendre au moins les informations suivantes et dont l'équipage doit avoir une bonne connaissance :

- Risque de rupture des amarres
- Risque de se trouver dans des boucles ou coques
- Risque de coincer les doigts entre les amarres et les bollards et tambours
- Utilisation d'EPI appropriés
- Risque de projection de particules de rouilles lors de l'ancrage
- Utilisation appropriée des treuils à double tambour, si applicable
- Utilisation appropriée des piquet/spud

ISGINTT 23

EBIS J01.00.02

10.4 Des câbles d'acier et aussières de rechange sont à bord.

En général, des câbles d'acier ou des aussières de rechange devraient se trouver à bord comme cela est prescrit par les règles internationales de construction et d'équipement (les types Hercules et Cobra sont considérés comme des câbles d'acier).

EN 12798

EBIS J02.00.00

10.5 Les treuils d'amarrage sont en bon état.

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

Par bon état, on entend un bon graissage, pas de rouille, une fondation en bon état, les amarres positionnées correctement sur le tambour. Les treuils doivent être débrayés lorsque les opérations d'amarrage sont terminées.

ES-TRIN Art.14.11

ISGINTT 23

EBIS J03.00.01

10.6 Les guindeaux avant et arrière sont en bon état.

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

ES-TRIN Art.13.01

EBIS J04.00.00

10.7 Les treuils de brélage sont en bon état.

ES-TRIN Art.14.11

EBIS J05.00.00

10.8 Il y a un plan de brélage.

Plan de brélage : plan schématique indiquant la configuration et le positionnement des câbles de brélage entre les différentes unités qui composent le convoi.

EBIS J06.00.00

10.9 Les grues sont certifiées et en bon état.

La charge maximale d'utilisation (SWL = Safe Working Load ou WLL Working Load Limit) doit être indiquée sur les grues.

Par grues, on entend à la fois les engins de levage sur le pont et le mât de soutage.

- *Les grues doivent être inspectées par un expert tout les 12 mois. La sécurité de la grue doit être établie par une inspection visuelle et un contrôle opérationnel. Cette inspection doit être consignée dans le livre de la grue ou dans le système de gestion de la maintenance.*
- *Au plus tard tous les dix ans, la grue doit être contrôlée et testée par un expert agréé par la commission de visite.*

EBIS J07.00.00

10.10 L'équipement de guindage est certifié et en bon état.

On entend par équipement de levage les élingues de levage, le palan à chaîne, les poulies, les câbles et autres appareils de levage. L'équipage doit inspection visuellement l'équipement de levage chaque année. Ces inspections doivent être enregistrées.

EBIS J08.00.00

10.99 Remarque :

Par équipement de guindage on entend les élingues, palans à chaîne, estropes, poulies, câbles d'acier et autres petits équipements de levage. Cet équipement doit être inspecté chaque année par un membre de l'équipage. Ces inspections doivent être enregistrées.

EBIS J99.00.00

Chapitre 11 – Chambre des machines

Dans le cas de barges ordinaires sans chambre des machines, la réponse est « S.O. ». Attention : La chambre des machines avant doit également être inspectée.

11.1 Des essais et vérifications réguliers sont effectués et enregistrés pour les points suivants:

En général la réponse est " OUI "seulement si les tests ont été pratiqués et enregistrés de façon documentée. Régulièrement veut dire au minimum une fois par mois.

EBIS K01.00.00

11.2 * Arrêt d'urgence alimentation carburant.

ES-TRIN Art. 8.05.7

EBIS K01.01.00

11.3 * Arrêt d'urgence de la chaudière pour la cargaison.

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

Concerne l'arrêt d'urgence de la chaudière à cargaison.

EBIS K01.02.00

11.4 * Batteries 24 V.

EBIS K01.03.00

11.5 * Pompe(s) incendie/ lavage.

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

Les points d'attention suivants doivent être évalués :

- *L'équipage connaît bien l'emplacement des boutons marche/arrêt. (N)*
- *L'équipage sait quelle pompe incendie est alignée et prête (pendant les opérations cargo). (N)*

EBIS K01.04.00

11.6 * Systèmes de sécurité et alarmes.

EBIS K01.05.00

11.7 * Alarme de niveau de cale.

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

Les points importants suivants doivent être évalués:

- *L'équipage est bien au courant de la position des capteurs de niveau de cale (N)*
- *L'équipage est bien au courant de la façon de tester les alarmes de niveau de cale (N)*

EBIS K01.06.00

11.8 * Système fixe de détection de gaz dans la chambre des pompes.

Concerne les détecteurs de gaz et les systèmes d'alarme.

EBIS K01.07.00

11.9 * Arrêt d'urgence de la ventilation forcée de la chambre des pompes.

EBIS K01.08.00

11.10 * Barre de secours.

EBIS K01.09.00

11.11 * Alarme salle des machines.

EBIS K01.10.00

11.12 * Instrumentation machine.

EBIS K01.11.00

11.13 * Installation d'extinction incendie fixe.

Par installation fixe d'extinction incendie, on entend une installation au CO2, FM-200, NOVEC 1230 ou un autre type approuvé. Le contrôle peut consister en l'ouverture de la porte du boîtier de commande qui va déclencher une alarme visuelle et acoustique et arrêter la ventilation ou toute autre vérification spécifiée par le fabricant de l'installation. Si la porte du boîtier de commande est à nouveau fermée, le ventilateur ne doit pas redémarrer.

Les points d'attention suivants doivent être évalués :

- *- l'équipage connaît bien la localisation du ou des boîtiers de commande. (N)*
- *- l'équipage connaît bien le type d'agent extincteur, les risques, les possibilités et les restrictions. (N)*

ADN 9.3.x.40.2

2006/87/EG Article 10.03 b

EBIS K01.12.00

11.14 Des panneaux de danger et d'avertissement sont en place. Les issues de secours sont clairement indiquées.

Un affichage judicieux et clair doit être bien visible.

EBIS K02.00.00

11.15 Toutes les entrées des salles des machines sont dégagées.

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

EBIS K03.00.00

11.16 Un planning des travaux d'entretien techniques est disponible.

La planning de l'entretien technique doit inclure également l'équipement critique, avec les tâches d'entretien et les fréquences. Par équipement critique, on entend tout équipement, système d'exploitation ou alarme d'un navire qui, en cas de panne, mettrait l'équipage ou le navire en danger ou qui pourrait entraîner un accident.

EBIS K04.01.00

11.17 Un aperçu de la maintenance technique déjà effectuée est disponible à bord.

EBIS K04.02.00

11.18 Le(s) arrêt(s) d'urgence du (des) moteur(s) est (sont) clairement indiqué(s).

ES-TRIN Art. 8.05.7

EBIS K05.00.00

11.19 Le(s) arrêt(s) d'urgence du (des) moteur(s) se trouve(nt) dans un bon état et est (sont) prêt(s) à l'emploi.

Il s'agit d'une question aléatoire. Il convient de répondre à au moins 10 questions aléatoires au cours de chaque inspection.

ES-TRIN Art. 8.05.7

EBIS K05.01.00

11.20 L'arrêt d'urgence de la chaudière pour la cargaison est clairement indiqué.

EBIS K06.00.00

11.21 L'arrêt d'urgence de la chaudière pour la cargaison se trouve dans un bon état et est prêt à l'emploi.

EBIS K06.01.00

11.22 La (les) chambre(s) des machines se trouve(nt) dans un bon état

Les points importants suivants doivent être évalués:

- Tous les moteurs principaux et auxiliaires sont opérationnels (N)
- Tous les moteurs principaux et auxiliaires ne montrent pas de fuites (N)
- Les accus 24 Volt sont en bon état (cosses bien serrées avec de la vaseline, les accus sont bien attachés dans une boîte ventilée) (N)
- Les prises de courant sont en bon état et étanches aux projections d'eau. (N)
- Les gattes en dessous des filtres de combustibles et d'huile sont vides et propres (N)
- Les fonds de cales sont propres et sans grandes quantités d'huile et de dépôts. (N)
- La position des interrupteurs marche/ arrêt des pompes d'incendie est clairement indiquée. (N)
- Tous les plaques de plancher sont bien attachées et en bonne condition. (N)
- Les appareils à gouverner principaux et de secours ne présentent pas de fuites hydrauliques. (N)
- Les boîtes de commande de l'installation fixe d'extinction incendie sont clairement indiquées et en bonne condition. (N)
- Les notices explicatives de l'installation fixe d'extinction incendie sont proprement affichées dans les langues applicables à bord. (N)
- Les vannes à fermeture automatique en bas des indicateurs de niveau des soutes à combustible ou caisses à huile sont en bonne condition (p.e. pas bloquées en position ouverte) (N)
- Les arrête-flammes des conduits d'aération des soutes à combustible et caisses à huile sont dans un bon état et exempts de peinture. (N)
- La fonction des interrupteurs sur les tableaux de commande est clairement indiquée. (N)
- Du matériel n'est pas entreposé sur et dans les armoires électriques (à l'exception des schémas électriques postés à l'intérieur des portes). (N)
- Des tapis d'isolation se trouvent devant les tableaux de commande. (N)
- Container d'huiles usées fermés correctement. (N)

EBIS K07.00.00

11.99 Remarque :

Dans ce champ, toutes les observations objectives qui ne peuvent pas être insérées sous une des questions de ce chapitre peuvent être mentionnées. Ce champ n'est pas destiné à donner vos propres interprétations et conseils. Les observations peuvent être positives ou négatives.

EBIS K99.00.00

Chapitre 12 – Sûreté et sécurité opérationnelles

12.1 Le manuel qualité est à bord.

*Le manuel Qualité peut être présenté sous forme électronique ou écrite.
EBIS L01.00.00*

12.2 Date de la dernière mise à jour:

EBIS L01.00.01

12.3 Le manuel qualité est connu par l'équipage.

L'équipage, y compris les nouveaux membres et les membres temporaires, devrait être familier avec le bateau (notez le type de formation et les attestations). Il convient de se familiariser avec les points généraux et spécifiques du bateau. Indiquez dans les commentaires la langue dans laquelle le manuel qualité est disponible ainsi que la langue de travail à bord.

ISGINTT 13.1 & 13.2

EBIS L01.01.00

12.4 Une mise à jour récente des fichiers électroniques est disponible.

Il s'agit d'une sauvegarde des fichiers électroniques qui ne sont stockés que localement à bord. Une sauvegarde récente ne date pas de plus d'un mois. Une copie papier peut être considérée comme une copie de sauvegarde.

EBIS L01.02.00

12.5 L'équipage connaît les mesures mises en oeuvre à bord pour prévenir et signaler la cybercriminalité.

Les bateaux devraient avoir au moins des lignes directrices pour réduire le risque d'une cyberattaque, y compris des lignes directrices pour les menaces typiques telles que le hameçonnage, demande de rançon, piratage, les attaques de trou d'eau (Watering Hole) et les virus informatiques en général. Les lignes directrices devraient également inclure des plans d'urgence pour signaler, soutenir et atténuer l'impact d'une cyber attaque. L'utilisation de logiciels antivirus, la détection de virus et les routines d'archivage pour les systèmes indispensables devraient être mis en place. Les équipages des navires devraient connaître tous les systèmes à bord qui peuvent être vulnérables à une cyberattaque, y compris les systèmes informatiques liés aux machines, équipements de navigation, communication et cargaison.

EBIS L01.03.00

12.6 Les instructions de sécurité sont immédiatement disponibles.

Un plan d'urgence donnant des instructions détaillées à l'équipage de la barge quant aux actions à prendre dans le cas des incidents mentionnés ci-dessous devrait se trouver à bord.

EBIS L02.00.00

12.7 Les plans d'urgence sont immédiatement disponibles.

EBIS L02.00.01

12.8 Les personnes ayant le grade de capitaine peuvent démontrer une connaissance suffisante des procédures écrites suivantes:

Ces procédures doivent se trouver à bord et être connues par l'équipage.

EBIS L03.00.00

12.9 * Rupture d'amarrage pendant les opérations cargaison.

EBIS L03.01.00

12.10 * Eclatement de flexible/ brèche sur ligne.

EBIS L03.02.00

12.11 * Sur remplissage d'une citerne occasionnant un débordement.

EBIS L03.03.00

12.12 * Fuite vers les espaces adjacents.

ISGINTT 11.7 & 11.1.6.13

ISGINTT 11.1.14.10

EBIS L03.04.00

12.13 * Collision/échouage/pollution.

EBIS L03.05.00

12.14 * La manipulation de l'azote incluant les risques possibles.

La procédure comprend les points d'attention suivants :

- *Contrôle de l'atmosphère dans les citernes à cargaison.*
- *Inertage des citernes et des canalisations.*
- *Utilisation d'une couverture d'azote (padding)*
- *Electricité statique*
- *Indication des espaces inertés*
- *Méthode de mesure et valeurs mesurées*

Les équipages doivent être conscients que l'azote est une substance appauvrissant l'oxygène et peut ainsi constituer un facteur de danger de mort à proximité des entrées et des ouvertures des espaces confinés (l'azote est un gaz inerte, incolore et inodore).

EBIS L03.06.00

12.15 * Purge par l'azote et inertage.

EBIS L03.07.00

12.16 * La manipulation des produits stabilisés.

Un certificat d'inhibiteur doit se trouver à bord après le chargement de produits stabilisés. Des informations peuvent être trouvées dans le Tableau C, colonne (5) du chapitre 3.2.3 de l'ADN où l'instabilité du produit est indiqué par 'inst'.

- *Il faut s'assurer que les tuyaux ou les citernes ne contiennent pas de matériaux qui, selon la fiche de données de sécurité, ne devraient pas entrer en contact avec le produit à charger.*
- *L'influence de la chaleur sur l'action de l'inhibiteur doit être prise en compte.*
- *Les mesures d'urgence devraient être connues au cas où le produit réagirait*

EBIS L03.08.00

12.17 * La manipulation de produits autoréactifs.

EBIS L03.09.00

12.18 * La manipulation de produits accumulateurs (électricité statique).

Les produits à basse conductivité peuvent être générateurs d'électricité statique. Il est alors nécessaire de diminuer la cadence au début du chargement d'une citerne (1m/s max.) Avant le jaugeage ou l'échantillonnage il est nécessaire d'attendre un temps de repos de 30 minutes au minimum. L'équipement de jaugeage/échantillonnage doit être mis à la masse avant l'introduction dans une citerne.

- *Ne pas utiliser de cordage synthétique avec l'équipement d'échantillonnage ou de jaugeage.*
- *La cadence initiale de chargement doit être limitée à 1m/s*

EBIS L03.10.00

12.19 * La manipulation de produits réchauffés.

Ce n'est que si le bateau ne peut pas chauffer sa cargaison (pas de serpentins chauffants ou de système de chauffage de la cargaison) que l'on peut répondre à cette question par "N/A".

Les points opérationnels suivants doivent être pris en compte pour les produits réchauffés :

- *Domages au revêtement de la citerne du navire ou tension excessive dans la coque en raison des différences de température.*

La température de la cargaison est limitée par :

- 1. La compatibilité thermique du revêtement de la citerne, comme indiqué par le fabricant.*
 - 2. Limites fixées par la Société de Classification pour éviter les contraintes thermiques dans la structure de la coque..*
 - 3. Les caractéristiques des portées des vannes ainsi que des joints.*
- *Une cargaison à très haute température peut nuire au revêtement des citernes et à la coque. Une cadence de chargement lente au début des opérations peut aider à réduire ce phénomène.*
 - *Risque de brûlures causé par des éclaboussures lors de l'échantillonnage. Une analyse de risque doit être réalisée avant l'échantillonnage en tenant une discussion avec l'équipage ("Toolbox").*
 - *Si le système de chauffage de la cargaison a été mis hors service de façon permanente, cela doit être indiqué en commentaire et la réponse doit être "N/A".*

EBIS L03.11.00

12.20 Les consignes d'interdiction de fumer sont bien communiquées et mises en évidence.

ADN 8.3.4

ISGINTT 4.2.2

ISGINTT 11.4.3

EBIS L04.00.00

12.21 La chambre des pompes, si installée, répond aux règles ADN.

Les référentiels ADN 9.3.x.17 contiennent les règles applicables aux barges avec une chambre des pompes, à l'exception des barges-citernes du type "N"-ouvert. L'inspecteur doit s'assurer que ces règles (ADN 9.3.x.17) sont observées et que les instructions correspondantes sont affichées à l'entrée de la chambre des pompes.

ADN 9.3.X.17.6

EBIS L05.00.00

12.22 Le point destiné à la mise à la masse n'est pas oxydé ni peint.

EBIS L06.00.00

12.23 Les connexions de l'équipement d'échantillonnage sont en ordre.

EBIS L07.00.00

12.24 L'échantillonnage se fait au moyen d'un système en boucle fermé.

EBIS L08.00.00

12.25 Les points d'échantillonnage sont fermés et obturés.

EBIS L09.00.00

12.26 La pression de travail maximum est marquée au manifold et/ ou sur le dôme.

EBIS L11.00.00

12.27 La température de travail, maximum et minimum est inscrite sur le manifold et /ou sur le dôme.

EBIS L12.00.00

12.28 La zone du pont autour du manifold en service est recouverte de tapis de caoutchouc.

EBIS L13.00.00

- 12.29 Les caissons latéraux, doubles fonds, espaces de cales, espaces clos, cofferdams sont régulièrement contrôlés afin de s'assurer de l'absence de liquide ou vapeurs.**
- Mentionnez dans les commentaires la fréquence des vérifications des espaces mentionnés ainsi que la date du dernier contrôle.*
- Note : les mesures de gaz des cofferdams sont visées par cette question mais pas le contrôle quotidien des cofferdams pour la présence de liquide selon l'ADN 7.2.3.1.1 ; voir la question L.15.00.01.*
- ISGINTT 7.3.4
EBIS L15.00.00
- 12.30 Les cofferdams sont examinés journalièrement pour vérifier qu'ils sont secs.**
- ADN 7.2.3.1.1
EBIS L15.00.01
- 12.31 Les résultats des mesures et les contrôles des compartiments mentionnés au L.15.00.00 sont enregistrés.**
- EBIS L15.01.00
- 12.32 Il y a un instrument de chargement agréé par la Classe à bord.**
- Indiquez quel programme est utilisé à bord*
- L'instrument de chargement doit être approuvé par la société de classification responsable de la classification du navire sur la base des données du livret de stabilité.*
- ADN 9.3.x.13.3
EBIS L15.02.00
- 12.33 Des enregistrements indiquent que l'exactitude opérationnelle du programme de calcul de la stabilité du bateau est régulièrement contrôlée.**
- Au cours du renouvellement de la Classe, il faut vérifier l'exactitude du programme de calcul de la stabilité du bateau et confirmer que les scénarios de chargement approuvés sont disponibles à bord. Ces données approuvées par la classe doivent être utilisées et l'essai doit être effectué en présence de l'expert de la Classe. Des tests réguliers doivent également être effectués à bord et la preuve doit être faite par écrit. Le test consiste à introduire les données dans le programme de stabilité pour chaque capacités et à vérifier le résultat.*
- EBIS L15.02.01
- 12.34 Avant le chargement, le déchargement, le ballastage ou déballastage un calcul de stabilité démontrable est réalisé.**
- Si le bateau est en attente, regardez l'historique des voyages précédents.*
- ISGINTT 24.7.1
ADN 9.3.x.13.3
EBIS L15.03.00
- 12.35 Avant le départ, la preuve d'un calcul de la stabilité est disponible.**
- Si le bateau est en attente, regardez l'historique des voyages précédents.*
- EBIS L15.04.00
- 12.36 L'équipage est responsable pour la manipulation de la cargaison de la barge poussée.**
- EBIS L16.00.00
- 12.37 Une procédure pour l'exploitation et la manipulation en toute sécurité du mât de soutage est disponible, et est comprise par l'équipage.**
- Une procédure qui décrit le travail en toute sécurité avec un mât de soutage et qui aborde également la protection anti-chute doit être disponible.*
- EBIS L17.00.00
- 12.38 Les opérations de chargement/déchargement sont effectués par le personnel de terre.**
- EBIS L18.00.00

12.39 La dernière version de l'ISGINTT est à bord.

Cela peut être à la fois une copie papier et une version électronique.

EBIS L19.00.00

12.99 Remarque :

Dans ce champ, toutes les observations objectives qui ne peuvent pas être insérées sous une des questions de ce chapitre peuvent être mentionnées. Ce champ n'est pas destiné à donner vos propres interprétations et conseils. Les observations peuvent être positives ou négatives.

EBIS L99.00.00

Chapitre 13 – Aspect / condition de la barge

13.1 L'aspect général et l'état de maintenance de la barge sont satisfaisants.

Lors de l'évaluation de l'état général du navire il faut tenir compte des points suivants :

- *Les peintures sont en mauvais état ou souillées.*
- *Résidus huileux sur les tôles au sol, échelles et rambardes.*
- *Bacs de rétention non nettoyés et/ou pleins.*
- *Tôles ou grilles mal fixées ou déformées.*
- *Echelles, rampes ou allées abîmés.*
- *Outils non utilisés non rangés.*
- *Déchets à jeter non entreposés de façon sûre dans un endroit adéquat.*
- *Chiffons huileux non stockés dans des récipients métalliques fermés par un couvercle.*
- *Magasins en désordre*
- *Consignes illisibles.*
- *Fonds de cale pleins ou contenant une quantité importante de résidus huileux.*
- *Niveau d'éclairage général insuffisant.*
- *Magasins ou pièces de stockage difficilement accessibles ou sorties de secours bloquées.*
- *Trappes et accès en mauvais état, non étanches à l'eau, non étanches au gaz, non verrouillables (joints, poignées, charnières...).*

Lors de l'évaluation de l'état de la coque et des superstructures, l'âge de la barge devra être pris en compte. Cependant les points suivants sont à considérer comme non satisfaisants :

- *Zones importantes de la coque endommagées à la suite de chocs.*
- *Peinture endommagée sur le pont et les accommodations.*
- *Zones de corrosion excessive sur la coque et le pont*
- *Zone de corrosion excessive dans les aménagements et superstructures.*
- *Mauvais état général des peintures*
- *Ponts des aménagements mal entretenus.*
- *Marques sur la coque telles que tirants d'eau et propulseurs d'étrave, non lisibles.*
- *Tuyauterie en mauvais état.*

EBIS M01.00.00

13.99 Remarque :

Dans ce champ, toutes les observations objectives qui ne peuvent pas être insérées sous une des questions de ce chapitre peuvent être mentionnées. Ce champ n'est pas destiné à donner vos propres interprétations et conseils. Les observations peuvent être positives ou négatives.

EBIS M99.00.00

Chapitre 14 – Mesure et conservation de la cargaison

14.1 Les indicateurs de niveau des citernes à cargaison sont opérationnels.

ADN 9.3.x.21.1.b

ADN 9.3.x.21.3

EBIS N02.00.00

14.2 Les essais des indicateurs de niveau des citernes à cargaison sont régulièrement enregistrés.

La preuve des contrôles effectués à bord doit être disponible. Les indicateurs de niveau des citernes doivent être vérifiés régulièrement en les comparant avec le niveau réel dans la citerne.

ADN 9.3.x.21.1.b

ADN 9.3.x.21.3

EBIS N02.01.00

14.3 Le système avertisseur pour le niveau de remplissage est opérationnel.

ADN 9.3.x.21.1.c.

ADN 9.3.x.21.4+5+6

EBIS N02.02.00

14.4 Les tests du système d'alarme de niveau de la citerne à cargaison sont enregistrés régulièrement

L'enregistrement doit être inclus dans les listes de contrôle mensuelles.

EBIS N02.03.00

14.5 Sonde manuelle et/ou règle (pige) disponible.

Obligatoire dans certains pays (l'Autriche), le mètre ruban ou la règle (pige) doit être calibré / étalonné et pourvu d'un tampon valide.

EBIS N03.00.00

14.6 Les vérifications des thermomètres des citernes à cargaison sont enregistrées.

Régulièrement signifie tous les deux mois.

Les thermomètres fixes de la citerne à cargaison et les thermomètres portables doivent être vérifiés. Les thermomètres fixes des citernes à cargaison peuvent être comparés entre eux et avec la température indiquée par la terre ou avec la température indiquée par l'inspecteur cargo. Les thermomètres portables peuvent être vérifiés avec la température spécifiée par la terre ou avec la température spécifiée par l'inspecteur cargo. Vérifier des enregistrements. Il doit y avoir des procédures qui décrivent la tolérance applicable à la lecture du thermomètre.

EBIS N05.01.00

14.7 Les compresseurs de cargaison sont en bon état de marche.

EBIS N06.00.00

14.8 Les pompes à cargaison sont en bon état de marche.

EBIS N07.00.00

14.9 Les besoins de chauffage/ refroidissement de la cargaison sont connus.

Les produits à haute viscosité peuvent être sensibles aux changements de température. Une mesure régulière de la température est donc nécessaire pour maintenir le produit dans la plage de température nécessaire. Si le bateau n'a pas transporté de cargaison chauffée ou refroidie au cours des 12 derniers mois ou si il effectue seulement des voyages de courte durée qui ne nécessitent pas que la température soit surveillée, alors on peut répondre 'N/A'.

EBIS N11.00.00

14.10 Les températures d'une cargaison chauffée ou refroidie sont régulièrement enregistrées durant le voyage.

Réponse 'N/A' si le navire n'a pas transporté de cargaison chauffée ou refroidie au cours des 12 derniers mois ou s'il n'effectue que des voyages de courte durée qui ne nécessitent pas une surveillance de la température.

EBIS N12.00.01

14.11 Un plan des lignes cargaison (ou circuit cargaison) est disponible.

Un plan compréhensif du système de (dé)chargement.

EBIS N13.00.00

14.99 Remarque :

Dans ce champ, toutes les observations objectives qui ne peuvent pas être insérées sous une des questions de ce chapitre peuvent être mentionnées. Ce champ n'est pas destiné à donner vos propres interprétations et conseils. Les observations peuvent être positives ou négatives.

EBIS N99.00.00

Chapitre 15 – Propulsion par GNL

- 15.1 Il y a toujours suffisamment de membres d'équipage à bord avec un certificat GNL valide.**
RPN Art.4.a
EBIS P01.00.00
- 15.2 Le système de gestion des risques de l'opérateur comprend l'avitaillement en GNL, les opérations, l'entretien et les procédures d'urgence.**
ES-TRIN Art.30.01.5
ES-TRIN Bijlage 8 Art. 1.3
EBIS P02.00.00
- 15.3 Les procédures opérationnelles comprennent la façon de traiter le GNL (basse température, -162 degrés Celsius).**
ES-TRIN Art. 30.03
ES-TRIN Bijlage 8 Art. 1.4.9
EBIS P03.00.00
- 15.4 Les procédures d'urgence comprennent les mesures à prendre en cas de surpression ou de débordement du réservoir de GNL.**
EBIS P04.00.00
- 15.5 Les procédures d'urgence comprennent les mesures à prendre en cas de fuite dans le système d'approvisionnement en GNL.**
ES-TRIN Bijlage 8 Art. 5.5
EBIS P05.00.00
- 15.6 Les procédures d'urgence comprennent les mesures à prendre en cas de ventilation (purge) incontrôlée.**
EBIS P06.00.00
- 15.7 Les indicateurs de niveau et les systèmes d'alarme niveau haut et surpression sont bien réglés et fonctionnent correctement.**
EBIS P07.00.00
- 15.8 Les dispositifs d'arrêt d'urgence ont été testés et trouvés en bon état de fonctionnement.**
ES-TRIN Bijlage 8 Art.5
EBIS P08.00.00
- 15.9 Les dispositifs d'arrêt d'urgence ont été testés et trouvés en bon état de fonctionnement.**
EBIS P09.00.00
- 15.10 Des bacs de récupération en acier inoxydable sont disponibles sous les raccords de soudage de GNL.**
ES-TRIN Bijlage 8 Art.2.5
EBIS P10.00.00
- 15.11 La liste de contrôle pour le soudage en GNL (y compris le plan de communication bateau/terre) est disponible.**
EBIS P11.00.00
- 15.12 Des exercices d'urgence relatifs au GNL sont effectués régulièrement.**
EBIS P12.00.00

15.99 Remarque :

Dans ce champ, toutes les observations objectives qui ne peuvent pas être insérées sous une des questions de ce chapitre peuvent être mentionnées. Ce champ n'est pas destiné à donner vos propres interprétations et conseils. Les observations peuvent être positives ou négatives.

EBIS P99.00.00