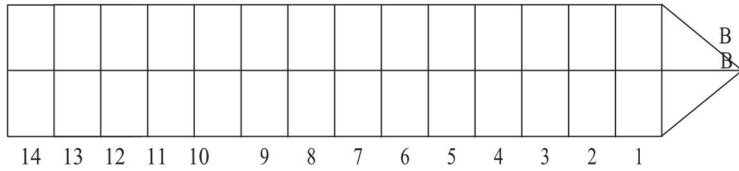


BELADING LICHTERS (Zo volledig mogelijk invullen aub)

Laadplan:



Aantal tanks-m3/h

Diam	1	2	3	4
4"	30	60	85	120
6"	65	130	200	260
8"	120	240	350	460
10"	180	360	540	720
12"	260	520	780	

Omcirkel maximum "laag debiet" startsnelheid.

Aankruisen wat van toepassing / vereist is:

* *W = Wachtsteiger / B = Berth/steiger*

Alle schepen van het type gesloten dienen verplicht "1 voet" product te zetten in elke scheepsloading tank die gebruikt wordt voor de lading, uitgezonderd bij zware producten: IFO, VGO,

"Eén voet zetten" vereist JA

Dwz iedere te beladen laadtank opvullen tegen een laadsnelheid afhankelijk van de diameter van de droplijnen **in** de laadtanks:

- De inhoud per tank moet berekend worden door het volume te nemen van de afstand van 2 keer de diameter van de vulleiding (2D) + de afstand van de tankbodem tot de bovenkant van de vulleiding
- De schipper verklaart dat het opgegeven beginvolume correct is
- Het beginvolume bedraagt: m³

Volume van elke te laden scheepstank groter dan 75 m³:

JA (verplicht)

Voldoende ladingtanks open om te voldoen aan laagdebiet afspraak:

JA (verplicht)

Zijn de te beladen laadtanks **volledig leeg**:

JA

NEE (=vóórlading / restlading aanwezig)

Algemeen

Max. druk tijdens laden = 10 BAR. Laadleiding wordt na einde belading van de wal uit leeg gedrukt met stikstof (N₂/ inertgas) op ca. 8 bar! Zijn de beluchting/ontluchtingsarmaturen (onder- en overdrukkleppen);

- voor het laden/lossen gecontroleerd? Nee NVT* Ja

- Is het gaspendelleiding systeem vrij van obstructies (na werfbeurt of reparatie!) Nee NVT* - Ja

Zijn de pluggen/keggen in de spuigaten van de spillrand aanwezig en goed afsluitend? Nee Ja NVT*

Max. toelaatbare druk in ladingstank = KPa (1 KPa = 10 mbar)

*NVT = Niet Van Toepassing zijnde

Lijnspoelingen: (Voor belading van LVN, HPFXX, AlkyMix en Catnafta) Is de lijnspoeling

vereist: Ja (Aan te kruisen door de belading)

Gelieve bij het afspreken van de totale laadhoeveelheid rekening te houden met de hoeveelheid lijnspoeling, zodat deze spoeling **volledig** in het schip kan.

De lading zal bestaan uit m³ + m³ spoeling = m³ in totaal

Voor de Schipper of afgevaardigde

Voor de Vuller / ESSO (03/5433585 of 0032/35433585) :

Naam in hoofdletters, datum en ondertekening:

Naam in hoofdletters, datum en ondertekening:

.....

.....

Belangrijke informatie, toelichting & afspraken:

Vooraan (= walzijde) op de steigers (=b 901, 903, 905 & 907) kan men (dekwacht / schipper) met de "Langzaam" drukknop op de laadarm de laadsnelheid reduceren naar 260 m³/u (bv voor het aftoppen van laadtanks). Daarna terug sneller laden (= hoog debiet) kan met de "Snel" knop op laadarm.

(Dekwacht kan uiteraard niet zelf "één voet lading" goedkeuren met deze Snel-knop, hiervoor is Esso operator vereist) Achteraan de steigers

(b 902, 904, 906 & 908) kan men **enkel** op **hoog** debiet laden (ca. 500 m³/u).

Gasretour-arm (VAPOUR) staat op steiger 901 & 905 het dichtst aan de wal (=1ste arm), op steiger 903 het verst van wal (=2de arm).

Gasretour en laadarm mogen elkaar **nooit** kruisen. Daardoor kan het noodzakelijk zijn dat het schip "boeg in" moet aanmeren!

Afspraken:

Schippers / lichters worden aangemeld via UAB.

Er is **steeds** toestemming vereist van Esso operator om te mogen aankoppelen. Gebruik draadstang bouten om aan te koppelen (= met 2 moeren). Machinebouten zijn niet toegelaten!

De afgesproken hoeveelheden zijn steeds aan **liters (m³)/15 C of liters (m³)/actueel of in Tonnen**

De densiteit (=dichtheid, soortelijk gewicht) is steeds in **air / 15 C**. (Om over te zetten naar VAC.(vacuüm) 1.1 bijtellen: vb. dens. 980.0 in AIR → = 981.1 in VAC).

Breng de gangway (loopbrug) **steeds** aan boord. De gangway op einde **langzaam** terug aan wal laten zakken aub. De gele, rechtstaande ladders op kade (2 per steiger) zijn **vluchtladders** (zie schema).

De noodstop op de laadarm mag ten allen tijde gebruikt worden als men de lading wenst te stoppen. Heropstarten van de lading kan enkel voor volumes > 100 M³.

Men heeft ca. 4 minuten om de laadvervolgknop op de laadarm te reactiveren (naar de knop **lopen** is dus niet nodig). Na die 4 min. zal de belading stoppen (dodemansknop).

Het gebruik van de **radio (= portofoon)** is **enkel** om "1 voet lading" te melden of voor een noodgeval.

De radio heeft geen afstandsbediening: men kan er de laadvervolgknop ("dodemansknop") dus niet met bedienen. Tevens kan men er ook niet de belading mee stoppen!

Gebruik radio: druk **1x** op oranje knopje bovenop radio, **wacht** op een signaal en spreek dmv grote drukknop op zijkant radio, **nadat** Esso operator u eerst heeft geantwoord. Gelieve steeds de naam van het schip te vermelden!. Houd de boodschap bondig.

Stoppen van lading:

- is de verantwoordelijkheid van schipper: computerstop is slechts indicatief.
- bij gebruik noodstop is sluitijd van de walafsluiter nog ± 1 minuut = ca. 6 m³. Voorzie dus de nodige vrije ruimte in de laadtanks.
- hou 5 m³ plaats om de laadarm en dekleidingen te ledigen. Na stoppen wordt de laadarm doorgeblazen met stikstof door beladers.
- stop progressief en langzaam, vermijd drukschokken. Hou er rekening mee dat walpompdruk 10 bar kan zijn.
- afkoppelen → blindflens laadarm plaatsen, pakking en 8 bouten. Laadarm terug in rustpositie in slot vergrendelen (borgpen).
- Steeds 30 minuten relaxatietijd in acht nemen na einde volledige lading en doorblazen van de laadarm vooraleer meet- of monstermateriaal in vloeistof te brengen!