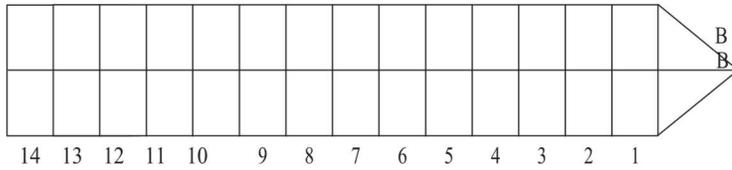


BELADEN DES SCHIFFES (So komplett möglich ausfüllen)

Ladeplan:



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	

Kreis vereinbarten low-flow

Zutreffendes bitte ankreuzen: * $W = \text{Wartesteiger} / B = \text{Berth/steiger}$

Bei allen geschlossen Schiffen ist es erforderlich, einen „Fuß“ Produkt in alle für diese Ladung geplanten Ladetanks zu laden. Dies gilt nicht für schwarze Produkte wie z.B. IFO, VGO,

"1. Fuß Beladung " erforderlich: JA

Die Ladetanks müssen in einer Ladegeschwindigkeit befüllt werden, die sich nach dem Durchmesser der Leitungen in die Ladetanks richtet:

- Der Inhalt pro Tank muss wie folgt berechnet werden: Durchmesser der Zufuhrleitung mal 2 (2D) + der Abstand vom Tankboden bis zur Oberseite der Zufuhrleitung.
- Der Kapitän erklärt, dass das angegebene Anfangsvolumen seiner Berechnung nach korrekt ist
- Das Anfangsvolumen beträgt: m3

Volumen jedes zu beladenden Ladetanks, der grösser als 75 m3ist: _____ JA (Erforderlich)

Minimal 4 geöffnete Ladetanks bei der „1. Fuss-Beladung“ JA (Erforderlich)

Die normale Ladegeschwindigkeit (hoher Durchfluss) von Kai-Seite beträgt: 400 à 500 m3/Std).

Sind die zu beladenden Ladetanks vollständig leer?: JA NEIN (Vorladung /Restvolumen anwesend)

Allgemein

Max.Druck während des Ladevorgangs:10BAR. Nach dem Laden wird die Leitung von der Landseite mit Stickstoff (N2/Inertgas) auf ca. 8 bar leer gedrückt!

- wurden die Überdruck-/Vakuumentile vor Anfang des Lade-/Löschvorganges kontrolliert? Ja Nein N/A*
- ist das System der Gaspendelleitung betriebsbereit ? (nach Werftaufenthalt/Raparatur) Ja Nein N/A*
- ist das Speigatt im Schanzkleid gut mit Dichtungen/Keilen abgeschlossen ? Ja Nein N/A*

Max. zugelassener Druck in Ladetanks = KPa (1 KPa = 10 mbar)

*N/A = Nicht Anwendbar

Spülung der Leitung: (Bei Ladung von LVN, HPFXR, AlkyMix und Catnafta)

Ist eine Spülung der Leitung erforderlich ? Ja (anzukreuzen durch das ladepersonal)

Wenn Sie die gesamte Lademenge mit Esso vereinbaren, berücksichtigen Sie dann bitte auch eventuelle Spülmengen, sodass die gesamte Spülmenge geladen werden kann.

Die totale Lademenge ist m3 +m3 Spülung =.....m3 in total

Für der Schiffskapitän oder Vertreter
Namen (groß schreiben), Datum und Unterschrift:

.....
.....

Für die Beladung / ESSO (03/5433585 oder 0032/35433585) :
Namen (groß schreiben), Datum und Unterschrift:

.....
.....

Wichtige Informationen, Erklärungen & Vereinbarungen:

Vorne (Kaisseite) an unseren Liegeplätzen B901, B903, B905 & B907 können Sie mit dem "Langsam-Knopf" am Ladearm die Ladegeschwindigkeit auf 260 m³/Std reduzieren (z.B. kurz bevor der Ladetank voll kommt). Hinterher können sie wieder schneller/mit einem höheren Durchsatz laden durch Betätigung des „Schnell-Knopfes“.

(Die Deckwache kann nicht selbst die "Erste Fuß " Beladung mit dem Schnell-Knopf bewilligen.Hierzu braucht man ein Esso Operator.)

Im hinteren Teil, an unseren Liegeplätzen B902, B904, B906 und B908 kann man ausschließlich mit hoher Geschwindigkeit (ca. 500 m³/Std.) laden.

Der Gaspindelarm (VAPOUR) befindet sich an den Liegeplätzen B901 & B905 ganz vorn am Kai (=1.Arm); am Liegeplatz B903 ist dieser weiter weg vom Land (=2. Arm).

Gaspindelarm und Produktarm dürfen einander niemals kreuzen. Dazu kann es notwendig sein mit dem Bug vorne fest zu machen!

Vereinbarungen:

Schiffe werden angemeldet via UAB.

Man benötigt immer eine Erlaubnis vom Esso Personal, bevor man den Ladearm anschließen darf. Immer Bolzen mit 2 Muttern benutzen. Maschine Bolzen sind nicht erlaubt!

Die vereinbarte Lademenge wird immer angegeben in Liters /15 C oder Liter/aktuell oder inTonnen

Die Dichte wird immer in air / 15 C angegeben. (Zur Berechnung der Dichte in vac (Vakuum) addiert man 1,1 zur angegebenen Dichte in Air. Beispiel: Dichte 980.0 in AIR = 981.1 in VAC).

Die Gangway muss immer an Bord gebracht werden. Am Ende des Ladevorgangs die Gangway langsam und vorsichtig wieder an Land lassen, ohne diese fallen zu lassen.

Die gelben Leitern an jedem Liegeplatz (2 pro Liegeplatz) sind Fluchtleitern.

Der Notstopp am Ladearm kann immer genutzt werden, um die Beladung zu stoppen. Ein Neustart ist allerdings nur möglich bei Restladevolumen > 100 M³.

Man hat ca. 4 Minuten Zeit, um durch Drücken des Totmannsknopf am Ladearm den Totmann-Alarm zu reaktivieren (man braucht sich also nicht weg zu bewegen). Nach 4 Minuten ohne Drücken des Knopfes wird der Ladevorgang gestoppt.

Der Gebrauch des Funkgeräts (Radio) ist nur zugelassen, um einen Notfall zu melden.

Das Funkgerät hat keine Fernbedienung: es ist nicht möglich mit diesem Gerät den Totmannsknopf oder den Notstopp zu aktivieren!

Gebrauch des Funkgerät :

Drücken Sie 1x auf den orangen Knopf oben auf dem Funkgerät (RiedelTon = Erlaubnis fragen). Nachdem der Lademeister geantwortet hat, können Sie ins Funkgerät sprechen, indem Sie den Knopf auf der Seite drücken. Bitte nennen Sie zunächst den Namen des Schiffes und halten Sie Ihre Nachricht so kurz wie möglich.

Beenden der Ladung:

- Liegt in der Verantwortung des Schiffes: der Computerstopp ist nur indikativ.
- Bei Gebrauch des Notstopps ist die Abschlusszeit des Landabschliessers \pm 1 Minute (= ca. 6 m³).Reservieren Sie daher ausreichend Freiraum in den Ladetanks.
- Weitere 5m³ Freiraum müssen für den Inhalt des Ladearms und der Deckleitungen nach dem Ladestopp bereit stehen. Der Lademeister wird den Ladearm mit Stickstoff leer drücken.
- Beenden Sie die Ladung progressiv und langsam, vermeiden Sie Druckstöße. Nehmen Sie Rücksicht darauf, dass der Landdruck möglich 10 bar ist.
- Abkoppeln, Blindflansch am Ladearm platzieren, Packung und 8 Bolzen. Den Ladearm zurück in die Ruheposition bringen und verriegeln.
- Nach Ende der Beladung immer 30 Minuten Ruhezeit nehmen, bevor Mess- oder Musterapparatur in die Flüssigkeit gebracht werden!