

SICHERHEITSCHECKLISTE SEESCHIFF* - BINNENTANKSCHIFF* / BINNENTANKSCHIFF

Name des See*- /Binnen* - Tankschiffs 1:

Ankunftsdatum: **Ankunftszeit:**

Name des Binnentankschiffs 2:

Ankunftsdatum: **Ankunftszeit:**

Ort: **Hafen:**

* Nichtzutreffendes streichen

Teil A - Flüssiges Massengut Allgemein - Physische Überprüfungen							
REGIONALE GESETZ- GEBUNG	Flüssiges Massengut - Allgemein		SEE- SCHIFF	BINNEN- TANK- SCHIFF 1	BINNEN- TANK- SCHIFF 2	Code	Bemerkungen
	1	Es besteht ein sicherer Zugang zwischen dem (Seeschiff-) Tankschiff und dem Binnentankschiff.				R	
L	L1	Die Befenderung wird als zufriedenstellend beurteilt. Die Fenderausrüstungen sind in Ordnung.				R	
B 3	2	Das Schiff ist unter Berücksichtigung der örtlichen Bedingungen sicher festgemacht.				R	
B 11	3	Das vereinbarte Kommunikationssystem zwischen den Schiffen ist betriebsbereit.				A R	UKW Kanal: Kommunikationssystem: Reservesystem:
L	4	Das Notschleppgeschirr ist ordnungsgemäß ausgelegt und positioniert, sofern vom Terminal gefordert.				R	
B 14	5	Die Feuerlöschschläuche und Brandbekämpfungsausrüstung des Schiffs sind in Position gebracht und bereit zum sofortigen Einsatz.				R	
B 6.1	7	Die Umschlagsschläuche des Schiffs, die Rohrleitungen und Übergabeleitungen (Manifold) sind in gutem Zustand, ordnungsgemäß angebracht und für den beabsichtigten Einsatz angemessen und geeignet.				R	
B 6.1	7.1	Alle Reduzierstücke sind zugelassen und mit den Ladungsleitungen und der Art der Ladung kompatibel.					
B 6.2	7.2	Alle Verbindungsflansche sind mit den entsprechenden Dichtungen versehen.					
B 6.3	7.3	Alle Flanschbolzen sind ordnungsgemäß angezogen.					
B 6.4	7.4	Die Schläuche haben genug Platz zur freien Bewegung.					
B 14	7.5	Alle Ventile sind überprüft und in der richtigen Stellung.					
B 5	7.6	Der Umschlagsbereich und die Flucht- und Rettungswege sind ausreichend beleuchtet.					
	8	Diese Zeile wurde absichtlich freigelassen.					

Teil A - Flüssiges Massengut Allgemein - Physische Überprüfungen							
REGIONALE GESETZ- GEBUNG	Flüssiges Massengut - Allgemein		SEE- SCHIFF	BINNEN- TANK- SCHIFF 1	BINNEN- TANK- SCHIFF 2	Code	Bemerkungen
L	9	Das Ladungsumschlagsystem ist ausreichend isoliert und entleert, um das sichere Entfernen der Blindflansche vor dem Anschließen zu ermöglichen.					
B 8	10	Speigatte und Stofffänger an Bord sind wirksam verschlossen, und Auffangbehälter sind in Position gebracht und leer.				R	
L	11	Zeitweilig entfernte Speigattverschlüsse werden ständig überwacht.				R	
	12	Diese Zeile wurde absichtlich freigelassen.					
B 7	13	Die nicht genutzten Lade-. Bunker-/ Gaspendelleitungsanschlüsse des Schiffs sind ordnungsgemäß gesichert.					
	14	Diese Zeile wurde absichtlich freigelassen.					
B 18	15	Falls gefordert wurden alle Schau-, Peil- und Probenahmeöffnungen verschlossen oder mit einer sich in gutem Zustand befindenden Flammenrückschlagsicherung geschützt.					
B 9	16	Seeventile und Außenbord-Auslassventile sind, wenn nicht genutzt, geschlossen und sichtbar gesichert. Die entfernbaren Teile zwischen Ballast- und Außenbord-Auslassleitungen sowie Ladungsleitungen sind entfernt.					
B 14	17.1	Alle Außentüren, Öffnungen und Fenster im Wohnbereich, der Storeräume sowie der Maschinenräume sind geschlossen. Maschinenraumventilationsklappen können offen sein.				R	
	17.2	Die Flüssiggasanlage ist am Hauptabsperrventil abgesperrt.					
L	18	Die Notfall- und Brandschutzpläne des Schiffs sind vorhanden.					Ort:

Ist das Schiff (bzw. sind die Schiffe) mit einem Inertgassystem (IGS) ausgerüstet bzw. muss es (müssen sie) damit ausgerüstet sein, sollten die folgenden Punkte physisch überprüft werden:

REGIONALE GESETZ- GEBUNG	Inertgassystem		SEE- SCHIFF	BINNEN- TANK- SCHIFF 1	BINNEN- TANK- SCHIFF 2	Code	Bemerkungen
L	19	Die Aufzeichnungsgeräte der Messausrüstungen für Druck und Sauerstoffgehalt des IGS sind in gutem Betriebszustand.				R	
L	20	Alle Ladetankatmosphären stehen unter Überdruck mit einem Sauerstoff-Volumengehalt von 8% oder weniger.				P R	
L	20L	Alle inertisierten Tanks sind mit einem Warnhinweis markiert bzw. gekennzeichnet.					

Teil B - Flüssiges Massengut Allgemein - Verbale Überprüfung

REGIONALE GESETZ- GEBUNG	Flüssiges Massengut - Allgemein		SEE- SCHIFF	BINNEN- TANK- SCHIFF 1	BINNEN- TANK- SCHIFF 2	Code	Bemerkungen
L	21	Die Schiffe sind bereit, sich aus eigener Kraft zu verholen. Ein Binnentankschiff ohne eigenen Antrieb sollte in der Lage sein, sich kurzfristig mit Hilfe eines bestimmten Schleppers / Schubbootes bewegen zu lassen.				P R	
B 10	22	Es gibt eine effektive Deckswache an Bord und angemessene Aufsicht über den Betrieb auf beiden Schiffen.				R	
L	22L	Auf jedem Schiff wurde ein Verantwortlicher für den geplanten Ladungsumschlag bestimmt.					
L	23	An Bord beider Schiffe ist genug Personal vorhanden, um mit einer Notsituation fertig zu werden.				R	
B 15.1	24.1	Die Verfahren für Ladungs-, Bunker- und Ballastumschlag sind abgestimmt worden.				A R	

Teil B - Flüssiges Massengut Allgemein - Verbale Überprüfung							
REGIONALE GESETZ- GEBUNG	Flüssiges Massengut - Allgemein		SEE- SCHIFF	BINNEN- TANK- SCHIFF 1	BINNEN- TANK- SCHIFF 2	Code	Bemerkungen
B 15.2	24.2	Der auslassseitige Druck der Ladungspumpe des anderen Schiffs wird geregelt, um dem zulässigen Arbeitsdruck der Ausrüstungen an Bord des Schiffs Rechnung zu tragen.				A R	
B 13	25	Die von beiden Schiffen zu benutzenden Notsignal- und Notstopverfahren sind erklärt und verstanden worden.				A	
B 2	26	Materialsicherheitsdatenblätter (MSDS) oder gleichwertige Unterlagen für die Ladungsübergabe sind, falls angefordert, ausgetauscht worden.				P + R	
B1	26L	Das Schiff ist für das zu ladende Produkt zugelassen.					
L	27	Die Gefahren im Zusammenhang mit giftigen Substanzen in der umzuschlagenden Ladung sind identifiziert und verstanden worden.					H ₂ S-Gehalt: Benzolgehalt:
	28	Es steht ein internationaler Feuerlösch-Landanschluss zur Verfügung.					
L	29	Das vereinbarte Tankentlüftungssystem wird benutzt.				A R	Methode:
	30.1	Die Anforderungen für geschlossenen Betrieb sind abgestimmt worden.				R	
B 12.1	30.2	Die Gaspendelleitung ist über entsprechende Leitungen mit der Gaspendelleitung des anderen Tankers verbunden, sofern dies gefordert ist				R	
B 12.3	30.3	Wenn Explosionsschutz gefordert ist, ist die Gaspendelleitung mit einer Flammenrückschlagsicherung und/oder mit einer Detonationssicherung ausgerüstet.				R	
B 12.2	31	Der Betrieb des Überdruck- und Unterdruckventile wurde geprüft. Das liefernde Schiff garantiert, dass die Pumpleistung nicht den maximal vereinbarten Arbeitsdruck überschreitet.				R	Vereinbarte max. Pumpleistung: (m ³ /h) Vereinbarter max. Druck: (kPa)
L	32	Wenn eine Gaspendelleitung angeschlossen ist, wurden die Betriebsparameter vereinbart.				A R	
B 16+17	33	Unabhängige Hochalarmmelder und/oder Notabschalter, wenn montiert, sind funktionstüchtig und wurden getestet.				A R	

Teil B - Flüssiges Massengut Allgemein - Verbale Überprüfung							
REGIONALE GESETZ- GEBUNG	Flüssiges Massengut - Allgemein		SEE- SCHIFF	BINNEN- TANK- SCHIFF 1	BINNEN- TANK- SCHIFF 2	Code	Bemerkungen
L	34	Ausreichende elektrische Isolierung ist an den Schiff/Schiff-Ladungs- und (gegebenenfalls) den Gaspendelleitungsanschlüssen vorhanden. Die Isolierung ist nur an Bord (Name des Schiffs) installiert.				A R	
	35	Diese Zeile wurde absichtlich freigelassen.					
B 14	36	Regelungen und Vorschriften für das Rauchen werden eingehalten und wurden vereinbart.				A R	
B 14	37	Die Vorschriften für den Umgang mit offenem Licht werden eingehalten.				A R	
L	38	Anforderungen an tragbare elektronische Geräte (z. B. Kommunikationsgeräte) werden eingehalten.				A R	
L	39	Taschenlampen sind von einem genehmigten Typ.					
L	40	Fest eingebaute UKW/UHF-Sende-/Empfangsgeräte und AIS befinden sich im korrekten Strommodus oder sind abgeschaltet.					
L	41	Tragbare UKW/UHF-Sende-/Empfangsgeräte sind von einem genehmigten Typ.					
B 14	42	Die Haupt-Funksendeantennen der Schiffe sind geerdet, und die Radargeräte sind abgeschaltet.					
B 14	43	Elektrokabel zu tragbaren elektrischen Geräten innerhalb der Gefahrenzone sind vom Netz getrennt.					
L	44	Fenster-Klimaanlagen sind vom Netz getrennt, wenn zutreffend.					
L	45	In den Wohnbereichen und/oder im Steuerhaus, sofern zutreffend, wird ein Überdruck aufrechterhalten.					
L	46	Es wurden Maßnahmen ergriffen, um eine ausreichende mechanische Belüftung im Pumpenraum, sofern zutreffend, sicherzustellen.				R	
B 4	47	Es gibt Vorkehrungen für eine Flucht bzw. sind die Vorrichtungen für die Aufnahme von Personen im Notfall einsatzbereit.					

Teil B - Flüssiges Massengut Allgemein - Verbale Überprüfung							
REGIONALE GESETZ- GEBUNG	Flüssiges Massengut - Allgemein		SEE- SCHIFF	BINNEN- TANK- SCHIFF 1	BINNEN- TANK- SCHIFF 2	Code	Bemerkungen
L	48	Die Wetterbedingungen, maximalen Wind- und Dünungskriterien für den Betrieb sind abgestimmt worden. Stoppen der Ladung bei: Abkoppeln bei: Verlassen des Liegeplatzes bei:				A	
L	49	Sicherheitsprotokolle wurden, sofern zutreffend, zwischen den Sicherheitsverantwortlichen/-offizieren der Schiffe vereinbart.				A	
L	49L	Sicherheitsprotokolle wurden für die Besatzung des einen Schiffs für das Betreten des anderen Schiffs vereinbart. Das Sicherheitsprotokoll für das zu betretende Schiff befindet sich:					
L	50	Falls zutreffend, wurden Verfahren für die Entgegennahme von Stickstoff entweder für das Inertisieren oder Spülen von Schiffstanks oder für das Spülen von Leitungen vereinbart.				A P	

Teil B - Flüssiges Massengut Allgemein - Verbale Überprüfung

Ist das Schiff (Sind die Schiffe) mit einem Inertgassystem (IGS) ausgerüstet bzw. muss es (müssen sie) damit ausgerüstet sein, sollten die folgenden Aussagen abgeklärt werden:

REGIONALE GESETZ- GEBUNG	Inertgassystem		SEE- SCHIFF	BINNEN- TANK- SCHIFF 1	BINNEN- TANK- SCHIFF 2	Code	Bemerkungen
L	51	Das IGS ist, sofern zutreffend, voll funktionstüchtig und in gutem Betriebszustand.				P	
L	52	Decksverschlüsse oder Ähnliches, sofern zutreffend, befinden sich in gutem Betriebszustand.				R	
L	53	Die Flüssigkeitspegel in Rückschlagventilen gegen Druck/Vakuum sind korrekt, falls zutreffend.				R	
L	54	Die fest eingebauten und mobilen Sauerstoffanalysegeräte sind geeicht worden und funktionieren ordnungsgemäß.				R	
L	55	Alle einzelnen Inertgasventile der Tanks (falls montiert) sind ordnungsgemäß eingestellt und verschlossen.				R	
L	56	Alle für den Verladebetrieb zuständigen Mitarbeiter sind sich bewusst, dass bei Ausfall der Inertgasanlage der Löschbetrieb einzustellen und das andere Schiff zu benachrichtigen ist.					

Wenn das Schiff mit einem Rohölspülsystem ausgerüstet ist und beabsichtigt, eine Rohölspülung vorzunehmen, sind folgende Aussagen abzuklären:

REGIONALE GESETZ- GEBUNG	Rohölspülung		SEE- SCHIFF	BINNEN- TANK- SCHIFF 1	BINNEN- TANK- SCHIFF 2	Code	Bemerkungen
L	57	nicht zutreffend					
L	58	nicht zutreffend					

Teil B - Flüssiges Massengut Allgemein - Verbale Überprüfung

Wenn das Schiff beabsichtigt, eine Tankreinigung am Liegeplatz vorzunehmen, sind die folgenden Aussagen abzuklären:

REGIONALE GESETZGEBUNG		Tankreinigung	SEE-SCHIFF	BINNEN-TANK-SCHIFF 1	BINNEN-TANK-SCHIFF 2	Code	Bemerkungen
L	59	Während des Aufenthaltes des Schiffs längsseits des anderen Schiffs sind Tankreinigungsaktivitäten.	JA NEIN*	JA NEIN*	JA NEIN*		
L	60	Falls ja, sind die Verfahren und Genehmigungen für die Tankreinigung vereinbart worden.					
L	61	Es wurde die Genehmigung für eine Entgasung von der zuständigen Behörde erteilt.	JA NEIN*	JA NEIN*	JA NEIN*		

*Streichen Sie Ja oder Nein wie zutreffend

Teil C - Flüssige Chemikalien als Massengut - Verbale Überprüfung

REGIONALE GESETZGEBUNG		Flüssige Chemikalien als Massengut	SEE-SCHIFF	BINNEN-TANK-SCHIFF 1	BINNEN-TANK-SCHIFF 2	Code	Bemerkungen
L	1	Es sind Material Sicherheitsdatenblätter vorhanden, die die notwendigen Angaben für den sicheren Umschlag der Ladung liefern.					
L	2	Es wurde eine Inhibitionsbescheinigung des Herstellers, falls zutreffend, übergeben.				P	
L	3	Es stehen, sofern zutreffend, ausreichende Schutzkleidungen und Schutzausrüstungen (einschließlich umluftunabhängige Atemschutzgeräte) zur sofortigen Benutzung bereit, die für das umgeschlagene Produkt geeignet sind.					
L	4	Es wurden Gegenmaßnahmen gegen versehentlichen persönlichen Kontakt mit der Ladung vereinbart.					
L	5	Die Umschlagsquote ist kompatibel mit dem automatischen Abschaltssystem, falls eines benutzt wird.				A	

Teil C - Flüssige Chemikalien als Massengut - Verbale Überprüfung							
REGIONALE GESETZ-GEBUNG	Flüssige Chemikalien als Massengut		SEE-SCHIFF	BINNEN-TANK-SCHIFF 1	BINNEN-TANK-SCHIFF 2	Code	Bemerkungen
L	6	Die Messinstrumente und Alarmvorrichtungen des Ladungssystems sind korrekt eingestellt und in Ordnung.					
L	7	Tragbare Gasspürgeräte stehen ohne weiteres für die umgeschlagenen Produkte bereit.					
L	8	Es wurden Informationen zu Brandbekämpfungsausrüstungen und -verfahren ausgetauscht.					
L	9	Die Übergabeschläuche sind aus einem geeigneten Material und resistent gegenüber der Einwirkung der umgeschlagenen Produkte.					
L	10	Der Ladungsumschlag erfolgt mit dem fest eingebauten Rohrleitungssystem.				P	
	11	Diese Zeile wurde absichtlich freigelassen.					
L	12	Falls gefordert, steht ein Wassersprühsystem (Berieselungsanlage) im Bereich des Ladedecks zur sofortigen Benutzung bereit.					

Teil D - Flüssiggas als Massengut – Verbale Überprüfung							
REGIONALE GESETZ-GEBUNG	Flüssiggas als Massengut		SEE-SCHIFF	BINNEN-TANK-SCHIFF 1	BINNEN-TANK-SCHIFF 2	Code	Bemerkungen
L	1	Es sind Material Sicherheitsdatenblätter vorhanden, die die notwendigen Angaben für den sicheren Umschlag der Ladung liefern.					
L	2	Es wurde eine Inhibitionsbescheinigung des Herstellers, falls zutreffend, übergeben.				P	
L	3	Das Wassersprühsystem (Berieselungsanlage) im Bereich des Ladedecks steht zur sofortigen Benutzung bereit.					
L	4	Es stehen, sofern zutreffend, ausreichende Schutzkleidungen und Schutzausrüstungen (einschließlich umluftunabhängige Atemschutzgeräte) zur sofortigen Benutzung bereit, die für die umgeschlagenen Produkte geeignet sind.					

Teil D - Flüssiggas als Massengut – Verbale Überprüfung							
REGIONALE GESETZ- GEBUNG	Flüssiggas als Massengut		SEE- SCHIFF	BINNEN- TANK- SCHIFF 1	BINNEN- TANK- SCHIFF 2	Code	Bemerkungen
L	5	Laderäume und Räume zwischen Barrieren sind, wie erforderlich, inertisiert oder mit trockener Luft gefüllt.					
L	6	Alle ferngesteuerten Ventile sind funktionstüchtig.					
L	7	Die erforderlichen Ladungspumpen und Kompressoren sind in gutem Zustand, und die maximalen Betriebsdrücke wurden zwischen den Schiffen vereinbart.				A	
L	8	Die Wiederverflüssigungs- oder Verdampfungskontrolltechnik, sofern zutreffend, ist in gutem Zustand.					
L	9	Die Gasspürausrüstung ist ordnungsgemäß für die Ladung eingestellt, kalibriert, geprüft und inspiziert worden und ist in gutem Zustand.					
L	10	Die Messinstrumente und Alarmvorrichtungen des Ladungssystems sind korrekt eingestellt und in Ordnung.					
L	11	Die Notstoppsysteme wurden getestet und funktionieren ordnungsgemäß.					
L	12	Beide Schiffe haben sich gegenseitig über die Schließgeschwindigkeit der Ventile, Automatikventile bzw. ähnlicher Vorrichtungen der Notstoppsysteme informiert.				A	Schiff 1: Schiff 2:
L	13	Zwischen den Schiffen wurden Informationen über die maximalen/minimalen Temperaturen/Drücke der umzuschlagenden Ladung ausgetauscht.				A	
L	14	Die Ladetanks sind während des Ladungsumschlags jederzeit vor versehentlichem Überfüllen geschützt.					
L	15	Der Kompressorraum, sofern zutreffend, ist ordnungsgemäß belüftet, der Elektromotorenraum steht ordnungsgemäß unter Druck und das Alarmsystem funktioniert.					
L	16	Die Überdruckventile sind korrekt eingestellt, und die tatsächlichen Einstellwerte der Überdruckventile werden deutlich und sichtbar angezeigt. (Einstellungen unten eintragen).					
L	17	Die Betriebsparameter (Öffnungsdruck) der Druckventile (maximal zulässiger Einstelldruck der Sicherheitsventile) beider Schiffe wurden berücksichtigt und vereinbart.					

Teil D - Flüssiggas als Massengut – Verbale Überprüfung							
REGIONALE GESETZ- GEBUNG	Flüssiggas als Massengut		SEE- SCHIFF	BINNEN- TANK- SCHIFF 1	BINNEN- TANK- SCHIFF 2	Code	Bemerkungen
L	18	Die (Hafen-)Behörden wurden, falls erforderlich, vor dem Ladungsumschlag informiert.				P	
L	19	Sofern von den (Hafen-)Behörden gefordert, wurde ein externer Koordinator benannt und befindet sich als verantwortlicher Koordinator für den geplanten Ladungsumschlag zwischen den Schiffen an Bord.				P	Name des externen Koordinators: Reederei:

Bemerkungen
Einstellungen Überdruckventile:

ERKLÄRUNG

Wir, die Unterzeichneten, haben die obigen Punkte in Teil A und B sowie, wo zutreffend, in Teil C oder D gemäß den Anweisungen überprüft und uns vergewissert, dass die von uns vorgenommenen Einträge richtig sind.

Wir haben auch Vorkehrungen getroffen, um nach Erfordernis wiederholt Überprüfungen durchzuführen, und haben vereinbart, dass die in der Checkliste mit dem Codebuchstaben 'R' gekennzeichneten Punkte in Abständen von maximal Stunden erneut zu überprüfen sind.

Sollte sich nach unserer Kenntnis der Status einer Position ändern, werden wir die andere Partei unverzüglich informieren.

See-* / Binnen-* Tankschiff 1	Binnentankschiff 2
Name:	Name:
Rang:	Rang:
Unterschrift:	Unterschrift:
Datum:	Datum:
Uhrzeit:	Uhrzeit:

Nachweis der wiederholten Überprüfungen:

Datum:								
Uhrzeit:								
Kürzel für See*-/ Binnen- * Tankschiff 1:								
Kürzel für Binnentankschiff 2:								

* Nichtzutreffendes streichen

