

**RÈGLEMENT RELATIF AU CHARGEMENT ET AU DÉCHARGEMENT  
D'ALLÈGES AUX QUAIS DE LA TOTAL RAFFINADERIJ ANTWERPEN**

1. Toutes les opérations à bord concernant le chargement et le déchargement, doivent être effectuées sous l'entière et unique responsabilité du capitaine ou de son remplaçant.
2. Conformément au Règlement Général pour la Protection du Travail (RGPT) et à la législation fédérale et régionale concernant l'obligation de veiller au bien-être des tiers, le personnel des allèges est obligé de porter des équipements de protection individuelle lors du chargement et du déchargement et dans les zones de chargement et de déchargement. Les équipements de protection individuelle sont composés au minimum d'un vêtement de travail à manches longues et de pantalons longs (de préférence une salopette), de chaussures de sécurité et d'un casque. Pendant la connexion et la déconnexion des flexibles, le port de gants de travail est obligatoire. Le garde de pont est obligé de porter ses lunettes de sécurité pendant toute l'opération de chargement et de déchargement. Pendant les chargements et les déchargements d'essence, les chargements de benzène ou le déchargement de produits à haute teneur en benzène, en plus des équipements de protection individuelle mentionnés ci-dessus, le port d'une protection respiratoire est obligatoire lors de la connexion et de la déconnexion.
3. Les dispositions du "Règlement de Police du Port d'Anvers" doivent être scrupuleusement respectées, et plus précisément l'article 103 et les articles 106 jusqu'à 113 concernant "les dispositions particulières d'application pour le Marshall dock".
4. Toutes les règles ADN restent en vigueur.
5. Les flexibles de chargement ou déchargement appartenant à l'allège ou à la TOTAL RAFFINADERIJ ANTWERPEN, doivent être en bon état. Le capitaine doit produire les certificats de test de pression de ses flexibles de chargement et déchargement à la demande de la TRA.
6. Les connexions des flexibles de chargement et de déchargement, aussi bien à bord qu'à quai, doivent être pourvues de nouveaux joints, les brides doivent être munies de tous les boulons et suffisamment serrées. Les flexibles doivent avoir suffisamment de mou pour suivre les mouvements normaux de l'allège sans se détériorer. Les chargements d'essence se feront avec récupération des gaz émanés lors du chargement. La connexion du flexible de récupération des gaz émanés, tant à bord que sur le quai, sera pourvue d'un joint étanche. Tous les boulons doivent être introduits dans les brides. Le flexible de récupération des gaz dégagés doit avoir suffisamment de mou pour suivre les mouvements normaux de l'allège sans endommager le flexible.
7. La connexion et déconnexion de l'allège se fait toujours sous la surveillance du personnel de TOTAL RAFFINADERIJ ANTWERPEN; la manipulation des engins de levage (winches), bras de chargement et déchargement, gangways hydrauliques, est effectuée EXCLUSIVEMENT par le personnel de TRA, de même que la fermeture et l'ouverture des vannes sur les quais. Seul l'appareil "Arrêt d'urgence" pourra être activé par le personnel de bord au moyen du "DODEMANSTOESTEL" (bouton d'homme mort) ou de l'Arrêt d'urgence sur le quai. Lors de chargements d'allèges aux appointements maritimes de TRA, l'ARRÊT D'URGENCE peut être activé au moyen de la radio portative et depuis l'appointement. L'arrêt d'urgence ferme les vannes sur le mât de charge / décharge.
8. Avant d'entamer le chargement, le personnel de bord doit ouvrir les robinets nécessaires à bord. Ce n'est qu'ensuite qu'il donne l'autorisation au personnel de quai d'ouvrir le robinet sur le quai. Le chargement ne commencera qu'après que le «bouton d'homme mort» ait été activé par le personnel de bord. Ceci permettra d'ouvrir la vanne automatique sur le mât de charge.
9. Pour éviter la production d'électricité statique, le personnel de bord doit veiller à ce que la vitesse de chargement dans la phase initiale ne dépasse jamais 1m/sec. et ceci jusqu'à ce qu'il y ait 30 cm de liquide au-dessus de l'ouverture d'admission (ceci ne vaut pas pour le mazout et les gaz).
10. Il est interdit d'amarrer, même temporairement, le long d'une allège en chargement ou déchargement.
11. A bord, le chargement ou le déchargement doit être suivi sous surveillance permanente et compétente du pont. Ce garde de pont doit avoir au minimum 18 ans.
12. Le bateau est équipé pour fonctionner à partir de la timonerie et approuvé par TRA (liste de contrôle). Lors du chargement ou du déchargement il y a toujours 2 personnes présentes. La première personne est toujours présente dans la timonerie et s'occupe de la communication avec TRA par radio. Lors du démarrage / de l'arrêt la deuxième personne doit être obligatoirement présente sur le pont. Ensuite la deuxième personne fera au moins toutes les 30 minutes un tour de contrôle sur le pont. Pendant toute l'opération les deux personnes sont immédiatement disponibles et accessibles pour TRA.
13. Avant le chargement, TOTAL Raffinaderij Antwerpen prête un «appareil d'homme mort» à l'équipage, qui doit être utilisé pendant le chargement. Cet appareil a 3 fonctions:
  - 1 La première fois que le bouton d'homme mort est enfoncé par le personnel de bord est le signal que tout est prêt à bord pour entamer le chargement.
  - 2 Activer de manière régulière l'«homme mort» au moyen du bouton-poussoir sur l'«appareil d'homme mort»; en cas de non-activation, la lampe clignotante bleue sur l'appointement se mettra en marche; si l'on ne réagit toujours pas, une sonnerie se mettra en marche. Si l'équipage ne réagit toujours pas, le chargement sera automatiquement arrêté.
  - 3 Permet à l'équipage en cas d'incidents éventuels, tant à bord que sur le quai, d'activer un arrêt d'urgence de l'opération de chargement (fermeture de la vanne d'urgence sur l'installation de chargement). En cas de panne ou d'indisponibilité de ce «appareil d'homme mort» le chargement à bord du navire devra être suivi par au moins 2 membres du personnel de bord sur le pont dans la zone de chargement.

14. TOTAL Raffinaderij Antwerpen prête aussi un câble pour la sécurité de surremplissage qui doit être relié à l'alarme de haut niveau des citernes du bateau. En cas d'alarme de haut niveau sur une des citernes du bateau, le chargement sera arrêté (la vanne automatique sur le bras de charge se ferme).
15. L'appareil "Dodeman" et "PROTECTION DE SURCHARGE" sera remis en bon état au personnel de la TRA avant le départ de l'allège, au moment de la réception des papiers de chargement. Les dommages ou perte constatés seront facturés au propriétaire / armateur du navire.
16. Les opérations de chargement et déchargement seront suivies par le personnel de quai et au moyen de caméras par le personnel de la chambre de contrôle sur les écrans situés dans la chambre de contrôle. Le personnel de bord doit convenir préalablement des moyens de communication à utiliser avec le personnel de quai. Au cas où le personnel de quai ne se trouverait pas sur place, l'équipage dispose sur le quai d'un klaxon, d'un interphone et du téléphone (numéros de la salle de contrôle 5359 / 5360 ET de l'appareil "Arrêt forcé" et "Dodemanstoestel")
17. Il est interdit en toutes circonstances de fumer à bord ou sur le quai. Cette règle est d'application même si l'on ne charge ou ne décharge pas.
18. TOUS les appareils culinaires, de chauffage ou les frigos à flamme nue doivent être mis hors service dès que l'allège accoste aux quais de la TOTAL RAFFINADERIJ ANTWERPEN. Pour les installations au gaz, ceci se fait en fermant la vanne principale du gaz.
19. Les moteurs et appareils électriques (inclus téléphone mobile), sauf ceux qui seraient antidéflagrants, doivent être déconnectés.
20. Pendant le chargement ou le déchargement les couvercles des citernes, les trous de regard ou de jaugeage doivent rester fermés. Seul le trou de jaugeage (ou de regard) du compartiment en chargement peut être ouvert.
21. Les portes, les fenêtres et la ventilation des cabines ou de la salle des machines doivent rester fermées pendant le chargement ou déchargement.
22. Tant que l'allège se trouve le long des quais du TRA, il est strictement interdit d'effectuer des travaux à bord comme piquer de la rouille, travailler avec production d'étincelles, poncer au moyen d'appareils électriques, effectuer des travaux dans la salle des machines, etc...
23. Toute irrégularité (pollution, avarie...) sera immédiatement signalée à la salle de contrôle (tel. 5359 / 5360). TRA comme concessionnaire et étant responsable de la sécurité et de l'état des quais, a le pouvoir d'imposer, aux frais du pollueur, toutes les mesures jugées nécessaires. TRA pourra donc, aux frais du pollueur, faire appel aux sapeurs-pompiers de la raffinerie, informer les autorités portuaires, ou appointer une firme spécialisée en nettoyage industriel. Le pollueur ne pourra en aucun cas refuser la facture de ces interventions, à moins de prouver qu'il a pris lui-même les mesures nécessaires pour remédier à la situation et que la contamination était déjà complètement nettoyée avant l'arrivée sur place de l'intervention appelée par TRA. Le pollueur est responsable pour tous les restants de la pollution. Toutes les demandes en dommage et intérêts par tiers seront à charge du pollueur.
24. Le fait de ne pas observer ce règlement engage exclusivement la responsabilité du propriétaire ou du capitaine de l'allège.
25. Le transfert de produits entre deux allèges est strictement interdit le long des quais de la raffinerie.
26. L'accès aux espaces restreints de l'allège (par exemple les citernes) est interdit lors de l'amarrage le long des quais du TRA, sauf en cas de permission explicite du responsable TRA et pourvu que toutes les mesures légales de sécurité aient été prises.
27. La cuve de collecte des fuites pour déconnecter le bras de charge ou la conduite de récupération des vapeurs doit être suffisamment grande. La vidange du bras de charge se fait à la pression atmosphérique dans la citerne la plus basse du bateau. Il faut d'abord (si possible) ouvrir le drain à bord vers la cuve de collecte des fuites. Lorsqu'il est vide et après accord du personnel de TRA, les vannes à bord (collecteur du bateau) et sur le quai doivent être fermées. Ensuite, la bride de connexion doit être libérée avec prudence. En cas de problème (présence de beaucoup de produit) pendant la déconnexion, fermer immédiatement le bride d'accouplement et avertir le Area Manager (5357).
28. Pendant les opérations de chargement/déchargement les avertisseurs de niveau à bord sont-ils mis en marche ?
29. Il est interdit de ventiler les citernes du navire aux longs des quais de la raffinerie Total

### **DECLARATION DU CAPITAINE**

Comme capitaine du T/L ..... je déclare

- 1 que j'ai reçu le « Règlement relatif au chargement et déchargement d'allèges aux quais de la TOTAL RAFFINADERIJ ANTWERPEN » et que tous les membres de mon équipage sont au courant de ce règlement.
- 2 que lors du voyage précédent mon allège n'a transporté que des produits pétroliers et / ou a été nettoyée ; produit transporté lors du dernier voyage .....
- 3 que pendant toute la durée du chargement / déchargement, il se trouvera à bord au moins un membre de l'équipage certifié ADN(R)

Date:.....	Signature du capitaine ou de son délégué : .....	No. de téléphone :.....
Heure:.....		No. Europe :.....

**EN CAS D' INCENDIE TÉLÉPHONEZ No. 6 6 6 6**

**EN CAS D'ACCIDENT AVEC BLESSÉS TÉLÉPHONEZ No. 7 7 7 7**