

# **Aanhangsel II**

## **behorende bij de Uitvoeringsregeling**

(artikel 5.01, onderdeel d)

### **Eisen aan het nalenssysteem**

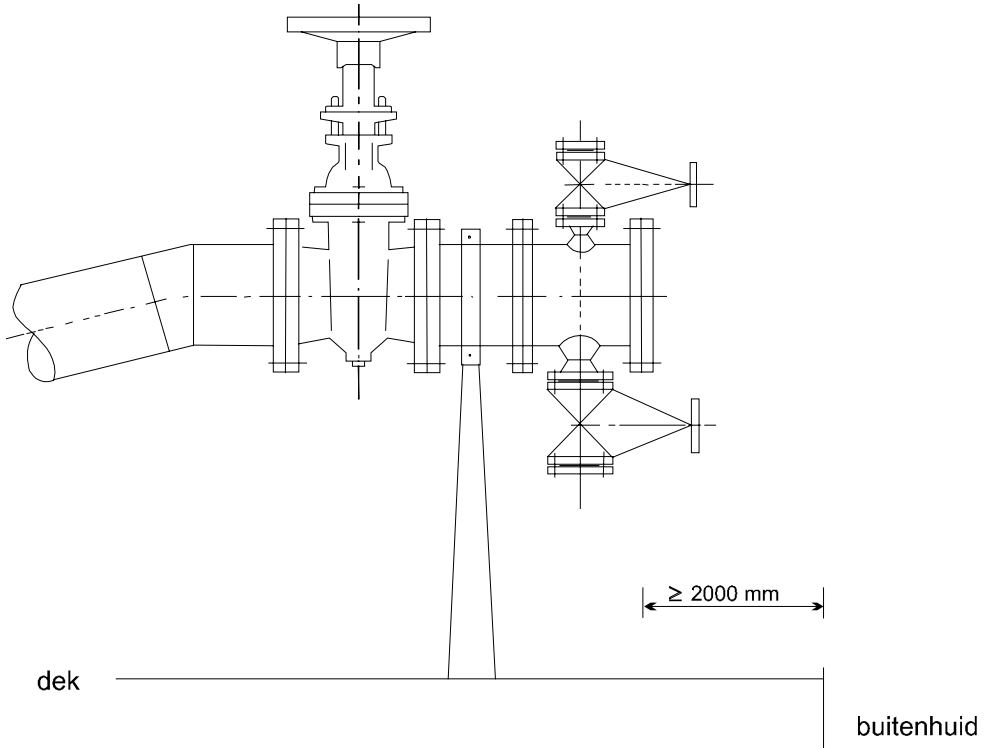
1. Het nalenssysteem moet vast op het schip geïnstalleerd zijn.
2. De walaansluiting van de laad- en losleiding, waarmee geladen of gelost wordt, moet voorzien zijn van een inrichting voor de afgifte van restlading overeenkomstig model 1.
3. Het nalenssysteem moet voor de ingebruikname met water als beproevingsmiddel door een door de bevoegde autoriteiten toegelaten onderzoeksbureau worden beproefd. Beproeving en vaststelling van de resthoeveelheden moeten geschieden overeenkomstig model 2. Wordt het systeem later omgebouwd dan dient voor de hernieuwde ingebruikname dezelfde beproeving uitgevoerd te worden.  
De volgende resthoeveelheden mogen niet worden overschreden:
  - i. bij dubbelwandige schepen:
    - a. 5 liter gemiddeld per ladingtank;
    - b. 15 liter per pijpleidingsysteem;
  - ii. bij enkelwandige schepen:
    - a. 20 liter gemiddeld per ladingtank;
    - b. 15 liter per leidingsysteem.

De als uitkomst van de beproeving van het nalenssysteem vastgestelde resthoeveelheden moeten in het bewijs overeenkomstig model 3 worden vermeld. Dit bewijs moet aan boord van het schip worden meegevoerd.

# Aanhangsel II

Model 1

## Inrichting voor de afgifte van resthoeveelheden



Koppeling voor de afgifte van resthoeveelheden.

Koppeling conform de normen:

- EN 14 420-6 DN 50 (mannelijke aansluiting) of
- EN 14 420-7 DN 50 (mannelijke aansluiting).

Alternatieve koppelingen die aan hogere of gelijkwaardige eisen voldoen mogen worden toegepast.

# Aanhangsel II

## Model 2

### Beproeving van het nalenssysteem

1. Voor de aanvang van de beproeving moeten de ladingtanks en de bijbehorende pijpleidingen schoon zijn. De ladingtanks moeten zonder risico betreden kunnen worden.
2. Tijdens de beproeving mogen slagzij en trim van het schip niet boven de normale operationele waarden liggen.
3. Tijdens de beproeving moet een tegendruk worden gegarandeerd van ten minste 300 kPa (3 bar) ter plaatse van de inrichting voor de afgifte aan de losleiding.
4. De beproeving moet inhouden:
  - a. het met water vullen van de ladingtank totdat de zuigmond in de ladingtank onder water staat;
  - b. het leeg pompen en het met behulp van het nalenssysteem ledigen van de ladingtanks en de bijbehorende pijpleidingen;
  - c. het op de volgende plaatsen verzamelen van waterrestanten:
    - in de nabijheid van de zuigmond;
    - op de bodem van de ladingtank waarop water is achtergebleven;
    - op het laagste punt van de lospomp;
    - op alle laagste punten van de bijbehorende pijpleidingen tot aan de inrichting voor de afgifte.
5. De hoeveelheid, overeenkomstig punt 4, onder c, verzameld water moet nauwkeurig worden vastgesteld en in de verklaring van de beproeving van het nalenssysteem overeenkomstig model 3 worden vermeld.
6. De bevoegde autoriteit of het erkende classificatiebureau moet alle voor de beproeving vereiste operationele handelingen in de verklaring van de beproeving vastleggen.

Deze verklaring moet ten minste de volgende gegevens bevatten:

  - trim van het schip tijdens de beproeving;
  - slagzij van het schip tijdens de beproeving;
  - volgorde waarin de ladingtanks gelost werden;
  - tegendruk aan de inrichting voor de afgifte;
  - resthoeveelheid per ladingtank;
  - resthoeveelheid per pijpleidingsstelsel;
  - duur van het nalenzen;
  - ingevuld ladingtankplan.

# Aanhangsel II

## Model 3

### Verklaring inzake de beproeving van het nalensysteem

Toegelaten : Naam : \_\_\_\_\_

onderzoeksbureau Adres : \_\_\_\_\_

1. Naam van het schip : \_\_\_\_\_
2. Officieel scheepsnummer of metingsmerk : \_\_\_\_\_
3. Tankschip van het type : \_\_\_\_\_
4. Certificaat van Goedkeuring nr. : \_\_\_\_\_
5. Datum van de beproeving : \_\_\_\_\_
6. Plaats van de beproeving : \_\_\_\_\_
7. Aantal ladingtanks : \_\_\_\_\_
8. Tijdens de beproeving zijn de volgende resthoeveelheden gemeten:

Ladingtank 1 : \_\_\_\_\_ Liter Ladingtank 2 : \_\_\_\_\_ Liter

Ladingtank 3 : \_\_\_\_\_ Liter Ladingtank 4 : \_\_\_\_\_ Liter

Ladingtank 5 : \_\_\_\_\_ Liter Ladingtank 6 : \_\_\_\_\_ Liter

Ladingtank 7 : \_\_\_\_\_ Liter Ladingtank 8 : \_\_\_\_\_ Liter

Ladingtank 9 : \_\_\_\_\_ Liter Ladingtank 10 : \_\_\_\_\_ Liter

Ladingtank 11 : \_\_\_\_\_ Liter Ladingtank 12 : \_\_\_\_\_ Liter

Gemiddelde per ladingtank : \_\_\_\_\_ Liter

Pijpleidingsysteem 1 : \_\_\_\_\_ Liter

Pijpleidingsysteem 2 : \_\_\_\_\_ Liter

9. Tijdens de beproeving was de tegendruk aan de inrichting voor de afgifte: \_\_\_\_\_ kPa.

10. De ladingtanks werden in de volgende volgorde gelost :

Ladingtank \_\_, Ladingtank \_\_, Ladingtank \_\_, Ladingtank \_\_, Ladingtank \_\_, Ladingtank \_\_,  
Ladingtank \_\_, Ladingtank \_\_, Ladingtank \_\_, Ladingtank \_\_, Ladingtank \_\_, Ladingtank \_\_,

11. De trim van het schip tijdens de beproeving was \_\_\_\_\_ m,  
en de slagzij was \_\_\_\_\_ m naar stuurboord/bakboord.

12. Het totale nalenzen duurde \_\_\_\_\_ uren.

Stempel

\_\_\_\_\_  
(Datum)

\_\_\_\_\_  
(naam en handtekening van degene  
die het onderzoek heeft verricht)