

ภาคผนวก ข

เอกสารประกอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ
แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ภาคผนวก ข-1

คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และ
ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงาน
ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม



คำสั่งการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ที่ ๑๖๖ /๒๕๕๕

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และติดตามตรวจสอบ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทำเทียบเรือของบริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด

ตามที่ได้มีคำสั่งการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ที่ ๒๖/๒๕๕๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือของบริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด ลงวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๕๓ คำสั่งการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ที่ ๑๓๗/๒๕๕๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือของบริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด (แก้ไขเพิ่มเติม ครั้งที่ ๑) ลงวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๕๓ และคำสั่งการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ที่ ๔/๒๕๕๒ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือ ของบริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด (แก้ไขเพิ่มเติม ครั้งที่ ๒) ลงวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๒ นั้น

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงองค์ประกอบของคณะกรรมการตามคำสั่งดังกล่าวข้างต้น ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๔ แห่งพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๒๒ จึงให้ยกเลิกคำสั่งดังกล่าวข้างต้น และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทำเทียบเรือของบริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด ขึ้นใหม่ โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- | | |
|---|---------------|
| ๑. รองผู้ว่าการที่ได้รับมอบหมายให้กำกับดูแล | ประธานกรรมการ |
| สายงานท่าเรืออุตสาหกรรม | |
| ๒. ผู้อำนวยการฝ่ายอำนวยการสำนักงานนิคมอุตสาหกรรม | กรรมการ |
| และท่าเรืออุตสาหกรรม | |
| ๓. ผู้แทนสิ่งแวดล้อมสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด | กรรมการ |
| ๔. ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | กรรมการ |
| ๕. ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ | กรรมการ |
| ๖. ผู้แทนจังหวัดระยอง | กรรมการ |
| ๗. ผู้แทนเทศบาลเมืองมาบตาพุด | กรรมการ |
| ๘. ผู้แทน... | |

- | | |
|---|---------------------|
| ๙. ผู้แทนกรมเจ้าท่า | กรรมการ |
| ๑๐. ผู้แทนสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖ สาขาระยอง | กรรมการ |
| ๑๑. ผู้แทนสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ ๑๓ | กรรมการ |
| ๑๒. ประธานชุมชนตากวน-อ่าวประตู่ หรือผู้แทน | กรรมการ |
| ๑๓. ประธานชุมชนกรอกยายชา หรือผู้แทน | กรรมการ |
| ๑๔. ประธานชุมชนหนองแฟบ หรือผู้แทน | กรรมการ |
| ๑๕. ประธานกลุ่มประมงเรือเล็กตากวน-อ่าวประตู่ หรือผู้แทน | กรรมการ |
| ๑๖. ประธานกลุ่มประมงเรือเล็กปากคลองตากวน หรือผู้แทน | กรรมการ |
| ๑๗. ประธานกลุ่มประมงเรือเล็กหาดแสงเงิน หรือผู้แทน | กรรมการ |
| ๑๘. ประธานกลุ่มประมงเรือเล็กหาดสุชาติ หรือผู้แทน | กรรมการ |
| ๑๙. ผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด | กรรมการและเลขานุการ |
| ๒๐. ผู้แทน บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด | กรรมการ |
| และผู้ช่วยเลขานุการ | |

ให้คณะกรรมการดังกล่าวข้างต้นมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. กำกับให้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข ติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อมและตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการทำเทียบเรือ บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด บนพื้นที่ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะ ๒ จังหวัดระยอง ตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการอื่น ๆ
 ๒. ให้คำปรึกษา เสนอแนะแนวทางและประสานงานการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม รวมถึงปัญหาข้อร้องเรียนของชุมชนอันเนื่องมาจากการดำเนินงานของโครงการและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 ๓. พิจารณาและให้ข้อคิดเห็นต่อข้อขึ้นตอนและวิธีการดำเนินงานที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ตลอดจนประสานงานกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
 ๔. ประสานงานกับหน่วยงาน หรือบุคคลที่เกี่ยวข้อง หรือเชิญเจ้าหน้าที่เพื่อให้ข้อมูลคำปรึกษาหรือข้อเสนอแนะได้ตามความจำเป็น
 ๕. ให้คณะกรรมการ ดำเนินการจัดให้มีการประชุมปรึกษาตามอำนาจหน้าที่ดังกล่าวข้างต้น เดือนละ ๑ ครั้ง ในช่วงการก่อสร้าง และทุกระยะเวลา ๓ เดือน ในช่วงดำเนินการ
- ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๖ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๕

ผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย



คำสั่งคณะกรรมการกำกับแผนปฏิบัติการป้องกัน แก๊ซ และติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือของบริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด
ที่ ๒ /๒๕๕๗

เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการท่าเทียบเรือ คลังเก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ของบริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด

ตามคำสั่งคณะกรรมการกำกับแผนปฏิบัติการป้องกัน แก๊ซ และติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือของบริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด ที่ ๐๐๑/๒๕๕๖ เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าเทียบเรือ คลังเก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ของบริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด ลงวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๕๖ นั้น

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงองค์ประกอบของคณะทำงานตามคำสั่งดังกล่าวข้างต้นให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงให้ยกเลิกคำสั่งดังกล่าวข้างต้น และแต่งตั้งคณะทำงานติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่าเทียบเรือ คลังเก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ของบริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด ขึ้นใหม่ โดยมีองค์ประกอบและหน้าที่ดังนี้

๑. องค์ประกอบ

| | |
|--|----------------|
| ๑.๑ ผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด | ประธานคณะทำงาน |
| ๑.๒ ผู้แทนสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ ๑๓ | คณะทำงาน |
| ๑.๓ ผู้แทนสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาระยอง | คณะทำงาน |
| ๑.๔ ผู้แทนเทศบาลเมืองมาบตาพุด | คณะทำงาน |
| ๑.๕ ผู้แทนชุมชนตากวน-อ่าวประดู่ | คณะทำงาน |
| ๑.๖ ผู้แทนชุมชนกรอกยายชา | คณะทำงาน |
| ๑.๗ ผู้แทนชุมชนหนองแพปล | คณะทำงาน |
| ๑.๘ ผู้แทนกลุ่มประมงเรือเล็กปากคลองตากวน | คณะทำงาน |
| ๑.๙ ผู้แทนกลุ่มประมงเรือเล็กหาดแสงเงิน | คณะทำงาน |
| ๑.๑๐ ผู้แทนกลุ่มประมงเรือเล็กตากวน-อ่าวประดู่ | คณะทำงาน |
| ๑.๑๑ ผู้แทนกลุ่มประมงเรือเล็กหนองแพปล | คณะทำงาน |
| ๑.๑๒ ผู้แทนกลุ่มประมงเรือเล็กหาดสุชาดา | คณะทำงาน |
| ๑.๑๓ ผู้แทนกลุ่มประมงเรือเล็กหาดพยุ | คณะทำงาน |
| ๑.๑๔ ผู้แทนกลุ่มประมงเรือเล็กหาดพลา | คณะทำงาน |

/๑.๑๕ ผู้แทนกลุ่ม

-๒-

| | |
|---|-----------------------------|
| ๑.๑๕ ผู้แทนกลุ่มประมงเรือเล็กหาดพลา-อู่ตะเภาสามัคคี | คณะทำงาน |
| ๑.๑๖ ผู้แทนบริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด | คณะทำงาน |
| ๑.๑๗ ผู้แทนสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด | คณะทำงานและเลขานุการ |
| ๑.๑๘ ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม | คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ |

๒. หน้าที่รับผิดชอบ

๒.๑ ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานท่าเทียบเรือ คลังเก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ของบริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด ให้เป็นไปตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้รับไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

๒.๒ ติดตามตรวจสอบมาตรการป้องกัน แก๊ซ และติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่าเทียบเรือ คลังเก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ของบริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด และกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง

๒.๓ พิจารณาให้ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้ตามความจำเป็น ในเรื่องของขั้นตอน และวิธีดำเนินงานที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

๒.๔ คณะทำงาน ฯ ประชุมเดือนละ ๑ ครั้ง หรือตามความเหมาะสม และให้พิจารณาความเหมาะสมของระยะเวลาในการตรวจสอบ และรายงานผลการดำเนินงาน ต่อคณะกรรมการกำกับแผนปฏิบัติการป้องกัน แก๊ซ และติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าเทียบเรือ คลังเก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ของบริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด

ทั้งนี้ ตั้งแต่นั้นเป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๕๗



ประธานคณะกรรมการกำกับแผนปฏิบัติการป้องกัน แก๊ซ และติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่าเทียบเรือ คลังเก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ของบริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด

ภาคผนวก ข-2

ใบอนุญาตชุดลอก ที่ 2/2561

เล่มที่ 313 (แบบ ข. ๒)



เลขที่ 24

ใบอนุญาตเลขที่ ๒ / ๒๕๖๑ กรมเจ้าท่า

ใบอนุญาตให้ บริษัท มาบตาพุด แสงจันทร์ จำกัด ขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดิน

อาศัยความตามมาตรา ๑๒๐ แห่ง พ.ร.บ. เติมน้ำในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๕๖ แก้ไขเพิ่มเติมโดยความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๐ ลงวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๑๕ และแก้ไขเพิ่มเติมโดย พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย ฉบับที่ ๑๔ พ.ศ. ๒๕๓๕

อนุญาตให้ บริษัท มาบตาพุด แสงจันทร์ จำกัด สืบค้น โดย นายเจริญ นกโชติวงศ์กุล
อยู่บ้านเลขที่ ๑๘ หมู่ที่ - ถนน ๒๐-๒๒

ตำบล มาบตาพุด อำเภอ เมืองระยอง จังหวัด ระยอง

ทำการ ขุดลอกร่องน้ำ โดย เรือขุดตามถนนกึ่งหน้า เลขทะเบียน

บริเวณ หน้าท่าเทียบเรือ บริษัท มาบตาพุด แสงจันทร์ จำกัด หมู่ที่ - ตำบล มาบตาพุด

อำเภอ เมืองระยอง จังหวัด ระยอง ขนาดกว้าง ๒๕๐ ม. ยาว ๕๗/๑๘.๕๖ ๑๕.๕๐ ม.

ระยะห่างจากฝั่ง ประมาณ ๕ กม. ตามแผนที่ส่งเขตที่แนบท้าย

โดยมีเงื่อนไขตามที่กำหนดไว้ด้านหลังใบอนุญาตนี้

ใบอนุญาตให้ใช้ได้ตั้งแต่ วันที่ ๓๑ เดือน ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๑

ถึงวันที่ ๓๐ เดือน เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๒

ออกใบอนุญาตเมื่อ วันที่ ๓๑ เดือน ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๑

ผู้รับใบอนุญาต นายเจริญ นกโชติวงศ์กุล
รับมอบอำนาจจาก...
๓๑ ม.ค. ๒๕๖๑

เงื่อนไขใบอนุญาตเลขที่ ๒ / ๒๕๖๑

ข้อ ๑. กรมเจ้าท่ามีสิทธิเรียกใบอนุญาตคืนได้ทุกเมื่อ ถ้ามีเหตุการณ์อย่างใดเกิดขึ้นดังต่อไปนี้:-

๑.๑ ผู้ได้รับอนุญาตได้ปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่กำหนดในข้อ ๓. ๒๕๖๑ ข้อ ๔

๑.๒ เมื่อกรมเจ้าท่าได้สำรวจตรวจสอบบริเวณนั้นแล้วเห็นว่าไม่เหมาะสมจะทำการขุดต่อไปเพราะจะทำให้เกิดเปลี่ยนแปลงกระแสน้ำและร่องน้ำทางเดินเรือ

๑.๓ ถ้ามีเหตุจำเป็นที่กรมเจ้าท่าต้องการให้หยุดการปฏิบัติงาน เพื่อประโยชน์และความสะดวกในการเดินเรือ หรือ ดำรงบริเวณนั้น หรือภัยพิบัติของทางราชการ เพื่อประโยชน์แก่ประชาชนส่วนรวม

ข้อ ๒. ในกรณีที่กรมเจ้าท่าเรียกใบอนุญาตคืนตามข้อ ๑. ผู้ได้รับอนุญาตต้องหยุดกระทำการขุดลอกตามที่กรมเจ้าท่ากำหนด และจะเรียกร้องค่าเสียหายหรือค่าใช้จ้างจากทางราชการมิได้

ข้อ ๓. สำหรับขุดลอกตามรูปแบบและรายละเอียดที่อนุญาต
ในบัญชีแนบท้ายใบอนุญาต ขุดลอกร่องน้ำ

ข้อ ๔. - มีข้อ -

(ข้อกำหนดในข้อ ๓. เป็นข้อกำหนดที่เจ้าหน้าที่ตรวจกำหนดให้เกี่ยวกับการจราจรทางน้ำและอื่นๆ)

ลงชื่อ... ผู้ได้รับอนุญาต

(...)

วันที่ ๓๑ เดือน ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ วันที่ 31 เดือน ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๑

เงื่อนไขเพิ่มเติมแนบท้ายใบอนุญาตให้ขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดิน (ร่องน้ำมาบตาพุด) ใบอนุญาตเลขที่ ๒ /๒๕๖๑
ผู้รับอนุญาต บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด โดยนายเจริญ มณีโชติบัวสกุล
ข้อ ๔ เงื่อนไขเพิ่มเติม

๔.๑ ให้เก็บใบอนุญาตไว้กับยานพาหนะที่ใช้ทำการขุดลอกตลอดเวลาที่ทำการขุดลอกและให้ทำการขุดลอกในขอบเขตตามแผนที่ได้รับอนุญาต

๔.๒ ห้ามเรือขุดทำการขุดลอก จนเป็นอุปสรรคหรือกีดขวางและเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ หรือก่อให้เกิดเสียงดังรบกวนผู้อื่น

๔.๓ ให้จัดทำและติดตั้งหุ่นหรือเครื่องหมายอื่นใดที่มีความมั่นคง ถาวรและเห็นได้ชัด เพื่อแสดงขอบเขตที่ได้รับอนุญาตตลอดเวลาทั้งกลางวันและกลางคืน

๔.๔ ต้องทำการขุดลอกโดยระมัดระวัง มิให้เกิดอันตรายแก่ทรัพย์สินของทางราชการหรือของผู้อื่น หากการขุดลอกดังกล่าวสร้างความเสียหายแก่ทรัพย์สินของทางราชการหรือของผู้อื่นที่ใช้ประโยชน์ร่วมกันให้ผู้ได้รับอนุญาตเป็นผู้รับผิดชอบชดเชย

๔.๕ หากการขุดลอกดังกล่าวมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้ผู้ขออนุญาตเป็นผู้รับผิดชอบชดเชย

๔.๖ การสั่งระงับการขุดลอกหรือเรียกใบอนุญาตคืนไม่ว่ากรณีใดๆ ผู้ได้รับอนุญาตจะยกขึ้นอ้างเป็นเหตุฟ้องร้องและเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ ต่อกรมเจ้าท่ามิได้ทั้งสิ้น

๔.๗ เมื่อใบอนุญาตสิ้นอายุ หรือถูกเรียกใบอนุญาตคืน หรือกรมเจ้าท่ามีคำสั่งให้หยุดทำการขุดลอก ผู้ได้รับอนุญาตจะต้องหยุดทำการขุดลอกทันที

๔.๘ ผู้ได้รับอนุญาตหรือผู้ควบคุมหรือคนงานที่ทำการขุดลอก จะต้องยินยอมและให้ความสะดวกแก่เจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่าที่ไปทำการตรวจตรา รวมทั้งต้องจัดหาเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้องมาให้ตรวจสอบ และปฏิบัติตามคำแนะนำโดยเคร่งครัด

๔.๙ ผู้ได้รับอนุญาตต้องติดต่อรับเจ้าหน้าที่สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยองเข้าตรวจสอบการดำเนินการขุดลอก ระหว่างดำเนินการอย่างน้อยสัปดาห์ละ ๑ ครั้ง เพื่อตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ได้รับอนุญาต

๔.๑๐ ให้ผู้ได้รับอนุญาต ต้องรายงานผลการขุดลอกแต่ละวันและสรุปรายงานปริมาณงานคงเหลือให้สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยองทราบทุก ๑๕ วัน

๔.๑๐ ให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขและกฎหมายของหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย



(นายประจักษ์ สุมาชัย)

ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง

ข้าพเจ้ารับทราบเงื่อนไขฯ ตามที่กรมเจ้าท่ากำหนดและยินยอมปฏิบัติตามเงื่อนไขฯ ข้างต้นทุกประการ จึงได้ลงลายมือชื่อไว้เป็นหลักฐาน

ลงชื่อ rosman

ผู้รับใบอนุญาต

(นายเจริญ มณีโชติบัวสกุล)

ผู้รับมอบอำนาจ

มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อม
แนบท้ายใบอนุญาตให้ขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดิน (ร่องน้ำมาบตาพุด) ใบอนุญาตเลขที่ ๒ / ๒๕๖๑
ผู้รับอนุญาต บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด โดยนายเจริญ มณีโชติบัวสกุล

ผู้รับอนุญาตต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระหว่างดำเนินการขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดิน (ร่องน้ำมาบตาพุด) ดังนี้

๑. ห้ามเททิ้งหรือทำการด้วยประการใดๆ ให้เศษวัสดุ ขยะ น้ำเสีย ของเสีย สิ่งปฏิกูล น้ำมัน เคมีภัณฑ์ และสารเคมีต่างๆ อันจะเป็นเหตุให้เป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อม ลงสู่ทะเลหรือชายหาดของทะเล โดยต้องจัดเตรียมภาชนะรองรับของเสียที่เกิดขึ้นในเพียงพอการใช้งาน และนำไปกำจัดบนฝั่งอย่างเหมาะสมต่อไป

๒. การทิ้งวัสดุที่ได้จากการขุดลอกจะต้องนำไปทิ้ง ณ จุดที่ได้รับอนุญาตจากกรมเจ้าท่าเท่านั้น และควบคุมไม่ให้ตะกอนที่ทิ้งกระจายไปยังบริเวณอื่น (จุดทิ้งวัสดุที่ได้จากการขุดลอกทั้งตามแผนที่แนบท้ายใบอนุญาต)

๓. ตรวจวัดค่าความขุ่น (Turbidity) ก่อนดำเนินการขุดลอก เพื่อกำหนดเป็นค่ามาตรฐานดัชนีความขุ่นของน้ำทะเล ณ บริเวณนั้นๆ (ค่ามาตรฐานความขุ่น มีค่าเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของผลรวมของค่าเฉลี่ย ๑ วัน บวกกับค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าเฉลี่ยโดยให้วัดทุกชั่วโมงหรืออย่างน้อย ๕ ครั้ง ที่ช่วงเวลาเท่าๆ กัน)

๔. ตรวจวัดความขุ่น (Turbidity) ของน้ำทะเล ที่มีกิจกรรมการขุดลอก ที่ระยะ ๓๐๐ เมตร ไปทางทิศเหนือ ได้ ตะวันออกและตะวันตกของบริเวณขุดลอกและทั้งตะกอน กรณีค่าความขุ่นมีค่าเกินกว่าร้อยละ ๑๐ ของค่าปกติ จะต้องหยุดกิจกรรมขุดลอก จนกว่าค่าความขุ่นกลับเข้าสู่เกณฑ์ที่กำหนด

๕. บริเวณจุดขุดลอกและทั้งตะกอนต้องไม่มีน้ำมันหรือไขมันที่สามารถมองเห็นได้ด้วยตาเปล่าลอยอยู่บนผิวน้ำ

๖. ไม่ดำเนินการขุดลอกในช่วงที่มีคลื่นลมแรง

๗. ต้องจัดฝึกอบรมด้านความปลอดภัยให้กับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการขุดลอก ก่อนเริ่มปฏิบัติงาน

๘. ต้องติดตั้งสัญญาณเตือนหรือไฟสัญญาณ ป้ายสัญลักษณ์ในบริเวณที่อาจก่อให้เกิดอันตราย ให้สามารถเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน

๙. ต้องบำรุงรักษาสภาพเรือขุดและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขุดลอกให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งานตลอดเวลา หากเกิดความชำรุดเสียหาย ต้องทำการซ่อมแซมแก้ไขให้เรียบร้อยก่อนนำมาใช้งานต่อไป

๑๐. ต้องจัดให้มีวิทยุสื่อสาร สามารถติดต่อกับเรือต่างๆ และติดต่อประสานงานเพื่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานและการเดินเรือในเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดกับศูนย์ประสานงานและอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ (VTMS) รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางน้ำ และการติดต่อสื่อสารของโครงการ

๑๑. จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุและเสริมความปลอดภัยระหว่างการทำงานในขณะคลื่นลมแรง และจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคลให้แก่เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในจุดที่อาจมีอันตรายจากการทำงาน ให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติทุกคนอย่างเพียงพอและเหมาะสม

๑๒. ต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการในภาพรวม และสร้างความเข้าใจการมีส่วนร่วมของประชาชน และต้องเชิญเจ้าหน้าที่ของสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยองเข้าร่วมการประชุมชี้แจงรายละเอียดโครงการและหากมีการร้องเรียนจากภายนอกผู้ได้รับอนุญาตต้องเข้าชี้แจงโดยทันที ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ



/๑๓.ผู้ได้รับ...

๑๓. ผู้ได้รับอนุญาตต้องแจ้งเส้นทางเดินเรือขนส่งวัสดุที่ได้จากการขุดลอกให้ชาวประมงท้องถิ่นและรวมทั้งตารางเวลาการขนส่ง และแจ้งศูนย์ประสานงานและอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ (VTMS) หรือหน่วยงานที่ดูแลการจราจรทางน้ำให้ทราบ ก่อนดำเนินงาน

๑๔. ผู้ได้รับอนุญาตต้องติดต่อรับเจ้าหน้าที่สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยองเข้าตรวจสอบการดำเนินการขุดลอก ระหว่างดำเนินการอย่างน้อยสัปดาห์ละ ๑ ครั้ง เพื่อตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ได้รับอนุญาต

๑๕. ต้องส่งรายงานผลการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการให้สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยองทราบและผลการตรวจสอบคุณภาพน้ำทะเลในข้อ ๔ และ ๕ ให้กรมเจ้าท่าทราบทุก ๑๕ วัน

๑๖. ผู้ได้รับอนุญาตต้องปฏิบัติตามกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ก่อนดำเนินการ

๑๗. หากผู้ได้รับอนุญาตมิได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าว กรมเจ้าท่าอาจเพิกถอนใบอนุญาตนี้เสีย



(นายประวิทย์ สุภชัย)

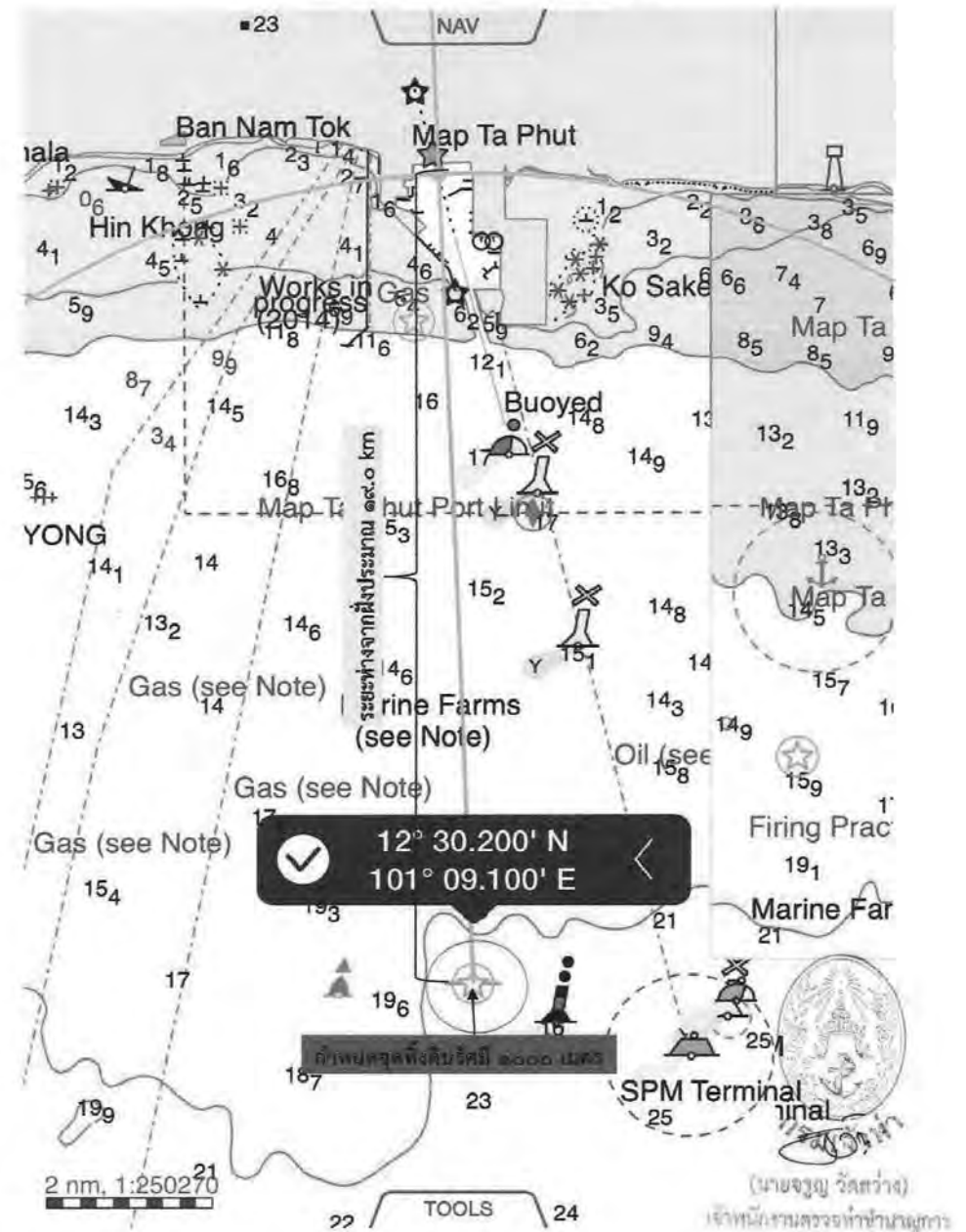
ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง

ข้าพเจ้ารับทราบเงื่อนไขฯ ตามที่กรมเจ้าท่ากำหนดและยินยอมปฏิบัติตามเงื่อนไขฯ ข้างต้นทุกประการ จึงได้ลงลายมือชื่อไว้เป็นหลักฐาน

ลงชื่อ เจริญ มณีโชติ ผู้รับใบอนุญาต
(นายเจริญ มณีโชติ บัณฑิตกุล)
ผู้รับมอบอำนาจ

แผนที่กำหนดจุดทิ้งดินหรือวัสดุที่ได้จากการขุดลอก แบบท้ายใบอนุญาตเลขที่ ๒/๒๕๖๑

โดยบริษัท มาบตาพุดแทงค์ เทอร์มินัล จำกัด



(นายเจริญ วัชรวิทย์)
เจ้าพนักงานตรวจท่าชำนาญการ

ภาคผนวก ข-3

หนังสือส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ให้กับหน่วยงาน ครั้งที่ 2/2565

ที่ MTT/SE-011/66

27 มกราคม 2566

เรื่อง ขอนำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการขยายท่าเทียบเรือขนถ่ายสารปิโตรเคมีและคลังเก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ (เพิ่มรายชื่อผลิตภัณฑ์ Natural Gasoline, NGL) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2565

เรียน อธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการขยายท่าเทียบเรือขนถ่ายสารปิโตรเคมีและคลังเก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ (เพิ่มรายชื่อผลิตภัณฑ์ Natural Gasoline, NGL) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2565 จำนวน 1 ฉบับ
- 2) CD-ROM 1 แผ่น

ตามที่ บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด ได้รับความเห็นชอบในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการขยายท่าเทียบเรือขนถ่ายสารปิโตรเคมีและคลังเก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ (เพิ่มรายชื่อผลิตภัณฑ์ Natural Gasoline, NGL) โดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือเลขที่ อก. 5102.3.1/2346 ลงวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2564 โดยให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงรายงานผลการปฏิบัติ

ในการนี้ บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด ได้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2565 เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ทางบริษัทฯ จึงขอจัดส่งรายงานให้ทางกรมโรงงานอุตสาหกรรม เพื่อพิจารณาต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

| | |
|-----------|--------|
| ผู้รับ | จรัสโร |
| วันที่รับ | |



(น.ส.ปัทมาภรณ์ มหิทธิกุล)

กรรมการผู้จัดการ

บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด

ผู้ประสานงาน

น.ส.ปัทมาภรณ์ มหิทธิกุล (วิศวกรสิ่งแวดล้อม)

โทร. 088-924-2979 E-mail : papitchw@scgc.com

ที่ MTT/SE-013/66

27 มกราคม 2566

เรื่อง ขอนำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการขยายท่าเทียบเรือขนถ่ายสารปิโตรเคมีและคลังเก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ (เพิ่มรายชื่อผลิตภัณฑ์ Natural Gasoline, NGL) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2565

เรียน อธิบดีกรมเจ้าท่า

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการขยายท่าเทียบเรือขนถ่ายสารปิโตรเคมีและคลังเก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ (เพิ่มรายชื่อผลิตภัณฑ์ Natural Gasoline, NGL) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2565 จำนวน 3 ฉบับ
2) CD-ROM 3 แผ่น

ตามที่ บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด ได้รับความเห็นชอบในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการขยายท่าเทียบเรือขนถ่ายสารปิโตรเคมีและคลังเก็บ วัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ (เพิ่มรายชื่อผลิตภัณฑ์ Natural Gasoline, NGL) จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือเลขที่ อก. 5102.3.1/2346 ลงวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2564 โดยกำหนดให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงรายงานผลการปฏิบัติ

ในการนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการขยายท่าเทียบเรือขนถ่ายสารปิโตรเคมีและคลังเก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ (เพิ่มรายชื่อผลิตภัณฑ์ Natural Gasoline, NGL) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2565 แล้วเสร็จตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1) และ 2) จึงขอส่งรายงานให้อธิบดีกรมเจ้าท่า เพื่อพิจารณาต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

| | |
|-----------|---|
| ณ | (นางสาวกฤติ วิศาลสมพงษ์) เจ้าพนักงานธุรการ |
| ผู้รับ | _____ |
| วันที่รับ | ๓๐ ม.ค. ๖๖ |



กรรมการผู้จัดการ
บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด

ผู้ประสานงาน

นางสาวพิชญา วาทพงษ์ (วิศวกรสิ่งแวดล้อม)

โทร. 088-924-2979 E-mail : papitchw@scgc.com



ที่ MTT/SE-010/66

27 มกราคม 2566

เรื่อง ขอนำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการขยายท่าเทียบเรือขนถ่ายสารปิโตรเคมีและคลังเก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ (เพิ่มรายชื่อผลิตภัณฑ์ Natural Gasoline, NGL) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2565

เรียน ผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการขยายท่าเทียบเรือขนถ่ายสารปิโตรเคมีและคลังเก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ (เพิ่มรายชื่อผลิตภัณฑ์ Natural Gasoline, NGL) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2565 จำนวน 1 ฉบับ
- 2) CD-ROM 1 แผ่น

ตามที่ บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด ได้รับความเห็นชอบในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการขยายท่าเทียบเรือขนถ่ายสารปิโตรเคมีและคลังเก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ (เพิ่มรายชื่อผลิตภัณฑ์ Natural Gasoline, NGL) โดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือเลขที่ อก. 5102.3.1/2346 ลงวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2564 โดยให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงรายงานผลการปฏิบัติ

ในการนี้ บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด ได้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2565 เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ทางบริษัทฯ จึงขอจัดส่งรายงานให้ทางการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เพื่อพิจารณาต่อไป

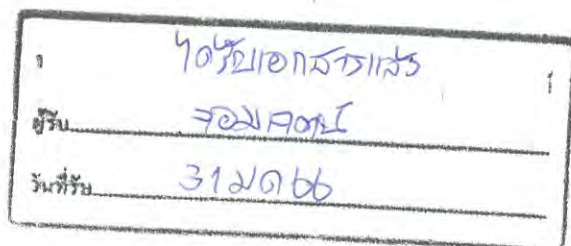
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ



กรรมการผู้จัดการ

บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด



ผู้ประสานงาน

นางสาวพิชญ์ วาทพงษ์ (วิศวกรสิ่งแวดล้อม)

โทร. 088-924-2979 E-mail : papitchw@scg.com



ที่ MTT/SE-008/66

27 มกราคม 2566

เรื่อง ขอนำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการขยายท่าเทียบเรือขนถ่ายสารปิโตรเคมีและคลังเก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ (เพิ่มรายชื่อผลิตภัณฑ์ Natural Gasoline, NGL) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2565

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1) CD-ROM รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการขยายท่าเทียบเรือขนถ่ายสารปิโตรเคมีและคลังเก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ (เพิ่มรายชื่อผลิตภัณฑ์ Natural Gasoline, NGL) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2565 จำนวน 1 แผ่น

ตามที่ บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด ได้รับความเห็นชอบในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการขยายท่าเทียบเรือขนถ่ายสารปิโตรเคมีและคลังเก็บ วัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ (เพิ่มรายชื่อผลิตภัณฑ์ Natural Gasoline, NGL) จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือเลขที่ อก. 5102.3.1/2346 ลงวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2564 โดยกำหนดให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงรายงานผลการปฏิบัติ

ในการนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการขยายท่าเทียบเรือขนถ่ายสารปิโตรเคมีและคลังเก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ (เพิ่มรายชื่อผลิตภัณฑ์ Natural Gasoline, NGL) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2565 แล้วเสร็จตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1) จึงขอนำส่งรายงานให้ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง เพื่อพิจารณาต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(นายสุวิทย์ วิศิษฐ์วรณัฐ)

กรรมการผู้จัดการ

บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด

ผู้ประสานงาน

นางสาวปัทมา วาตพงษ์ (วิศวกรสิ่งแวดล้อม)

โทร. 08-8924-2979 E-mail : papitchw@scg.com

ที่ MTT/SE-009/66

27 มกราคม 2566

เรื่อง ขอนำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการขยายท่าเทียบเรือขนถ่ายสารปิโตรเคมีและคลังเก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ (เพิ่มรายชื่อผลิตภัณฑ์ Natural Gasoline, NGL) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2565

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการขยายท่าเทียบเรือขนถ่ายสารปิโตรเคมีและคลังเก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ (เพิ่มรายชื่อผลิตภัณฑ์ Natural Gasoline, NGL) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2565 จำนวน 1 ฉบับ
- 2) CD-ROM 1 แผ่น

ตามที่ บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด ได้รับความเห็นชอบในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการขยายท่าเทียบเรือขนถ่ายสารปิโตรเคมีและคลังเก็บ วัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ (เพิ่มรายชื่อผลิตภัณฑ์ Natural Gasoline, NGL) จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือ เลขที่ อก.5102.3.1/2346 ลงวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2564 โดยให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงรายงานผลการปฏิบัติ

ในการนี้ บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด ได้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2565 เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ทางบริษัทฯ จึงขอจัดส่งรายงานให้สำนักงานนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด เพื่อพิจารณาต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุวิทย์ วิศิษฐ์วรณัฐ)

กรรมการผู้จัดการ

บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด

ผู้ประสานงาน

นางสาวปัทมา วาฬหงษ์ (วิศวกรสิ่งแวดล้อม)

โทร. 08-8924-2979 E-mail : papitchw@scg.com

ได้รับเอกสารแล้ว
ลงชื่อ..... 31.1.66
ผู้รับเอกสาร

ที่ MTT/SE-012/66

27 มกราคม 2566

เรื่อง ขอนำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการขยายท่าเทียบเรือขนถ่ายสารปิโตรเคมีและคลังเก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ (เพิ่มรายชื่อผลิตภัณฑ์ Natural Gasoline, NGL) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2565

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1) CD-ROM รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการขยายท่าเทียบเรือขนถ่ายสารปิโตรเคมีและคลังเก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ (เพิ่มรายชื่อผลิตภัณฑ์ Natural Gasoline, NGL) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2565 จำนวน 1 แผ่น

ตามที่ บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด ได้รับความเห็นชอบในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการขยายท่าเทียบเรือขนถ่ายสารปิโตรเคมีและคลังเก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ (เพิ่มรายชื่อผลิตภัณฑ์ Natural Gasoline, NGL) โดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือเลขที่ อก. 5102.3.1/2346 ลงวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2564 โดยให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงรายงานผลการปฏิบัติ

ในการนี้ บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด ได้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2565 เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ทางบริษัทฯ จึงขอจัดส่งรายงานให้สำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เพื่อพิจารณาต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

รับแล้ว
31 ม.ค. 2566
.....



กรรมการผู้จัดการ
บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด

ผู้ประสานงาน
นางสาวปัทมา วาทนท์ (วิศวกรสิ่งแวดล้อม)
โทร. 088-924-2979 E-mail : papitchw@scg.com



ภาคผนวก ข-4

วิธีการปฏิบัติงานตรวจสอบความปลอดภัยระหว่างเรือ-ท่า

OS-W-4011-006 SOP-Ship-Shore Safety check list

| | | |
|--|--|---|
| Title : SOP-Ship-Shore Safety check list Doc. Type : Work Instruction Company : MTT | Doc No : OS-W-4011-006 Status: Issued for use | Page(s) : Page 1 of 22 |
|--|--|---|

1. Scope (ขอบเขต)

เป็นขั้นตอนการทำงานนี้ใช้ในการตรวจสอบความปลอดภัยระหว่างเรือและท่า

2. Process Description (บรรยายระบบ)

เนื่องจากการปฏิบัติงานขนถ่ายสินค้าระหว่างเรือ-ท่า เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับวัตถุอันตราย ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีมาตรการตรวจสอบความปลอดภัยก่อนและระหว่างการขนถ่ายให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลเพื่อให้เกิดความเข้าใจและรับทราบข้อตกลงทั้งสองฝ่ายก่อนเริ่มปฏิบัติงาน

3. Objective (วัตถุประสงค์)

เพื่อใช้เป็นวิธีการปฏิบัติงานการตรวจสอบความปลอดภัยระหว่างเรือและท่า

4. Reference (เอกสารอ้างอิง)

- OS-W-0003 : วิธีการปฏิบัติงานเรื่องแนวทางการเขียนวิธีการปฏิบัติงาน
- OS-P-0001 : ระเบียบการปฏิบัติงานท่าเทียบเรือและคลังสินค้า
- OS-F-0002 : Ship/Shore Interface

5. Definition (นิยามและคำย่อ)

- นิยามและคำย่อ นอกเหนือจากที่เขียนไว้สามารถดูได้จากวิธีการปฏิบัติงานเรื่องแนวทางการเขียนระเบียบการปฏิบัติงาน (OS-W-0002)
- Ship particular หมายถึง ข้อมูลของเรือแบบสังเขป กล่าวถึงข้อมูลพื้นฐานทั่วไป
- Vessel specific details หมายถึง ข้อมูลเฉพาะที่ให้รายละเอียดเกี่ยวกับเรือนั้นๆ โดยทั่วไปสำหรับ
 - เรือ Oil Tanker จะหาข้อมูลได้จาก Questionnaire 88 (Q88)
 - เรือ Chemical carrier / เรือ Gasses carrier จะหาข้อมูลได้จาก Safety Construction Certificate (Form C) หรือ (Form E + Form R)
- Jetty Operator หมายถึง พนักงานปฏิบัติการที่ปฏิบัติงานบนท่าเทียบเรือ บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล โดยควบคุมดูแลกิจกรรมการขนถ่ายสินค้าระหว่างท่าเทียบเรือ-เรือ ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย
 - Jetty Operator ประกอบด้วย Loading Master และ Field Operator
 - Loading Master** หมายถึง พนักงานปฏิบัติการที่มีหน้าที่รับผิดชอบต่อการเฝ้าระวังของท่าเทียบเรือทั้งด้านการตรวจสอบเรือ ในระหว่างเรือเทียบท่า / เรือเทียบท่า / เรือออกจากท่า โดยปฏิบัติงานทั้งในส่วนบนเรือ / บนท่าเทียบเรือ โดยครอบคลุมถึงงานด้านสินค้าต่างๆ ทั้งงานเอกสาร ติดต่อประสานงานระหว่าง ท่าเทียบเรือ-เรือ ส่วนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งรวมถึงการควบคุมการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ Field Operator ที่ปฏิบัติการบนท่าเทียบเรือในระหว่างการทำงานกะต่อกะ โดยมีความรู้ความเข้าใจและทักษะที่สามารถปฏิบัติงานได้จริง
 - Field Operator** หมายถึง พนักงานปฏิบัติการที่ปฏิบัติงานบนท่าเทียบเรือ ดูแลการเรือ การถอด-ประกอบ Loading Arm / Hose, การ Line up Valve รวมไปถึงกิจกรรมต่างๆ บนท่าเทียบเรือและแทงค์ ฟาร์ม โดยให้การสนับสนุนงานด้านต่างๆ แก่ Loading Master

| | | |
|--|--|---|
| Title : SOP-Ship-Shore Safety check list Doc. Type : Work Instruction Company : MTT | Doc No : OS-W-4011-006 Status: Issued for use | Page(s) : Page 2 of 22 |
|--|--|---|

5. Ship Agent หมายถึง ตัวแทนเรือในประเทศไทย รับผิดชอบในการอำนวยความสะดวกในประเทศให้แก่เรือ โดยมีหน้าที่ดังนี้
 - คอยติดต่อประสานงานกับเรือ เพื่อแจ้งหมายกำหนดการเข้าและออกของเรือให้กับท่าเทียบเรือและลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ
 - ติดต่อพนักงานนำร่อง (Pilot), เรือลากจูง (Tug Boat) และทีมผูกเชือก (Mooring Gang) พร้อมทั้งติดต่อขอใบอนุญาตขนถ่ายสินค้าอันตรายและขอเคลื่อนย้ายเรือออกจากท่าจากกรมเจ้าท่าเพื่อนำมามอบให้ MTT ก่อนเรือเข้า
 - ติดต่อขออนุญาตนำเรือเข้าราชอาณาจักรและแจ้งเจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อมาดำเนินการพิธีการเมื่อเรือเทียบท่าดังนี้
 - เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง
 - ศุลกากร
 - หมอ/พยาบาล
 - คอยประสานงานและอำนวยความสะดวกให้เรือและลูกเรือ ในขณะที่เรือจอดเทียบท่า
6. Shipping หมายถึง ผู้ที่ทำหน้าที่ดำเนินการเรื่องการเสียภาษีนำเข้า และขออนุญาตการตรวจปล่อยสินค้าจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ โดยมีหน้าที่ดังนี้
 - ดำเนินการนัดหมายและอำนวยความสะดวกให้เจ้าหน้าที่ศุลกากร มาทำการตรวจวัดระดับและปริมาณของเคมีในถังเก็บที่ MTT ทั้งก่อนและหลังรับสินค้าจากเรือตามข้อตกลงของ MTT และด้านศุลกากรมาพบตาดู จะทำการทั้งช่วงการตรวจวัดและคำนวณปริมาณของเคมี หลังจากทำการรับสินค้าจากเรือเสร็จสิ้นแล้วอย่างน้อย 6 ชั่วโมง
 - ดำเนินการพิธีการด้านศุลกากรในเรื่องเอกสารด้านภาษี, การตรวจปล่อย และการเก็บตัวอย่างส่งเจ้าหน้าที่ศุลกากร
7. Surveyor หมายถึง เจ้าหน้าที่บริษัทสำรวจ กระทำการตรวจสอบคุณภาพ และปริมาณของสินค้า รวมถึงป้องกันผลประโยชน์และผลต่อเนื่องต่างๆ ที่เกิดขึ้นในการดำเนินการดังนี้
 - ตรวจวัดปริมาณสินค้าและคุณภาพสินค้า
 - ตรวจสอบขั้นตอนการปฏิบัติงานขนถ่ายสินค้า
 - ปกป้องผลประโยชน์ต่างๆ
8. Pilot หมายถึง เจ้าพนักงานนำร่อง
9. Loading Arm / Hose หมายถึง ท่อสินค้าที่ใช้ต่อเชื่อมระหว่างท่าเรือกับเรือ สำหรับใช้ขนถ่ายสินค้า
10. Walky Talky หมายถึง วิทยุสื่อสาร
11. ISPS Code หมายถึง ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือ และท่าเรือระหว่างประเทศ
12. Notice of Readiness (NOR) หมายถึง เอกสารยื่นแสดงความพร้อมในการรับ – ส่งสินค้าของเรือ

| | | |
|--|--|---|
| Title : SOP-Ship-Shore Safety check list Doc. Type : Work Instruction Company : MTT | Doc No : OS-W-4011-006 Status: Issued for use | Page(s) : Page 3 of 22 |
|--|--|---|

6. Categories and Operating Phase (ประเภท และ ขั้นตอนสำหรับแต่ละระยะการปฏิบัติการ)

- Categories: ☒ Routine ☐ Non Routine
- Operation Phase: ☐ Initial Startup ☒ Normal Operation ☐ Temporary Operation
☐ Normal Start up ☐ Normal Shutdown ☐ Emergency Operation
☐ Emergency Shutdown

7. Manpower, Role & Responsibilities (กำลังพล, บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ)

| Role (บทบาท) | Responsibilities (ความรับผิดชอบ) | Manpower (กำลังคน) |
|-----------------|---|-----------------------|
| Loading Master | <ul style="list-style-type: none"> - ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ถูกต้องตามขั้นตอน กฎ ระเบียบ หลักเกณฑ์ของบริษัทฯและมาตรฐานสากล โดยเฉพาะ ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม - ติดตาม ประสานงาน และ ให้คำแนะนำที่ถูกต้อง เพื่อให้การขนถ่ายสินค้าระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ เป็นไปอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ - ตรวจสอบให้แน่ใจได้ว่าอุปกรณ์ต่างๆในบริเวณท่าเทียบเรือ เช่น อุปกรณ์ที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้า หรือ อุปกรณ์ความปลอดภัย อยู่ในสภาพที่ดีและพร้อมใช้งานตลอดเวลา - มีความรู้ในบทบาทและข้อปฏิบัติของตนเองและบุคคลากรที่ปฏิบัติงานในเขตท่าเทียบเรือ ตามแผนการรับมือกับเหตุการณ์ในภาวะฉุกเฉิน | 1 |
| Board Man | <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบ ติดตาม ประสานงาน และ ให้คำแนะนำที่ถูกต้อง ในการขนถ่ายสินค้า รวมไปถึงสนับสนุน LM เพื่อให้การขนถ่ายสินคาระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ เป็นไปอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพเป็นไปอย่างปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ | 1 |

| | | |
|--|--|---|
| Title : SOP-Ship-Shore Safety check list Doc. Type : Work Instruction Company : MTT | Doc No : OS-W-4011-006 Status: Issued for use | Page(s) : Page 4 of 22 |
|--|--|---|

| Role (บทบาท) | Responsibilities (ความรับผิดชอบ) | Manpower (กำลังคน) |
|-------------------------------|---|-------------------------------------|
| Field Operator | <ul style="list-style-type: none"> - สนับสนุนการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ถูกต้องตามขั้นตอน กฎ ระเบียบ หลักเกณฑ์ ของบริษัทฯ และมาตรฐานสากล โดยเฉพาะ ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม - สนับสนุน Loading Master เพื่อให้การสับถ่ายสินค้าระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ เป็นไปอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ เช่น ต่อ-ถอดท่อ , ควบคุมการเปิด-ปิดวาล์ว และ การจดบันทึก (Log Sheet) ข้อมูลต่างๆระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ ขณะสับถ่ายสินค้า เป็นต้น - สนับสนุน LM ในการตรวจสอบให้แน่ใจว่าอุปกรณ์ต่างๆในบริเวณท่าเทียบเรือ เช่น อุปกรณ์ที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้า หรือ อุปกรณ์ความปลอดภัย อยู่ในสภาพที่ดีและพร้อมใช้งานตลอดเวลา มีความรู้ในบทบาทและข้อปฏิบัติของตนเอง ตามแผนการรับมือกับเหตุการณ์ในภาวะฉุกเฉิน | 3 |
| Chief Officer | <ul style="list-style-type: none"> - ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ถูกต้องตามขั้นตอน กฎ ระเบียบ หลักเกณฑ์ ของบริษัทฯและมาตรฐานสากล โดยเฉพาะ ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม - ติดตาม ประสานงาน และ ให้คำแนะนำที่ถูกต้อง เพื่อให้การสับถ่ายสินค้าระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ เป็นไปอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ - ตรวจสอบให้แน่ใจได้ว่าอุปกรณ์ต่างๆในบริเวณท่าเทียบเรือ เช่น อุปกรณ์ที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้า หรือ อุปกรณ์ความปลอดภัย อยู่ในสภาพที่ดีและพร้อมใช้งานตลอดเวลา - มีความรู้ในบทบาทและข้อปฏิบัติของตนเองและบุคลากรที่ปฏิบัติงานในเขตท่าเทียบเรือ ตามแผนการรับมือกับเหตุการณ์ในภาวะฉุกเฉิน | 1 |

8. Chemical hazards and control (อันตรายจากสารเคมีและมาตรการควบคุม)

ดูจาก MSDS ของแต่ละ Product

HS-S-0024 ข้อมูลความปลอดภัยสารเคมี (ผลิตภัณฑ์) - MSDS

9. Work Hazard Identification and control (ระบุอันตรายจากการทำงานและมาตรการควบคุม)



N/A

Title : SOP-Ship-Shore Safety check list
Doc. Type : Work Instruction
Company : MTT

Doc No : OS-W-4011-006
Status: Issued for use

Page(s) : Page 5
of 22

10. Tools and Equipment (อุปกรณ์และเครื่องมือ)

| Tools/ equipment list (รายการเครื่องมือ และอุปกรณ์) | Tools/Equipment Picture (รูปเครื่องมือ และอุปกรณ์) | Use(If explanation is needed) (การใช้งาน ถ้าจำเป็นต้องอธิบาย) |
|--|---|--|
| 1. หมวกเซฟตี้ (Safety helmet) |  | <ul style="list-style-type: none"> สวมใส่ตลอดเวลาขณะที่ทำงาน เพื่อป้องกันการชนหรือสิ่งของตกใส่ศีรษะ |
| 2. Half mask (หน้ากากกันสารเคมีชนิดครึ่งหน้า) |  | <ul style="list-style-type: none"> ใช้เมื่อมีการรั่วไหลของสารเคมี หรือเมื่อทำการยก Pump |
| 3. แว่นตาเซฟตี้ |  | สวมแว่นตาเซฟตี้ เมื่อทำเข้าทำงาน Operate หั่วไป |
| 4. ชุด Normex |  | <ul style="list-style-type: none"> สวมเพื่อปฏิบัติงาน Operate |
| 5. รองเท้าเซฟตี้ (Safety Shoes) |  | <ul style="list-style-type: none"> สวมเพื่อปฏิบัติงานภายใน Operate และ ขณะต่อ/ถอด Loading Arm |

Title : SOP-Ship-Shore Safety check list
Doc. Type : Work Instruction
Company : MTT


Doc No : OS-W-4011-006
Status: Issued for use

Page(s) : Page 6
of 22

11. Before begin (ก่อนเริ่มดำเนินการ)

ตรวจสอบตารางเรือเข้า-ออก ในเว็บ <http://mtt.scg.co.th>

https://mtt.scg.com/jcms_web/VesselSchedules/ReportDaily.aspx



[Main Menu](#) | [Vessel Information](#) | [Work Request](#) | [Vessel Schedule](#) | [Logout](#)

User : MTTLoadingMaster

Report Daily Vessel Schedule

Report Daily Vessel Schedule

Current Date/Time : 19-Aug-2019 14:35:17

▼ MTT Jetty 1

| Order | Work Request No | Product | Tank | Quantity | VesselName | ETA | ETB | ETD | Inv. | Status |
|-------|-----------------------|--------------|-----------------|----------|-------------------|--------------|--------------|--------------|------|-----------|
| | MOC-2019/0707(111/05) | Naphtha | TK-401D,TK-401A | 78.604 | | 17 Aug@10.00 | 17 Aug@17.00 | 19 Aug@02.00 | OK | Completed |
| 1 | MOC-2015/XXXX() | Naphtha | | 51.000 | Sunray | 25 Aug n/a | 25 Aug n/a | 25 Aug n/a | | Plan |
| 2 | MOC-2015/XXXX() | Toluene | | 1.000 | MARIGOLD | 25 Aug n/a | 25 Aug n/a | 25 Aug n/a | | Plan |
| 3 | MOC-2015/XXXX() | Naphtha | | 50.000 | CIELO DI CAGLIARI | 25 Aug@11.00 | 25 Aug@13.00 | 26 Aug@11.00 | | Plan |
| 4 | MOC-2015/XXXX() | Propane | | 22.000 | BW BRAGE | 27 Aug@06.00 | 27 Aug@08.00 | 28 Aug@15.00 | | Plan |
| 5 | ROC-2019/0581() | Toluene | | 3.673 | Kaimon galaxy | 29 Aug n/a | 29 Aug n/a | 29 Aug n/a | | Plan |
| 6 | MOC-2019/0694() | Mixed Xylene | | 1.555 | Kaimon galaxy | 29 Aug n/a | 29 Aug n/a | 29 Aug n/a | | Plan |

12. Safe operating limits (ข้อจำกัดการดำเนินการเพื่อความปลอดภัย)

- ในระหว่างทำการขึ้นเชือกเรือไม่ควรยืนใกล้จุดยึดเชือกเนื่องจากเชือกอาจขาดหรือหลุดมาโดนทำให้ได้รับบาดเจ็บ
- Gangway ต้องผูกยึดกับเรือให้แน่นและมีการนำบันไดเรือมาติดตั้งให้เรียบร้อยก่อนที่จะเดินเข้าไป เพื่อป้องกันอันตรายจากการพลัดตก เอกสาร OS-P-0001 ระเบียบการปฏิบัติงานขนถ่ายสินค้าระหว่างท่าเทียบเรือกับเรือ ข้อ12. ผลสืบเนื่องจากการเบี่ยงเบนของการปฏิบัติงาน

13. Consequences of deviation (ผลสืบเนื่องจากการเบี่ยงเบนของการปฏิบัติงาน)

เอกสาร OS-P-0001 ระเบียบการปฏิบัติงานขนถ่ายสินค้าระหว่างท่าเทียบเรือกับเรือ ข้อ12. ผลสืบเนื่องจากการเบี่ยงเบนของการปฏิบัติงาน

| | | |
|--|--|---|
| Title : SOP-Ship-Shore Safety check list Doc. Type : Work Instruction Company : MTT | Doc No : OS-W-4011-006 Status: Issued for use | Page(s) : Page 7 of 22 |
|--|--|---|

14. Procedure (ขั้นตอนการปฏิบัติงาน)

การตรวจสอบความปลอดภัยระหว่างเรือกับท่าจะตรวจสอบโดยใช้แบบฟอร์ม Ship Shore Safety Check List (OS-F-0002) โดยหัวข้อที่ตรวจจะตรวจตามชนิดของเรือและชนิดของสินค้าที่เรือเข้ามาขนถ่ายดังนี้

- เพื่อให้แน่ใจว่าการปฏิบัติการใดๆ จะปลอดภัย คำตอบสำหรับหัวข้อต่างๆ จะต้องเป็นการยืนยันว่าได้มีการดำเนินการ หรือมีสิ่งที่จะต้องมีนั้นอยู่แล้ว ในกรณีที่ไม่สามารถยืนยันได้ควรระบุถึงเหตุผลด้วย โดยเรือและท่าเทียบเรือต้องเห็นชอบร่วมกันในมาตรการที่เหมาะสม และในกรณีที่คำถามใดไม่เกี่ยวข้อง ให้ระบุไว้ในช่องหมายเหตุด้วย
- การตรวจสอบความปลอดภัยระหว่างเรือกับท่าจะตรวจสอบโดยใช้แบบฟอร์ม Ship Shore Safety Check List (OS-F-0002) โดยหัวข้อที่ตรวจจะตรวจตามชนิดของเรือที่เข้ามาขนถ่าย โดยรายงานการตรวจสอบมี 4 ภาค คือ
 - ส่วน "A" เรือบรรทุกสินค้าเหลว (น้ำมัน, เคมี, ก๊าซ) – ตรวจสอบทางกายภาพ
 - ส่วน "B" เรือบรรทุกสินค้าเหลว (น้ำมัน, เคมี, ก๊าซ) – ยืนยันด้วยคำพูด
 - ส่วน "C" เรือบรรทุกสินค้าเหลว (เคมี) – ยืนยันด้วยคำพูด
 - ส่วน "D" เรือบรรทุกสินค้าเหลว (ก๊าซ) – ยืนยันด้วยคำพูด
- คำแนะนำในการทำรายการ
 - ทุกข้อต้องได้รับการตรวจและบันทึกโดยขีดเครื่องหมายถูก
 - ทำความเข้าใจกับ Code และปฏิบัติตาม Code ที่กำหนด
 Code A = ขั้นตอนการปฏิบัติและข้อตกลงต่างๆ ต้องบันทึกเป็นรายลักษณะอักษร
 Code P = หากตอบไม่ ห้ามปฏิบัติงานสินค้าจนกว่าจะได้รับอนุญาต
 Code R = เป็นรายการที่ต้องการ การตรวจสอบซ้ำร่วมกัน ในเวลาที่กำหนด
 - เป็นเครื่องมือช่วยในการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัย โดยร่วมทำกันทั้งสองฝ่าย และเป็นรายงานการตรวจสอบตาม ISGOTT
- หลักเกณฑ์ หรือพื้นฐานในการร่วมตรวจสอบทั้ง 4 ภาค มีดังต่อไปนี้

Part "A" Bulk Liquid General – Physical Checks

| Step (ขั้นตอน) | Work instruction (วิธีการปฏิบัติงาน) | Responsible person (ผู้รับผิดชอบ) | Related documents (เอกสารสนับสนุน) |
|-------------------|--|---|---------------------------------------|
| 1 | <p>ทางขึ้น-ลงระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือมีความปลอดภัยดี</p> <ul style="list-style-type: none"> -ทางขึ้นลงระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือให้มีระยะห่างจากท่อเมนิโพลด์ขอเรือให้มากที่สุด เท่าที่สามารถจัดการได้ -ทางขึ้นลงประกอบด้วย Gangway, Stanchion with guard, Bulwark Ladder and Safety Net -จุดทางขึ้นลงทางท่าเทียบเรือจะต้องจัดเตรียมอุปกรณ์ช่วยชีวิตเช่นห่วงชูชีพ -ทางขึ้นลงจะต้องมีแสงสว่างเพียงพอ ยามค่ำคืน -มีการตกลงร่วมกันระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือเกี่ยวกับการควบคุมหรือจัดการกับการขึ้นลงเรือและท่าเทียบเรือ | Loading Master Master / Chief Officer | |

| | | |
|--|--|---|
| Title : SOP-Ship-Shore Safety check list Doc. Type : Work Instruction Company : MTT | Doc No : OS-W-4011-006 Status: Issued for use | Page(s) : Page 8 of 22 |
|--|--|---|

| | | | |
|---|---|---|--|
| | -บุคคลใดๆ ที่มีได้มีส่วนเกี่ยวข้อง หากมีความต้องการขึ้นเรือ ต้องได้รับการอนุญาตจากกัปตันเรือก่อน | | |
| 2 | <p>ขณะเรือเทียบท่าการผูกเชือกเรือมีความถูกต้อง มั่นคง</p> <p>-มีการเฝ้าระวังและควบคุมให้เชือกผูกเรือมีความตึงเหมาะสม ตลอดเวลาซึ่งปัจจัยที่ทำให้เรือเคลื่อนที่ประกอบด้วย ความเร็วลม, ความเร็วกระแสน้ำ, การขึ้นลงของน้ำทะเล และการปฏิบัติงานสินค้าของเรือ</p> <p>-ลวดและเชือกผูกเรือ ไม่ควรใช้ร่วมกันต่อจุด เพราะตัววัสดุต่างกันยังผลให้ค่าความยืดหยุ่นต่างกัน</p> <p>-การผูกเชือกเรือการปลดผูกเงินควรมีการตกลงร่วมกันเพื่อ ป้องกันความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้</p> <p>-การเทียบท่าไม่ใช้สมอช่วยควรมีการจัดการเก็บสมออย่างเหมาะสมและปลอดภัย</p> | Loading Master Master / Chief Officer | |
| 3 | <p>มีการตกลงและทำความเข้าใจเกี่ยวกับการติดต่อสื่อสาร ระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือว่าสามารถปฏิบัติงานได้จริง อีกทั้งมีการจัดเตรียมอุปกรณ์เครื่องมือสื่อสารอย่าง เพียงพอพร้อมแบตเตอรี่สำรอง</p> <p>-ระบบการติดต่อสื่อสารควรมีการจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ สูงสุด ระหว่างเรือและท่าเทียบเรือ</p> <p>-การสื่อสารทางโทรศัพท์, วิทยุเคลื่อนที่ ข่าย UHF และวิทยุ ประจำที่ ข่าย VHF สามารถติดต่อเข้าถึงผู้ควบคุมดูแลได้แบบ ทันที</p> <p>-การติดต่อสื่อสารควรมีตกลงและลงบันทึกร่วมกันเกี่ยวกับการ เลือกใช้ช่องทางการสื่อสารหลักและช่องทางการสื่อสารรอง</p> <p>-อุปกรณ์สื่อสารที่ใช้ต้องมีความเหมาะสมกับการใช้งานและ ตามมาตรฐานสากลที่กำหนดไว้</p> | Loading Master Chief Officer | |
| 4 | <p>ลวดลากจูงผูกเงินได้ทำการผูกยึดไว้อย่างถูกต้องและ อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมพร้อมใช้งาน</p> <p>-ตำแหน่งการจัดวางลวดลากจูงผูกเงิน ควรผูกยึดไว้บนเรือ ผังติดทะเลด้านนอก โดยการผูกยึดมีสองจุด ประกอบด้วย ตำแหน่งด้านหัวเรือ และตำแหน่งสามในสี่ของตัวเรือในภาค ท้าย</p> | Loading Master Chief Officer | |

| | | |
|--|--|---|
| Title : SOP-Ship-Shore Safety check list Doc. Type : Work Instruction Company : MTT | Doc No : OS-W-4011-006 Status: Issued for use | Page(s) : Page 9 of 22 |
|--|--|---|

| | | | |
|---|--|---|--|
| | <p>-กรณีการผูกเชือกเรือด้วยทุ่น ตำแหน่งการจัดวางลวดลากจูงผูกเงิน ควรผูกยึดไว้บนเรือในฝั่งตรงกันข้ามกับท่อนขนถ่ายสินค้า โดยการผูกยึดมีสองจุด และตำแหน่งติดตั้งเหมือนผูกเชือกเรือขณะเทียบท่า</p> <p>-วิธีลากลวดลากจูงผูกเงิน สามารถกระทำได้หลายลักษณะ บางท่าเทียบเรือมีความจำเป็นที่จะต้องได้รับคำแนะนำจากเรือเกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติด้วย</p> | | |
| 5 | <p>อุปกรณ์ดับเพลิงของท่าเทียบเรือได้มีการจัดวางไว้อย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน</p> <p>-อุปกรณ์ดับเพลิงมีการจัดเตรียมโดยเรือ และพร้อมสำหรับการใช้งาน</p> <p>เดินบิมน้ำดับเพลิงพร้อมสายดับเพลิงสองหัวโดยสเปรย์น้ำออกเป็นฝอย บริเวณท่อนนิโพลเรือ</p> <p>เพิ่มเติมสายดับเพลิงอีกสองหัวฉีดพ่นออกนอกฝั่งทะเลโดยทำแรงดันน้ำให้ได้ระยะ 10 เมตร สำหรับป้องกันเรืออื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าใกล้</p> <p>อุปกรณ์ดับเพลิงชนิดประจำที่หรือชนิดเคลื่อนที่ถูกจัดวางบริเวณท่อนนิโพลเรือ อย่างเพียงพอและเหมาะสม</p> <p>-อุปกรณ์ดับเพลิงมีการจัดเตรียมโดยท่าเทียบเรือ และพร้อมสำหรับการใช้งาน</p> <p>เดินบิมน้ำดับเพลิงและรักษาแรงดันน้ำในท่อน้ำดับเพลิง ให้พร้อมใช้งานตลอดเวลา</p> <p>อุปกรณ์ดับเพลิงชนิดประจำที่หรือชนิดเคลื่อนที่ถูกจัดวางบนท่าเทียบเรือ อย่างเพียงพอและเหมาะสม</p> <p>เรือและท่าเทียบเรือสามารถจัดการกับข้อต่อน้ำดับเพลิงสากลได้อย่างรวดเร็ว และทันทีที่มีความต้องการใช้งาน</p> | <p>Loading Master</p> <p>Chief Officer</p> | |
| 6 | <p>ท่อนรับส่งสินค้าของท่าเทียบเรืออยู่ในสภาพที่ดี มีความเหมาะสม และพร้อมใช้งาน</p> <p>-ท่อนขนถ่ายสินค้าอยู่ในสภาพที่ดี ไม่เสื่อมสภาพจากคุณสมบัติของผู้ผลิตแนะนำ และการจัดวางหรือติดตั้งมีคุณลักษณะถูกต้อง</p> | <p>Loading Master</p> <p>Master / Chief Officer</p> | |

| | | |
|--|--|--|
| Title : SOP-Ship-Shore Safety check list Doc. Type : Work Instruction Company : MTT | Doc No : OS-W-4011-006 Status: Issued for use | Page(s) : Page 10 of 22 |
|--|--|--|

| | | | |
|----|---|---------------------------------|--|
| | <p>-จุดเชื่อมต่อหน้าแปลนปิดผนึกด้วยหน้าแปลน และร้อยน๊อต เรียบร้อย</p> <p>-ท่อขนถ่ายมีความเหมาะสมกับสินค้า ซึ่งรวมถึงการรองรับ อุณหภูมิสินค้าและกำลังดันสูงสุดสำหรับการขนถ่าย</p> <p>-ท่อขนถ่าย ควรจัดทำสัญลักษณ์แสดงสถานะ โหลดสูงสุด สำหรับการใช้งาน และช่วงเวลาการทดสอบครั้งหลังสุด</p> | | |
| 7 | <p>ระบบท่อขนถ่ายสินค้ามีการตัดแยกอย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถเดรนส่วนที่ค้างท่อออกได้ก่อน-หลังการใช้งาน</p> | Loading Master Chief Officer | |
| 8 | <p>มีการอุดรูระบายน้ำมันเรืออย่างมีประสิทธิภาพ และถาดรองน้ำมันอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมแห่งพร้อมใช้งาน</p> <p>-ในระหว่างการปฏิบัติงานสินค้า ลูกเรือจะอุดรูระบายทุกจุด และหากน้ำสะสมมากพอจะทำการเดรนออกตามแต่ช่วงเวลาที่เหมาะสม</p> <p>-ตามข้อกำหนด OCIMF บริเวณใต้ท่อเมนโฟด จะติดตั้งถาดรองรับสินค้าล้นแบบประจำที่ และจะมีท่อเดรนกับลูกเรือจัดไว้สำหรับการทำงานเสมอ</p> <p>-สำหรับเรือบรรทุกทุกก๊าซเหลว ลูกเรืออาจต้องเปิดตลอดเวลาได้ เพื่อป้องกันน้ำสะสมและระบายน้ำออกนอกเรือ</p> | Loading Master Chief Officer | |
| 9 | <p>มีการตรวจเช็ค การตรวจสอบการทำงานของลูกเรือ ระบายน้ำมันเรือเป็นระยะ และเหมาะสม</p> | Loading Master Chief Officer | |
| 10 | <p>อุปกรณ์และอ่างกักเก็บน้ำมันของท่าเทียบเรือ มีการบริหารจัดการอย่างถูกต้อง และเหมาะสม</p> <p>-อ่างกักเก็บและการขนถ่ายกำจัด ทางท่าเทียบเรือบริหารจัดการโดยใช้ Bond wall และถัง Slop drum</p> | Loading Master Chief Officer | |
| 11 | <p>ท่อน้ำมันและท่อน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือที่ไม่ได้ใช้งาน อยู่ในสภาพปิดหน้าแปลนสนิท และใส่น๊อตครบทุกตัว เรียบร้อย</p> | Loading Master Chief Officer | |

| | | |
|--|--|--|
| Title : SOP-Ship-Shore Safety check list Doc. Type : Work Instruction Company : MTT | Doc No : OS-W-4011-006 Status: Issued for use | Page(s) : Page 11 of 22 |
|--|--|--|

| | | | |
|----|---|---|--|
| 12 | ท่อสินค้าและท่อน้ำมันเชื้อเพลิงของท่าเทียบเรือที่ไม่ได้ใช้งาน อยู่ในสภาพปิดหน้าแปลนสนิทและใส่นี้อัดครบทุกตัวเรียบร้อยแล้ว | Loading Master Chief Officer | |
| 13 | ฝาของถังสินค้า ถังน้ำมันลาส และถังน้ำมันเชื้อเพลิง อยู่ในสภาพปิดเรียบร้อยแล้ว | Loading Master Chief Officer | |
| 14 | ลิ้นวาล์วน้ำทะเลและลิ้นวาล์วน้ำสูบน้ำออกนอกตัวเรือที่ไม่ได้ใช้งาน อยู่ในสภาพปิดพร้อมทำสัญลักษณ์แสดงสถานะ | Loading Master Chief Officer | |
| 15 | ประตู ช่องกระจก และหน้าต่างในส่วนที่พักอาศัย สโตร์ ห้องเครื่อง ได้ทำการปิดเรียบร้อยแล้ว โดยระบบระบายอากาศของห้องเครื่องยังคงเปิดใช้งานได้ | Loading Master Chief Officer | |
| 16 | ผังอุปกรณ์ดับเพลิงฉุกเฉินบนเรือ ได้มีการจัดเก็บอย่างเหมาะสม ด้านนอกเก่งเรือ | Loading Master Master / Chief Officer | |
| 17 | ระบบก๊าซเฉื่อยประจำเรือ อยู่ในสภาพใช้งานที่ดี | Loading Master Chief Officer | |
| 18 | ถังสินค้าทุกถังมีกำลังดันมากกว่าความดันบรรยากาศ และมีอัตราส่วนผสมของออกซิเจนเท่ากับหรือน้อยกว่า 8% โดยปริมาตร | Loading Master Chief Officer | |

| | | |
|--|--|--|
| Title : SOP-Ship-Shore Safety check list Doc. Type : Work Instruction Company : MTT | Doc No : OS-W-4011-006 Status: Issued for use | Page(s) : Page 12 of 22 |
|--|--|--|

Part "B" Bulk Liquid General – Verbal Verification

| | | | |
|---|---|---------------------------------|--|
| 1 | เรืออยู่ในสภาพพร้อมออกเรือได้ด้วยการสั่งเครื่องจักรของตนเองได้ | Loading Master Chief Officer | |
| 2 | มียามปากเรือ ดูแลการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพทั้งในส่วนบน เรือ และบนท่าเทียบเรือ -การปฏิบัติงานต้องอยู่ภายใต้การควบคุม ตรวจสอบ ทั้งในส่วนบนเรือและบนท่าเทียบเรือ -เป้าหมายการตรวจสอบ เป็นการป้องกันการลุกลามของสถานการณ์ซึ่งอาจจะเป็นอันตราย เพื่อจะได้เข้าถึงและควบคุมได้ง่าย -ผู้ปฏิบัติหน้าที่บนเรือ บนท่าเทียบเรือ จะต้องจัดการเรื่องการสื่อสารของแต่ละบุคคลได้ดี และมีประสิทธิภาพ -บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน ต้องมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับสินค้าที่กำลังควบคุม ดูแลอยู่ อีกทั้งต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคลให้เหมาะสมด้วย | Loading Master Chief Officer | |
| 3 | มีบุคคลากรเพียงพอที่จะปฏิบัติงานในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินทั้งในส่วนบนเรือ และบนท่าเทียบเรือ | Loading Master Chief Officer | |
| 4 | มีการตกลง ทำความเข้าใจ และเห็นชอบร่วมกัน เกี่ยวกับการปฏิบัติงานด้านสินค้า, น้ำมันเชื้อเพลิง และน้ำบาลาส -ขั้นตอนการปฏิบัติงาน ต้องมีการจัดทำและกำหนดแผนล่วงหน้าเสมอ -มีการตกลง ทำความเข้าใจและเห็นชอบร่วมกัน ก่อนเริ่มต้นการปฏิบัติงาน -การตกลงร่วมกันต้องลงบันทึกเป็นลายลักษณ์อักษร และทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลงยังผลกระทบกับการปฏิบัติงาน ให้ทำการตกลง หรือ ร่วมกันใหม่ทุกครั้ง -มีความมั่นใจว่าปัจจัยทางด้านคุณสมบัติของสินค้า วัสดุอุปกรณ์ของเรือและท่าเทียบเรือ และรวมถึงความสามารถของผู้ปฏิบัติงาน สามารถควบคุม ดูแล กิจกรรมนั้นได้ -บริเวณท่าเทียบเรือ ควรมีไฟแสงสว่างเพียงพอ ให้สามารถปฏิบัติงานได้ -มีการกำหนดอัตราการขนถ่ายเริ่มต้น สูงสุด และระยะเวลาการหยุด โดยทั่วไปขึ้นอยู่กับชนิดของกิจกรรม | Loading Master Chief Officer | |

| | | |
|--|--|--|
| Title : SOP-Ship-Shore Safety check list Doc. Type : Work Instruction Company : MTT | Doc No : OS-W-4011-006 Status: Issued for use | Page(s) : Page 13 of 22 |
|--|--|--|

| | | | |
|---|--|---------------------------------|--|
| | <p>การจัดการเรื่องระบบท่อ สำหรับการขนถ่าย และระบบการระบายอากาศ</p> <p>แรงดันสูงสุดสำหรับการขนถ่าย และอัตราการไหลของท่อขนถ่าย</p> <p>ข้อควรระวัง เกี่ยวกับการสะสมของไฟฟ้าสถิตย์</p> | | |
| 5 | <p>มีการอธิบายและทำความเข้าใจเกี่ยวกับสัญญาณฉุกเฉิน-ขั้นตอนการปฏิบัติการรับมือกับเหตุฉุกเฉิน</p> <p>-มีการตกลงร่วมกัน เกี่ยวกับเสียงสัญญาณ ในกรณีมีเหตุฉุกเฉิน</p> <p>-มีการตกลง ทำความเข้าใจและเห็นชอบร่วมกัน เกี่ยวกับขั้นตอนการปฏิบัติการหยุดฉุกเฉิน พร้อมทั้งการบันทึกเป็นลายลักษณ์อักษร</p> <p>-บันทึกข้อตกลงร่วมกัน จะต้องแสดงถึงเหตุการณ์และวิธีการหยุดการปฏิบัติงานได้ในทันที</p> <p>-เป็นไปได้ ควรกล่าวถึงความเป็นไปได้ของเหตุฉุกเฉินที่เชื่อมโยงกับขั้นตอนการปฏิบัติการรับมือกับเหตุฉุกเฉิน</p> | Loading Master Chief Officer | |
| 6 | <p>มีข้อมูลความปลอดภัยจำเพาะของสินค้าชนิดนั้นๆ สำหรับใช้ในการขนถ่ายสินค้า</p> <p>-เอกสารที่ออกโดยผู้ผลิต และเป็นข้อมูลความปลอดภัยจำเพาะของสินค้าชนิดนั้นๆ สำหรับใช้ในการขนถ่ายสินค้า</p> <p>-ข้อมูลประกอบด้วย ชื่อทางเคมี, ชื่อสามัญทั่วไป, หมายเลข UN และส่วนประกอบของสารที่มีคุณลักษณะเป็นพิษ</p> | Loading Master Chief Officer | |
| 7 | <p>มีการชี้แนะ และทำความเข้าใจเกี่ยวกับอันตรายจากสารพิษที่มีอยู่ในสินค้า ที่จะทำการขนถ่ายในขณะนั้น</p> <p>-สินค้าหลายๆ ชนิดมีส่วนประกอบของสารที่เป็นอันตรายกับร่างกาย เพื่อเป็นการลดผลกระทบต่อกัน จึงจำเป็นต้องทราบข้อมูลส่วนประกอบเพื่อขณะปฏิบัติงานสินค้า จะได้เข้าใจถึงข้อควรระวังต่างๆ เพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายจากสารพิษ</p> <p>-เพิ่มเติม บางท่าเทียบเรือ หน่วยงานตรวจเรือของรัฐ อาจเรียกหาข้อมูลนี้ในระหว่างการปฏิบัติงานสินค้า หรือเมื่อเกิดเหตุรั่วไหลของตัวสินค้า ซึ่งรายละเอียดจะรวมถึงส่วนประกอบ H2S, Benzene และ Lead</p> | Loading Master Chief Officer | |
| 8 | <p>จัดเตรียมข้อต่อน้ำสากล สำหรับสายดับเพลิงบนเรือ</p> <p>-เป็นแบบมาตรฐานที่กำหนดใช้งานตามสากล</p> <p>-หากไม่ได้ติดตั้งก่อนทำการสูบน้ำ จะต้องแน่ใจว่ามีความพร้อมที่จะใช้งาน ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน</p> | Loading Master Chief Officer | |

| | | |
|--|--|--|
| Title : SOP-Ship-Shore Safety check list Doc. Type : Work Instruction Company : MTT | Doc No : OS-W-4011-006 Status: Issued for use | Page(s) : Page 14 of 22 |
|--|--|--|

| | | | |
|----|---|---------------------------------|--|
| 9 | <p>มีการตกลงร่วมกันระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ เกี่ยวกับระบบการระบายอากาศของถังสินค้า</p> <p>-การระบายอากาศถังสินค้า โดยทั่วไป มี 3 แบบ ดังนี้</p> <p>ระบบระบายอากาศถังสินค้าเป็นแบบเปิด โดยปล่อยออกสู่บรรยากาศ</p> <p>ระบบระบายอากาศถังสินค้าเป็นแบบปิด ใช้อุปกรณ์ลิ้นวาล์วควบคุมแรงดันประจำถังควบคุม</p> <p>ระบบระบายอากาศถังสินค้าเป็นแบบปิด โดยอาศัยการไหลเวียนผ่านชั้นท่าเทียบเรือ</p> | Loading Master Chief Officer | |
| 10 | <p>มีการตกลงร่วมกันระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ เกี่ยวกับข้อบังคับสำหรับการปฏิบัติงานขนถ่ายแบบปิด</p> <p>-เป็นความต้องการของท่าเทียบเรือทั่วไป กรณีเรือมีการรับส่งสินค้า บาลาสลงถังสินค้า การปฏิบัติงานนี้จะปราศจากการเปิดของต่างๆ ของถังสินค้า อาทิ ฝาถัง ท่อวัดระดับและเก็บตัวอย่าง</p> <p>-การปฏิบัติงานนี้ เป็นการทำงานแบบระบบปิด อาศัยลิ้นวาล์วควบคุมแรงดันถังสินค้าและระบบสัญญาณเตือนบอกระดับสินค้าในถังสูง เป็นระบบเซฟตี้ หากจะมีการวัดระดับสินค้าและเก็บตัวอย่างในถัง จำเป็นต้องใช้อุปกรณ์เสริมพิเศษผ่านระบบลิ้นวาล์วล็อกก๊าซ ซึ่งโดยทั่วไปทางเรือจะมีอุปกรณ์ประเภทนี้ใช้งานอยู่</p> | Loading Master Chief Officer | |
| 11 | <p>ลิ้นวาล์วควบคุมแรงดันสำหรับถังสินค้า มีการตรวจสอบและรับรองผลการทำงานอย่างถูกต้อง</p> <p>-ตรวจสอบทางกายภาพว่าอยู่ในสภาพที่ดี และตรวจสอบเอกสารใบรับรองการตรวจสอบครั้งสุดท้ายสุดว่าอยู่ในระยะเวลาที่ยอมรับได้</p> | Loading Master Chief Officer | |
| 12 | <p>มีการตกลงร่วมกันระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ เกี่ยวกับรายละเอียดการปฏิบัติงานเมื่อมีการต่อท่อไอระเหยไหลเวียน สำหรับการควบคุมแรงดันในถังสินค้า ในระหว่างการสุบถ่าย</p> | Loading Master Chief Officer | |
| 13 | <p>สัญญาณเตือนบอกระดับสินค้าในถังสูง หากมีการติดตั้งต้องอยู่ในสภาพที่ดี สามารถทำงานได้ และมีการทดสอบระบบอยู่เป็นประจำ</p> <p>-การขนถ่ายระบบปิด เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานไม่มีความเสี่ยงเรื่องสินค้าล้นถัง อุปกรณ์เตือนบอกระดับสินค้าในถังสูงจึงเป็นอุปกรณ์เสริมที่ใช้โดยทั่วไป</p> | Loading Master Chief Officer | |

| | | |
|--|--|--|
| Title : SOP-Ship-Shore Safety check list Doc. Type : Work Instruction Company : MTT | Doc No : OS-W-4011-006 Status: Issued for use | Page(s) : Page 15 of 22 |
|--|--|--|

| | | | |
|----|--|---------------------------------|--|
| | -ต้องทำการทดสอบการทำงานก่อนเริ่มปฏิบัติงานสินค้า พร้อมตรวจสอบเอกสารใบรับรองการตรวจสอบครั้งสุดท้ายอยู่ในระยะเวลาที่ยอมรับได้ | | |
| 14 | มีฉนวนกันจุดเชื่อมต่อ ระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ -เป็นตัวช่วยหยุดการไหลผ่านเกี่ยวกับไฟฟ้า ที่เชื่อมต่อระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ ป้องกันสาเหตุการเกิดประกายไฟที่ปลายท่อขนถ่ายสินค้ากับท่อเมนนิโฟดเรือ ขณะทำการต่อและถอดท่อขนถ่ายสินค้า | Loading Master Chief Officer | |
| 15 | ท่อสินค้าบนท่าเทียบเรือมีการติดตั้งลิ้นวาล์วกันกลับ หรือการตกลงร่วมกัน เกี่ยวกับแนวทางการป้องกันสินค้าไหลย้อนกลับลงเรือ | Loading Master Chief Officer | |
| 16 | มีการระบุสถานที่ ห้องสำหรับสูบบุหรี่ และคอยตรวจสอบมีการปฏิบัติตามข้อกำหนดที่วางไว้ | Loading Master Chief Officer | |
| 17 | มีข้อกำหนด วิธีการปฏิบัติที่ถูกต้องในการควบคุมบริเวณที่มีประกายไฟ เปลวไฟ และที่มีอุณหภูมิสูงซึ่งอาจจุดระเบิด ไอระเหย่น้ำมันให้ติดไฟได้ | Loading Master Chief Officer | |
| 18 | โทรศัพท์และวิทยุติดตามตัว มีการควบคุมกำหนดการใช้งานอย่างถูกต้อง | Loading Master Chief Officer | |
| 19 | ไฟฉายที่ใช้เป็นแบบที่ได้รับอนุญาต สำหรับการใช้งานเท่านั้น | Loading Master Chief Officer | |
| 20 | ทำการปิดสวิตช์อุปกรณ์เครื่องรับ-ส่งวิทยุ VHF/UHF แบบติดตั้งประจำที่ และอุปกรณ์ AIS | Loading Master Chief Officer | |
| 21 | เครื่องรับ-ส่งวิทยุมือถือย่าน VHF/UHF เป็นแบบที่ได้รับอนุญาต สำหรับการใช้งานเท่านั้น | Loading Master Chief Officer | |
| 22 | มีการต่อสายดินอย่างถูกต้องกับเสาอากาศวิทยุสื่อสารประจำเรือ และปิดการใช้งานเครื่องเรดาร์ ขณะเรืออยู่เทียบท่า | Loading Master Chief Officer | |
| 23 | ในพื้นที่อันตราย ให้ทำการปลดสายไฟฟ้าที่ต่อกับอุปกรณ์ไฟฟ้าชนิดเคลื่อนย้ายออก เพื่อป้องกันประกายไฟ | Loading Master Chief Officer | |
| 24 | ปิดการใช้งานเครื่องปรับอากาศแบบแวน ขณะเรืออยู่เทียบท่า | Loading Master Chief Officer | |
| 25 | มีการควบคุมแรงดันอากาศภายในที่พักอาศัยให้สูงกว่าภายนอก และระบบการไหลเวียนอากาศของ | Loading Master Chief Officer | |

| | | |
|--|--|--|
| Title : SOP-Ship-Shore Safety check list Doc. Type : Work Instruction Company : MTT | Doc No : OS-W-4011-006 Status: Issued for use | Page(s) : Page 16 of 22 |
|--|--|--|

| | | | |
|----|---|---------------------------------|--|
| | เครื่องปรับอากาศ เป็นแบบไหลวน เพื่อป้องกันไอระเหย สินค้าเจือปนเข้าภายใน | | |
| 26 | มีการตรวจสอบและแน่ใจว่าการระบายอากาศในห้องปัมป์มี ความเหมาะสม และเพียงพอ | Loading Master Chief Officer | |
| 27 | มีการกำหนดทางหนีไฟฉุกเฉิน -ช่องทางออกฉุกเฉินหลัก คือทางขึ้นลงเรือ และท่าเทียบเรือ -ช่องทางออกฉุกเฉินรอง คือฝั่งทะเลตรงข้ามท่าเทียบเรือ โดยใช้เรือช่วยชีวิตของเรือ และบันไดนำร่องของเรือ -จุดรวมพลหลัก สำหรับท่าเทียบเรือ คือสถานีปั้มน้ำดับเพลิง ท่า เทียบเรือหมายเลข 2 -จุดรวมพลรอง สำหรับท่าเทียบเรือ คือท่อนผูกเรือท่า 2 หมายเลข 1-6 และท่อนผูกเรือท่า 3 หมายเลข 1-6 | Loading Master Chief Officer | |
| 28 | มีการตกลงร่วมกันระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ เกี่ยวกับ ข้อจำกัดและกฎเกณฑ์ในการปฏิบัติงานการเทียบเรือ และ การทำสินค้า เกี่ยวกับความเร็วลม และความสูงของคลื่น สูงสุด -ขณะเรือเทียบท่า: จำกัดความเร็วลมไม่เกิน 25 น็อต ในการนำเรือเข้าเทียบ ท่า สำหรับทุกท่าเทียบเรือ กรณีท่าเทียบเรือที่ 1,2 และ 3 มีเรือขนาดใหญ่เต็มความ จุของท่าเทียบเรือ จอดเทียบท่าอยู่ การจะนำเรือเข้าเทียบท่าที่ 4 นั้น จะจำกัดความเร็วลมไม่เกิน 20 น็อต จำกัดความสูงของคลื่นไม่เกิน 0.5 เมตร ในการนำเรือ เข้าเทียบท่า -ขณะปฏิบัติงานขนถ่ายสินค้า: กรณีความเร็วลมสูงถึง 25 น็อต ให้หยุดการขนถ่ายสินค้า กรณีความเร็วลมสูงถึง 30 น็อต ให้ถอดท่อขนถ่ายสินค้า กรณีความเร็วลมสูงถึง 35 น็อต ให้ปล่อยเรือออกจากท่า | Loading Master Chief Officer | |
| 29 | มีการตกลงร่วมกันระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ เกี่ยวกับ ระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าเทียบเรือและเรือ | Loading Master Chief Officer | |
| 30 | มีการตกลงและทำความเข้าใจ เกี่ยวกับขั้นตอนการรับ ในโทรเจนจากท่าเทียบเรือ เพื่อใช้ในการกำจัดสินค้า ตกค้าง, ลดอัตราส่วนผสมของออกซิเจน ซึ่งครอบคลุมถึง ถังสินค้า และท่อทางสินค้า | Loading Master Chief Officer | |

| | | |
|--|--|--|
| Title : SOP-Ship-Shore Safety check list Doc. Type : Work Instruction Company : MTT | Doc No : OS-W-4011-006 Status: Issued for use | Page(s) : Page 17 of 22 |
|--|--|--|

| | | | |
|----|---|---------------------------------|--|
| 31 | ระบบก๊าซเฉื่อยประจำเรือ อยู่ในสภาพใช้งานที่ดี และพร้อมใช้งาน | Loading Master Chief Officer | |
| 32 | เครกซ์ล อยู่ในสภาพที่ดี เหมาะสมกับการใช้งาน | Loading Master Chief Officer | |
| 33 | มีการสอบเทียบเครื่องตรวจวิเคราะห์ก๊าซออกซิเจนทั้งแบบประจำที่ และแบบเคลื่อนที่ โดยเครื่องดังกล่าวสามารถใช้งานได้จริง | Loading Master Chief Officer | |
| 34 | The fixed and portable oxygen analyzers have been calibrated and are working properly. (มีการสอบเทียบเครื่องตรวจวิเคราะห์ก๊าซออกซิเจนทั้งแบบประจำที่ และแบบเคลื่อนที่ โดยเครื่องดังกล่าวสามารถใช้งานได้จริง) | Loading Master Chief Officer | |
| 35 | ได้มีการปรับและล็อกลิ้นวาล์วก๊าซเฉื่อยทุกตัวไว้อย่างถูกต้อง หากมี | Loading Master Chief Officer | |
| 36 | เจ้าหน้าที่เรือ ผู้มีความรับผิดชอบสำหรับการปฏิบัติงานเกี่ยวกับสินค้าทราบ ว่า กรณีที่เครื่องกำเนิดก๊าซเฉื่อยบนเรือขัดข้อง จะต้องหยุดการขนถ่ายสินค้า และต้องแจ้งให้ทางท่าเทียบเรือรับทราบ | Loading Master Chief Officer | |
| 37 | ได้ดำเนินการตรวจสอบก่อนการล้างถังสินค้าด้วยน้ำมันดิบ ตามแบบการตรวจสอบในคู่มือว่าด้วยเรื่องดังกล่าวของเรืออย่างเหมาะสม และถูกต้อง | Loading Master Chief Officer | |
| 38 | มีแบบรายการงานตรวจสอบการปฏิบัติการล้างถังสินค้าด้วยน้ำมันดิบ ทั้งก่อน, ระหว่างและหลังการปฏิบัติ และเห็นชอบร่วมกัน | Loading Master Chief Officer | |
| 39 | การล้างถังสินค้า ทางเรือได้มีการวางแผนที่จะดำเนินการระหว่างเรืออยู่เทียบท่า -ต้องได้รับความเห็นชอบจากท่าเทียบเรือ -การอนุมัติรวมยินยอมในการใช้ก๊าซ | Loading Master Chief Officer | |

| | | |
|--|--|--|
| Title : SOP-Ship-Shore Safety check list Doc. Type : Work Instruction Company : MTT | Doc No : OS-W-4011-006 Status: Issued for use | Page(s) : Page 18 of 22 |
|--|--|--|

Part "C" Bulk Liquid Chemicals – Verbal Verification

| | | | |
|---|---|---|--|
| 1 | <p>มีข้อมูล รวมทั้งเอกสารจากผู้ผลิตที่มีอยู่สามารถดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าได้อย่างปลอดภัย</p> <p>-เอกสารที่ออกโดยผู้ผลิต และเป็นข้อมูลความปลอดภัยจำเพาะของสินค้านั้นๆ สำหรับใช้ในการขนถ่ายสินค้า</p> <p>-ข้อมูลประกอบด้วย</p> <p>รายละเอียดเกี่ยวกับคุณสมบัติทางกายภาพ และเคมี การควบคุม ภาชนะบรรจุ และการขนถ่าย การปฏิบัติ กรณีเกิดเหตุรั่วไหล การป้องกันการสัมผัส การใช้งานอุปกรณ์ดับเพลิงกับสินค้าที่ควบคุม ดูแล</p> | Loading Master Chief Officer | |
| 2 | <p>หากใส่สารเพิ่มคุณภาพ อาทิเช่นตัวยับยั้ง ตัวทำให้เสถียร จะต้องมีการรับรองจากผู้ผลิตอ้างอิงเสมอ</p> <p>-เมื่อไรที่มีความต้องการใส่สารเพิ่มคุณภาพ ไม่ว่าจะเป็นตัวเพิ่มความเสถียร หรือสารยับยั้ง กับสินค้าที่ควบคุม ดูแลอยู่ ทางเรือ ต้องจัดหาข้อมูลและเอกสารรับรองจากผู้ผลิตเสมอ โดยรายละเอียดมีดังนี้</p> <p>ชื่อ และปริมาณตัวยับยั้งที่ใช้</p> <p>วันที่เติมสารและระยะเวลาที่มีผล</p> <p>ข้อจำกัดในเรื่องอุณหภูมิ ที่มีผลกับสารเพิ่มคุณภาพ</p> <p>วิธีการปฏิบัติ เมื่อเทียบเดินเรือยาวกว่าระยะเวลาที่มีผลของสารเพิ่มคุณภาพ</p> | Loading Master Chief Officer Ship Agent | |
| 3 | <p>มีอุปกรณ์ป้องกันภัยที่เหมาะสม รวมถึงเครื่องช่วยหายใจ ชุดป้องกันไฟ เพียงพอและพร้อมใช้งาน</p> | Loading Master Chief Officer | |
| 4 | <p>มีการตกลงร่วมกันระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ เกี่ยวกับการจัดการเมื่อผู้ปฏิบัติงานมีเหตุสัมผัสกับสินค้า</p> <p>-ผลกระทบและการควบคุมการรั่วไหลของสินค้า ควรมีการจัดการที่เหมาะสมและเข้าใจตรงกันทั้งสองฝ่าย</p> <p>-ควรทราบเรื่องข้อมูลความปลอดภัยของสินค้าที่ออกมาจากผู้ผลิต กล่าวคือทราบวิธีการจัดการกับการสัมผัสสินค้า และข้อควรระวังเกี่ยวกับขั้นตอนการปฏิบัติต่างๆเกี่ยวกับสินค้า</p> <p>-มีจุดใช้น้ำสำหรับทำความสะอาดร่างกายและล้างหน้าตา ประจำจุดต่างๆ ที่ปฏิบัติงานเป็นประจำอย่างเหมาะสม ทั้งในส่วนบนเรือ ท่าเทียบเรือ</p> | Loading Master Chief Officer | |

| | | |
|--|--|--|
| Title : SOP-Ship-Shore Safety check list Doc. Type : Work Instruction Company : MTT | Doc No : OS-W-4011-006 Status: Issued for use | Page(s) : Page 19 of 22 |
|--|--|--|

| | | | |
|----|--|---------------------------------|--|
| 5 | อัตราเร็วการขนถ่าย มีความเหมาะสมกับระบบการปิดลิ้นวาล์วโดยอัตโนมัติ -วาล์วควบคุมอัตโนมัติอาจมีการติดตั้งที่เรือและท่าเทียบเรือ ขณะสินค้ากำลังขนถ่าย อาจมีการใช้งานระบบนี้ได้ เพื่อป้องกันความเสี่ยงเกี่ยวกับปรากฏการณ์ขึ้นลงของแรงดันในท่อสินค้าอย่างรวดเร็ว การจำกัดเรื่องอัตราเร็วสำหรับการขนถ่ายให้เหมาะสม จึงมีความจำเป็นต้องให้ความสำคัญและนำไปใช้ให้ถูกต้อง -มีการตกลง ทำความเข้าใจและเห็นชอบร่วมกัน เกี่ยวกับอัตราเร็วการขนถ่ายสินค้า เพื่อให้เหมาะสมกับการใช้งานระบบวาล์วควบคุมอัตโนมัติ | Loading Master Chief Officer | |
| 6 | ระบบวัดระดับถังสินค้าและอุปกรณ์เตือนภัย ได้มีการปรับแต่งอย่างถูกต้อง เหมาะสม พร้อมใช้งาน | Loading Master Chief Officer | |
| 7 | อุปกรณ์วัดก๊าซเคลื่อนที่ มีการสอบเทียบ และพร้อมกับการใช้งาน | Loading Master Chief Officer | |
| 8 | มีการแจ้งข้อมูลระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ เกี่ยวกับอุปกรณ์การดับเพลิง สัญญาณฉุกเฉิน และขั้นตอนการปฏิบัติการรับมือกับเหตุฉุกเฉิน | Loading Master Chief Officer | |
| 9 | วัสดุของท่อรับส่งสินค้า มีความเหมาะสมกับกับชนิดสินค้าที่จะขนถ่าย | Loading Master Chief Officer | |
| 10 | ในการขนถ่ายสินค้า เป็นการใช้ท่อทางแบบติดตั้งถาวร | Loading Master Chief Officer | |
| 11 | มีการตกลงและทำความเข้าใจ เกี่ยวกับขั้นตอนการรับในโทรเจนจากท่าเทียบเรือ เพื่อใช้ในการกำจัดสินค้าตกค้าง, ลดอัตราส่วนผสมของออกซิเจน ซึ่งครอบคลุมถึงถึงสินค้า และท่อทางสินค้า | Loading Master Chief Officer | |

| | | |
|--|--|--|
| Title : SOP-Ship-Shore Safety check list Doc. Type : Work Instruction Company : MTT | Doc No : OS-W-4011-006 Status: Issued for use | Page(s) : Page 20 of 22 |
|--|--|--|

Part "D" Bulk Liquid Gasses – Verbal Verification

| | | | |
|---|--|---|--|
| 1 | <p>มีข้อมูล รวมทั้งเอกสารจากผู้ผลิตที่มีอยู่สามารถดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าได้อย่างปลอดภัย</p> <p>-เอกสารที่ออกโดยผู้ผลิต และเป็นข้อมูลความปลอดภัยจำเพาะของสินค้านั้นๆ สำหรับใช้ในการขนถ่ายสินค้า</p> <p>-ข้อมูลประกอบด้วย</p> <p>รายละเอียดเกี่ยวกับคุณสมบัติทางด้านกายภาพ และเคมี การปฏิบัติ กรณีเกิดเหตุรั่วไหล</p> <p>มาตรการและวิธีการจัดการ กรณีเกิดเหตุสินค้าสัมผัสร่างกาย</p> <p>ขั้นตอน หรือวิธีการใช้งานอุปกรณ์ดับเพลิง</p> <p>อุปกรณ์พิเศษอื่นๆ สำหรับการควบคุม ดูแลสินค้า</p> <p>อุณหภูมิตัวเรือด้านใน มีการกำหนดข้อจำกัดไว้สำหรับการบรรทุกทุกสินค้า</p> <p>ขั้นตอนการปฏิบัติงาน กรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน</p> | Loading Master Chief Officer | |
| 2 | <p>หากใส่สารเพิ่มคุณภาพ อาทิเช่นตัวยับยั้ง ตัวทำให้เสถียร จะต้องมีการรับรองจากผู้ผลิตอ้างอิงเสมอ</p> <p>-เมื่อไรที่มีความต้องการใส่สารเพิ่มคุณภาพ ไม่ว่าจะเป็นตัวเพิ่มความเสถียร หรือสารยับยั้ง กับสินค้าที่ดูแลอยู่ เรือบรรทุกสินค้า ต้องจัดหาข้อมูลและเอกสารรับรองจากผู้ผลิตเสมอ โดยรายละเอียดมีดังนี้</p> <p>ชื่อ และปริมาณตัวยับยั้งที่ใช้</p> <p>วันที่เติมสารและระยะเวลาที่มีผล</p> <p>ข้อจำกัดในเรื่องอุณหภูมิ ที่มีผลกับสารเพิ่มคุณภาพ</p> <p>วิธีการปฏิบัติ เมื่อเทียบเดินเรือยาวกว่าระยะเวลาที่มีผลของสารเพิ่มคุณภาพ</p> | Loading Master Chief Officer Ship Agent | |
| 3 | ระบบน้ำทะเลสำหรับลดอุณหภูมิถังสินค้า อยู่ในสภาพที่ดี และพร้อมใช้งาน | Loading Master Chief Officer | |
| 4 | มีอุปกรณ์ป้องกันภัยที่เหมาะสม รวมถึงเครื่องช่วยหายใจ ชุดป้องกันไฟ เพียงพอและพร้อมใช้งาน | Loading Master Chief Officer | |
| 5 | มีการใช้ก๊าซเฉื่อยหรืออากาศแห้งในช่องว่างระหว่างถังสินค้าและผนังตัวเรือ | Loading Master Chief Officer | |
| 6 | อุปกรณ์ควบคุมการเปิด-ปิดลิ้นวาล์วท่อทางสินค้า ทำงานได้ดีและถูกต้อง | Loading Master Chief Officer | |

| | | |
|--|--|--|
| Title : SOP-Ship-Shore Safety check list Doc. Type : Work Instruction Company : MTT | Doc No : OS-W-4011-006 Status: Issued for use | Page(s) : Page 21 of 22 |
|--|--|--|

| | | | |
|----|---|---------------------------------|--|
| 7 | บ่มสินค้า และคาร์โกคอมเพรสเซอร์ สามารถใช้งานได้ดี และมีการตกลงร่วมกันระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ เกี่ยวกับ อัตราแรงดันสูงสุดที่จะใช้ควบคุมการปฏิบัติงาน | Loading Master Chief Officer | |
| 8 | เครื่องเปลี่ยนสถานะสินค้าจากก๊าซเป็นของเหลว ใช้งานได้ ดี | Loading Master Chief Officer | |
| 9 | อุปกรณ์ตรวจจับก๊าซ สามารถปรับใช้แต่ละชนิดสินค้า อุปกรณ์มีการสอบเทียบ และใช้งานได้ดี | Loading Master Chief Officer | |
| 10 | ระบบวัดระดับถังสินค้าและอุปกรณ์เตือนภัย ได้มีการ ปรับแต่งอย่างถูกต้อง เหมาะสม พร้อมใช้งาน | Loading Master Chief Officer | |
| 11 | ระบบหยุดฉุกเฉินมีการทดสอบ และทำงานอย่างถูกต้อง | Loading Master Chief Officer | |
| 12 | ทางท่าเทียบเรือและเรือ ทราบอัตราความเร็วการปิดลิ้น วาล์วอัตโนมัติของทั้งสองฝ่าย - วาล์วควบคุมอัตโนมัติอาจมีการติดตั้งที่เรือและท่าเทียบเรือ ขณะสินค้ากำลังขนถ่าย อาจมีการใช้งานระบบนี้ได้ เพื่อป้องกัน ความเสี่ยงเกี่ยวกับปรากฏการณ์ขึ้นลงของแรงดันอย่างรวดเร็ว ภายในท่อสินค้า การจำกัดเรื่องอัตราเร็วสำหรับการขนถ่ายให้ เหมาะสม จึงมีความจำเป็นต้องให้ความสำคัญและนำไปใช้ให้ ถูกต้อง - มีการตกลง ทำความเข้าใจและเห็นชอบร่วมกัน เกี่ยวกับ อัตราเร็วการขนถ่าย เพื่อให้เหมาะสมกับการใช้งานระบบวาล์ว ควบคุมอัตโนมัติ | Loading Master Chief Officer | |
| 13 | มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลการขนถ่าย เกี่ยวกับอุณหภูมิสูงสุด- ต่ำสุด และกำลังดันสูงสุด-ต่ำสุด ที่จะขนถ่ายสินค้านี้ระหว่าง เรือกับท่าเทียบเรือ | Loading Master Chief Officer | |
| 14 | ถังสินค้าได้มีการติดตั้งระบบป้องกันไม่ให้สินค้าในถังมี ระดับสูงเกินกว่ากำหนด - ระบบหยุดการทำงานอัตโนมัติ โดยปรกติออกแบบมาสำหรับปิด ลิ้นวาล์วของเหลวทั้งทางดูดหรือส่ง เพื่อจะไปควบคุมหยุดการ ทำงานบ่มสินค้า กรณีสินค้าเพิ่มขึ้นและสูงถึงระดับที่ขีดค่าไว้ ทั่วไปการตรวจสอบระบบการทำงานอุปกรณ์ช่วยควรมีทดสอบ ตามช่วงเวลาที่ต้องการไว้ - หากเรือและท่าเทียบเรือ มีระบบหยุดการทำงานอัตโนมัติแบบ เชื่อมต่อร่วมกัน การปฏิบัติการควรมีการทดสอบก่อนเริ่มต้นการ ขนถ่ายสินค้า | Loading Master Chief Officer | |

| | | |
|--|--|--|
| Title : SOP-Ship-Shore Safety check list Doc. Type : Work Instruction Company : MTT | Doc No : OS-W-4011-006 Status: Issued for use | Page(s) : Page 22 of 22 |
|--|--|--|

| | | | |
|----|--|---------------------------------|--|
| 15 | <p>ห้องคาร์โกคอมเพรสเซอร์ ห้องมอเตอร์คอมเพรสเซอร์ มีระบบระบายอากาศซึ่งทำงานได้ดี รวมไปถึงระบบสัญญาณเสียงตรวจจับก๊าซเตือนภัยด้วย</p> <p>-ห้องคาร์โกคอมเพรสเซอร์ มีการควบคุมแรงดันอากาศภายในห้องให้ต่ำกว่าภายนอก กล่าวคือดูดลมออก ให้แรงดันเป็นลบ เพื่อลดการสะสมก๊าซภายใน</p> <p>-ห้องมอเตอร์ของคาร์โกคอมเพรสเซอร์ มีการควบคุมแรงดันอากาศภายในห้องให้สูงกว่าภายนอก กล่าวคือดูดลมเข้า ให้แรงดันเป็นบวก เพื่อป้องกันไอระเหยสินค้าน้ำมันเข้าภายใน</p> | Loading Master Chief Officer | |
| 16 | ลิ้นวาล์วควบคุมแรงดันในถังสินค้า มีการตรวจสอบผลการทำงานอย่างถูกต้อง | Loading Master Chief Officer | |

15. Waste Disposal (การกำจัดของเสีย)

N/A

16. Contact Person (ผู้เกี่ยวข้อง)

1. Operation Manager : Mobile 080-0146565 (K.ศรัณยู อ.)
2. Jetty Section Manager : Mobile 081-9005600 (K.ศรายุทธ อ.)
3. Marine Specialist : Mobile 086-5108765 (K.ณรงค์เดช ร.)
4. Marine Specialist : Mobile 087-5902984 (K.ภาวิต ย.)
5. Board Man MTT Tel. 038-911957 Ext. 1957
6. Planning Officer Tel. 081-1835823 Ext. 7062

17. Management of Change (MOC) (การจัดการและปรับปรุงแก้ไข)

| MOC No. | Date approved | Topic |
|---------|---------------|-------|
| N/A | N/A | N/A |

ภาคผนวก ข-5

ใบอนุญาตให้ใช้ท่าเทียบเรือขนาดเกินกว่า 500 ตันกรอสส์

เลขที่ ๒๘/๒๕๖๕



สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖
๕๗/๖ ตำบลบางปลาสร้อย อำเภอเมือง
จังหวัดชลบุรี ๒๐๐๐๐

หนังสือฉบับนี้ให้ไว้เพื่อรับรองว่า กรมเจ้าท่า โดยสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง ได้ตรวจสอบท่าเทียบเรือขนาดเกินกว่า ๕๐๐ ตันกรอสส์ ท่าเทียบเรือมาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล ๑ (MTT- 1) ของบริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด ซึ่งตั้งอยู่ริมทะเลอ่าวไทย บริเวณนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด เลขที่ ๑๘ ถนนไอ-แปด ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง ตามเลขทะเบียนรับคำร้องของบริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด โดยนายคารม พิมพ์า ลงวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๖๕ แล้ว ปรากฏว่า ท่าเทียบเรือซึ่งอยู่ในความครอบครองดูแลของบริษัทฯ มีสภาพมั่นคงแข็งแรง ปลอดภัยและเหมาะสมในการใช้งาน โดยมีเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมแนบท้ายหนังสือรับรองฉบับนี้

หนังสือฉบับนี้ให้มีอายุไม่เกิน ๑ ปี นับจากวันที่ได้รับรองในหนังสือฉบับนี้

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๑ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๕

(นาย [REDACTED])
ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖

กรมเจ้าท่า
สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖

หมายเหตุ กรมเจ้าท่าสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกหนังสือรับรองฉบับนี้ เมื่อปรากฏว่าท่ารับส่งคนโดยสารท่ารับส่งสินค้า ท่าเทียบเรือ มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง ไม่ปลอดภัย หรือไม่เหมาะสมแก่การใช้ และจักต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขแนบท้ายด้านสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดอย่างเคร่งครัด

เงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมแนบท้ายหนังสือรับรองทำเทียบเรือขนาดเกินกว่า ๕๐๐ ตันกรอสส์
เลขที่ ๒๘/๒๕๖๕

ทำเทียบเรือมาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล ๑ (MTT- 1) ของบริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด

๑. ห้ามเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใดๆ ให้ เศษสินค้า วัสดุ ขยะ น้ำเสีย หิน กรวด ทราย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งปฏิกูล น้ำปนน้ำมัน สารเคมีต่างๆ น้ำมันและเคมีภัณฑ์ สิ่งของหรือสิ่งใดๆ อันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อม หรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ หรือเกิดการตื่นเงิน หรือตกตะกอน หรือสกปรก ลงสู่แหล่งน้ำ

๒. ต้องจัดเตรียมภาชนะรองรับขยะมูลฝอยให้เพียงพอกับการใช้งาน จัดวางในที่ที่สามารถใช้สอยได้สะดวกและนำไปกำจัดอย่างเหมาะสม พร้อมจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์เรื่องการรักษาความสะอาดแก่ผู้ใช้บริการทำเรือ

๓. ต้องดูแลรักษาทำเทียบเรือให้อยู่ในสภาพมั่นคง แข็งแรง และสะอาดอยู่เสมอ บนทำเทียบเรือต้องไม่มีเศษสินค้า วัสดุ ขยะ คราบน้ำมันหรือสิ่งสกปรกอื่นใด

๔. ต้องจัดเตรียมความพร้อมของบุคลากร และอุปกรณ์ดับเพลิงต่างๆ กรณีเกิดอัคคีภัยทั้งที่บริเวณทำเทียบเรือและบริเวณที่เก็บสินค้า

๕. ต้องจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขเหตุฉุกเฉินของทำเรือ จัดเตรียมเจ้าหน้าที่และอุปกรณ์ที่จำเป็นให้สอดคล้องกับแผนฯ และต้องจัดทำแผนและฝึกซ้อมการปฏิบัติตามแผนป้องกันและระงับเพลิงไหม้ให้แก่พนักงานอย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง

๖. ต้องจัดให้มีการฝึกซ้อมตามแผนฉุกเฉินเพื่อป้องกันและขจัดคราบน้ำมัน อย่างน้อยปีละ ๒ ครั้ง และต้องแจ้งกรมเจ้าท่า ทราบล่วงหน้าทุกครั้ง

๗. ตรวจสอบคุณภาพอากาศโดยตรวจวัดหาปริมาณฝุ่นละอองทั้งหมด (Total Suspended Particulate Matter: TSP) ในบรรยากาศบริเวณที่ทำงานภายในโครงการ ๑ จุด และสถานที่ทำงานในขณะที่มีกิจกรรมขนถ่ายสินค้า ๑ จุด และรายงานผลตรวจวัดให้กรมเจ้าท่าทราบ ๖ เดือน/ครั้ง

๘. ติดป้ายแสดงเขตพื้นที่อันตรายและข้อความระมัดระวังในการปฏิบัติงานต่างๆ ในบริเวณโครงการเพื่อเตือนให้พนักงานปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

๙. น้ำทิ้งจากกิจกรรมต่อเนื่องในโครงการทำเทียบเรือต้องรวบรวมเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย และตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งที่ปล่อยออกจากโครงการลงสู่แหล่งน้ำ ดัชนีคุณภาพน้ำที่จะต้องทำการตรวจวัดคือ ค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) ปริมาณความสกปรกหรือ บีโอดี (BOD₅) ปริมาณสารแขวนลอย (Suspended solids) และปริมาณน้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) ความถี่ในการตรวจวัด ๓ เดือน/ครั้ง และรายงานผลการตรวจวัดให้กรมเจ้าท่าทราบทุกครั้ง

๑๐. หากเกิดเหตุการณ์ใดๆ ที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เจ้าของโครงการจะต้องรีบดำเนินการแก้ไขและแจ้งให้กรมเจ้าท่าทราบโดยเร็ว

๑๑. ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมแนบท้ายใบอนุญาตใช้ทำเทียบเรือ (ระยะดำเนินการ) ของกรมเจ้าท่า อย่างเคร่งครัด

๑๒. ให้อายางานสถิติเรือ ชนิด และปริมาณสินค้า ทั้งขาเข้าและขาออก ให้สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง ทราบทุกเดือน โดยส่งภายในวันที่ ๕ ของเดือนถัดไป

๑๓. บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ตามที่เสนอมาในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านความเห็นชอบของสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม

/๑๔. ผู้รับอนุญาต...

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค...

๑๔. ผู้รับอนุญาตต้องดำเนินการติดตั้งระบบกล้องวงจรปิด (CCTV) บริเวณท่าเทียบเรือที่มีการรับส่งผู้โดยสาร หรือขนส่งสินค้า พร้อมทั้งเชื่อมต่อข้อมูลกล้องวงจรปิด (CCTV) กับระบบและอุปกรณ์ของสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำหรือสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขา เพื่อใช้ในการตรวจสอบ ควบคุม และกำกับการใช้ท่าเทียบเรือให้เป็นไปตามที่ได้รับอนุญาต และผู้ได้รับอนุญาตจะต้องบำรุงรักษาระบบและอุปกรณ์ดังกล่าวให้ใช้งานได้ตลอดเวลาจนกว่าจะรื้อถอนท่าเทียบเรือออกไป

๑๕. ผู้ขออนุญาตต้องเสียค่าตอบแทนตามข้อกำหนดของกฎกระทรวงกำหนด ค่าตอบแทนรายปีสำหรับผู้รับอนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำ พ.ศ. ๒๕๖๓ และต้องแจ้งให้กรมเจ้าท่าทราบด้วยทุกครั้ง

๑๖. ต้องปฏิบัติตามกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

๑๗. เงื่อนไขนี้มีกำหนด ๑ ปี หากการต่อหนังสือรับรองท่าเทียบเรือฯ ครั้งต่อไปมีเหตุทำให้ล่าช้าให้ถือปฏิบัติตามเงื่อนไขไปก่อน หากตรวจสอบพบว่าละเลยไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข ดังกล่าว จะมีผลต่อการพิจารณาการต่อหนังสือรับรองท่าเทียบเรือฯ ในครั้งต่อไป

(นายพลธร อมรยุทธ์)

ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖

ข้าพเจ้ารับทราบเงื่อนไข ที่กรมเจ้าท่า กำหนดและยินยอมปฏิบัติตามเงื่อนไข ข้างต้นทุกประการ จึงได้ลงลายมือชื่อไว้เป็นหลักฐาน

ลงชื่อ

บหนังสือรับรอง

ผู้รับมอบอำนาจของ บริษัทมาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด

เลขที่ ๒๙/๒๕๖๕



สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖
๕๗/๖ ตำบลบางปลาสร้อย อำเภอมือเมือง
จังหวัดชลบุรี ๒๐๐๐๐

หนังสือฉบับนี้ให้ไว้เพื่อรับรองว่า กรมเจ้าท่า โดยสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง ได้ตรวจสอบท่าเทียบเรือขนาดเกินกว่า ๕๐๐ ตันกรอสส์ ท่าเทียบเรือมาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล ๒ (MTT- 2) ของบริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด ซึ่งตั้งอยู่ริมทะเลอ่าวไทย บริเวณนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด เลขที่ ๑๘ ถนนไอ-แปด ตำบลมาบตาพุด อำเภอมือเมืองระยอง จังหวัดระยอง ตามเลขทะเบียนรับคำร้องของบริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด โดยนายคารม พิมพ์า ลงวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๖๕ แล้ว ปรากฏว่า ท่าเทียบเรือซึ่งอยู่ในความครอบครองดูแลของบริษัทฯ มีสภาพมั่นคงแข็งแรง ปลอดภัยและเหมาะสมในการใช้งาน โดยมีเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมแนบท้ายหนังสือรับรองฉบับนี้

หนังสือฉบับนี้ ให้มีอายุไม่เกิน ๑ ปี นับจากวันที่ได้รับรองในหนังสือฉบับนี้

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๑ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๕

(นายพลธร อมรยุทธ)

ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖

หมายเหตุ กรมเจ้าท่าสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกหนังสือรับรองฉบับนี้ เมื่อปรากฏว่าท่ารับส่งคนโดยสารท่ารับส่งสินค้า ท่าเทียบเรือ มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง ไม่ปลอดภัย หรือไม่เหมาะสมแก่การใช้ และจำเป็นต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขแนบท้ายด้านสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดอย่างเคร่งครัด

เงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมแนบท้ายหนังสือรับรองทำเทียบเรือขนาดเกินกว่า ๕๐๐ ตันกรอสส์
เลขที่ ๒๙/๒๕๖๕

ทำเทียบเรือมาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล ๒ (MTT- 2) ของบริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด

๑. ห้ามเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใดๆ ให้ เศษสินค้า วัสดุ ขยะ น้ำเสีย หิน กรวด หวาย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งปฏิกูล น้ำปนน้ำมัน สารเคมีต่างๆ น้ำมันและเคมีภัณฑ์ สิ่งของหรือสิ่งใดๆ อันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อม หรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ หรือเกิดการตื่นเงิน หรือตกตะกอน หรือสกปรก ลงสู่แหล่งน้ำ

๒. ต้องจัดเตรียมภาชนะรองรับขยะมูลฝอยให้เพียงพอกับการใช้งาน จัดวางในที่ที่สามารถใช้สอยได้สะดวกและนำไปกำจัดอย่างเหมาะสม พร้อมจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์เรื่องการรักษาความสะอาดแก่ผู้ใช้บริการทำเรือ

๓. ต้องดูแลรักษาทำเทียบเรือให้อยู่ในสภาพมั่นคง แข็งแรง และสะอาดอยู่เสมอ บนทำเทียบเรือต้องไม่มีเศษสินค้า วัสดุ ขยะ คราบน้ำมันหรือสิ่งสกปรกอื่นใด

๔. ต้องจัดเตรียมความพร้อมของบุคลากร และอุปกรณ์ดับเพลิงต่างๆ กรณีเกิดอัคคีภัยทั้งที่บริเวณทำเทียบเรือและบริเวณที่เก็บสินค้า

๕. ต้องจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขเหตุฉุกเฉินของทำเรือ จัดเตรียมเจ้าหน้าที่และอุปกรณ์ที่จำเป็นให้สอดคล้องกับแผนฯ และต้องจัดทำแผนและฝึกซ้อมการปฏิบัติตามแผนป้องกันและระงับเพลิงไหม้ให้แก่พนักงานอย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง

๖. ต้องจัดให้มีการฝึกซ้อมตามแผนฉุกเฉินเพื่อป้องกันและขจัดคราบน้ำมัน อย่างน้อยปีละ ๒ ครั้ง และต้องแจ้งกรมเจ้าท่า ทราบล่วงหน้าทุกครั้ง

๗. ตรวจสอบคุณภาพอากาศโดยตรวจวัดหาปริมาณฝุ่นละอองทั้งหมด (Total Suspended Particulate Matter: TSP) ในบรรยากาศบริเวณที่ทำงานภายในโครงการ ๑ จุด และสถานที่ทำงานในขณะที่มีกิจกรรมขนถ่ายสินค้า ๑ จุด และรายงานผลตรวจวัดให้กรมเจ้าท่าทราบ ๖ เดือน/ครั้ง

๘. ติดป้ายแสดงเขตพื้นที่อันตรายและข้อความระมัดระวังในการปฏิบัติงานต่างๆ ในบริเวณโครงการเพื่อเตือนให้พนักงานปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

๙. น้ำทิ้งจากกิจกรรมต่อเนื่องในโครงการทำเทียบเรือต้องรวบรวมเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย และตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งที่ปล่อยออกจากโครงการลงสู่แหล่งน้ำ ดัชนีคุณภาพน้ำที่จะต้องทำการตรวจวัดคือ ค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) ปริมาณความสกปรกหรือ บีโอดี (BOD₅) ปริมาณสารแขวนลอย (Suspended solids) และปริมาณน้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) ความถี่ในการตรวจวัด ๓ เดือน/ครั้ง และรายงานผลการตรวจวัดให้กรมเจ้าท่าทราบทุกครั้ง

๑๐. หากเกิดเหตุการณ์ใดๆ ที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เจ้าของโครงการจะต้องรีบดำเนินการแก้ไขและแจ้งให้กรมเจ้าท่าทราบโดยเร็ว

๑๑. ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมแนบท้ายใบอนุญาตใช้ทำเทียบเรือ (ระยะดำเนินการ) ของกรมเจ้าท่า อย่างเคร่งครัด

๑๒. ให้รายงานสถิติเรือ ชนิด และปริมาณสินค้า ทั้งขาเข้าและขาออก ให้สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง ทราบทุกเดือน โดยส่งภายในวันที่ ๕ ของเดือนถัดไป

๑๓. บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ตามที่เสนอมาในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านความเห็นชอบของสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม

/๑๔. ผู้รับอนุญาต...
ตำแหน่งเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖

๑๔. ผู้รับอนุญาตต้องดำเนินการติดตั้งระบบกล้องวงจรปิด (CCTV) บริเวณท่าเทียบเรือที่มีการรับส่งผู้โดยสาร หรือขนส่งสินค้า พร้อมทั้งเชื่อมต่อข้อมูลกล้องวงจรปิด (CCTV) กับระบบและอุปกรณ์ของสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำหรือสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขา เพื่อใช้ในการตรวจสอบ ควบคุม และกำกับการใช้ท่าเทียบเรือให้เป็นไปตามที่ได้รับอนุญาต และผู้ได้รับอนุญาตจะต้องบำรุงรักษาระบบและอุปกรณ์ดังกล่าวให้ใช้งานได้ตลอดเวลาจนกว่าจะรื้อถอนท่าเทียบเรือออกไป

๑๕. ผู้ขออนุญาตต้องเสียค่าตอบแทนตามข้อกำหนดของกฎกระทรวงกำหนด ค่าตอบแทนรายปีสำหรับผู้รับอนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำ พ.ศ. ๒๕๖๓ และต้องแจ้งให้กรมเจ้าท่าทราบด้วยทุกครั้ง

๑๖. ต้องปฏิบัติตามกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

๑๗. เงื่อนไขนี้มีกำหนด ๑ ปี หากการต่อหนังสือรับรองท่าเทียบเรือฯ ครึ่งต่อไปมีเหตุทำให้ล่าช้าให้ถือปฏิบัติตามเงื่อนไขนี้ไปก่อน หากตรวจสอบพบว่าละเลยไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข ดังกล่าว จะมีผลต่อการพิจารณาการต่อหนังสือรับรองท่าเทียบเรือฯ ในครั้งต่อไป



(นายพิสทธิ์ อมรยุทธ์)

ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖

ข้าพเจ้ารับทราบเงื่อนไข ที่กรมเจ้าท่า กำหนดและยินยอมปฏิบัติตามเงื่อนไข ข้างต้น
ทุกประการ จึงได้ลงลายมือชื่อไว้เป็นหลักฐาน

ลงชื่อ



ผู้รับหนังสือรับรอง

(นายคารม พมพา)

ผู้รับมอบอำนาจของ บริษัทมาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด

เลขที่ ๓๐/๒๕๖๕

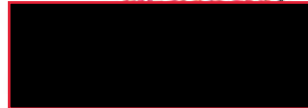


สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖
๕๗/๖ ตำบลบางปลาสร้อย อำเภอเมือง
จังหวัดชลบุรี ๒๐๐๐๐

หนังสือฉบับนี้ให้ไว้เพื่อรับรองว่า กรมเจ้าท่า โดยสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง ได้ตรวจสอบท่าเทียบเรือขนาดเกินกว่า ๕๐๐ ตันกรอสส์ ท่าเทียบเรือมาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล ๓ (MTT- 3) ของบริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด ซึ่งตั้งอยู่ริมทะเลอ่าวไทย บริเวณนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด เลขที่ ๑๘ ถนนไอ-แปด ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง ตามเลขทะเบียนรับคำร้องของบริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด โดยนายคารม พิมพ์า ลงวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๖๕ แล้ว ปรากฏว่า ท่าเทียบเรือซึ่งอยู่ในความครอบครองดูแลของบริษัทฯ มีสภาพมั่นคงแข็งแรง ปลอดภัยและเหมาะสมในการใช้งาน โดยมีเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมแนบท้ายหนังสือรับรองฉบับนี้

หนังสือฉบับนี้ให้มีอายุไม่เกิน ๑ ปี นับจากวันที่ได้รับรองในหนังสือฉบับนี้

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๑ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๕



ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖

หมายเหตุ กรมเจ้าท่าสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกหนังสือรับรองฉบับนี้ เมื่อปรากฏว่าท่ารับส่งคนโดยสารท่ารับส่งสินค้า ท่าเทียบเรือ มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง ไม่ปลอดภัย หรือไม่เหมาะสมแก่การใช้ และจำเป็นต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขแนบท้ายด้านสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดอย่างเคร่งครัด

เงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมแนบท้ายหนังสือรับรองทำเทียบเรือขนาดเกินกว่า ๕๐๐ ตันกรอสส์

เลขที่ ๓๐/๒๕๖๕

ทำเทียบเรือมาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล ๓ (MTT- 3) ของบริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด

๑. ห้ามเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใดๆ ให้ เศษสินค้า วัสดุ ขยะ น้ำเสีย หิน กรวด ทราย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งปฏิกูล น้ำปนน้ำมัน สารเคมีต่างๆ น้ำมันและเคมีภัณฑ์ สิ่งของหรือสิ่งใดๆ อันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อม หรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ หรือเกิดการตื่นขึ้น หรือตกตะกอน หรือสกปรก ลงสู่แหล่งน้ำ

๒. ต้องจัดเตรียมภาชนะรองรับขยะมูลฝอยให้เพียงพอกับการใช้งาน จัดวางในที่ที่สามารถใช้สอยได้สะดวกและนำไปจัดอย่างเหมาะสม พร้อมจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์เรื่องการรักษาความสะอาดแก่ผู้ใช้บริการทำเรือ

๓. ต้องดูแลรักษาทำเทียบเรือให้อยู่ในสภาพมั่นคง แข็งแรง และสะอาดอยู่เสมอ บนทำเทียบเรือต้องไม่มีเศษสินค้า วัสดุ ขยะ คราบน้ำมันหรือสิ่งสกปรกอื่นใด

๔. ต้องจัดเตรียมความพร้อมของบุคลากร และอุปกรณ์ดับเพลิงต่างๆ กรณีเกิดอัคคีภัยทั้งที่บริเวณทำเทียบเรือและบริเวณที่เก็บสินค้า

๕. ต้องจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขเหตุฉุกเฉินของทำเรือ จัดเตรียมเจ้าหน้าที่และอุปกรณ์ที่จำเป็นให้สอดคล้องกับแผนฯ และต้องจัดทำแผนและฝึกซ้อมการปฏิบัติตามแผนป้องกันและระงับเพลิงไหม้ให้แก่พนักงานอย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง

๖. ต้องจัดให้มีการฝึกซ้อมตามแผนฉุกเฉินเพื่อป้องกันและขจัดคราบน้ำมัน อย่างน้อยปีละ ๒ ครั้ง และต้องแจ้งกรมเจ้าท่า ทราบล่วงหน้าทุกครั้ง

๗. ตรวจสอบคุณภาพอากาศโดยตรวจวัดหาปริมาณฝุ่นละอองทั้งหมด (Total Suspended Particulate Matter: TSP) ในบรรยากาศบริเวณที่ทำงานภายในโครงการ ๑ จุด และสถานที่ทำงานในขณะที่มีกิจกรรมขนถ่ายสินค้า ๑ จุด และรายงานผลตรวจวัดให้กรมเจ้าท่าทราบ ๖ เดือน/ครั้ง

๘. ติดป้ายแสดงเขตพื้นที่อันตรายและข้อความระมัดระวังในการปฏิบัติงานต่างๆ ในบริเวณโครงการเพื่อเตือนให้พนักงานปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

๙. น้ำทิ้งจากกิจกรรมต่อเนื่องในโครงการทำเทียบเรือต้องรวบรวมเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย และตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งที่ปล่อยออกจากโครงการลงสู่แหล่งน้ำ ดัชนีคุณภาพน้ำที่จะต้องทำการตรวจวัดคือ ค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) ปริมาณความสกปรกหรือ บีโอดี (BOD_๕) ปริมาณสารแขวนลอย (Suspended solids) และปริมาณน้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) ความถี่ในการตรวจวัด ๓ เดือน/ครั้ง และรายงานผลการตรวจวัดให้กรมเจ้าท่าทราบทุกครั้ง

๑๐. หากเกิดเหตุการณ์ใดๆ ที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เจ้าของโครงการจะต้องรีบดำเนินการแก้ไขและแจ้งให้กรมเจ้าท่าทราบโดยเร็ว

๑๑. ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมแนบท้ายใบอนุญาตใช้ทำเทียบเรือ (ระยะดำเนินการ) ของกรมเจ้าท่า อย่างเคร่งครัด

๑๒. ให้รายงานสถิติเรือ ชนิด และปริมาณสินค้า ทั้งขาเข้าและขาออก ให้สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง ทราบทุกเดือน โดยส่งภายในวันที่ ๕ ของเดือนถัดไป

๑๓. บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ตามที่เสนอมาในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านความเห็นชอบของสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม

/๑๔. ผู้รับอนุญาต...

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๒

๑๔. ผู้รับอนุญาตต้องดำเนินการติดตั้งระบบกล้องวงจรปิด (CCTV) บริเวณท่าเทียบเรือที่มีการรับส่งผู้โดยสาร หรือขนส่งสินค้า พร้อมทั้งเชื่อมต่อข้อมูลกล้องวงจรปิด (CCTV) กับระบบและอุปกรณ์ของสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำหรือสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขา เพื่อใช้ในการตรวจสอบ ควบคุม และกำกับการใช้ท่าเทียบเรือให้เป็นไปตามที่ได้รับอนุญาต และผู้ได้รับอนุญาตจะต้องบำรุงรักษาระบบและอุปกรณ์ดังกล่าวให้ใช้งานได้ตลอดเวลาจนกว่าจะรื้อถอนท่าเทียบเรือออกไป

๑๕. ผู้ขออนุญาตต้องเสียค่าตอบแทนตามข้อกำหนดของกฎกระทรวงกำหนด ค่าตอบแทนรายปีสำหรับผู้รับอนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำ พ.ศ. ๒๕๖๓ และต้องแจ้งให้กรมเจ้าท่าทราบด้วยทุกครั้ง

๑๖. ต้องปฏิบัติตามกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

๑๗. เงื่อนไขนี้มีกำหนด ๑ ปี หากการต่อหนังสือรับรองท่าเทียบเรือฯ ครั้งต่อไปไม่เหตุทำให้ล่าช้าให้ถือปฏิบัติตามเงื่อนไขไปก่อน หากตรวจสอบพบว่าละเลยไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข ดังกล่าว จะมีผลต่อการพิจารณาการต่อหนังสือรับรองท่าเทียบเรือฯ ในครั้งต่อไป



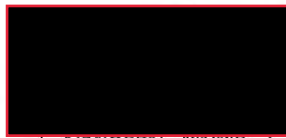
(นายพิสุทธิ อมรยทธ์)

ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖

ข้าพเจ้ารับทราบเงื่อนไขฯ ที่กรมเจ้าท่า กำหนดและยินยอมปฏิบัติตามเงื่อนไขฯ ข้างต้นทุกประการ จึงได้ลงลายมือชื่อไว้เป็นหลักฐาน

ลงชื่อ



ผู้รับหนังสือรับรอง

(นายคารม พมพา)

ผู้รับมอบอำนาจของ บริษัทมาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด

เลขที่ ๓๑/๒๕๖๕



สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖
๕๗/๖ ตำบลบางปลาสร้อย อำเภอเมือง
จังหวัดชลบุรี ๒๐๐๐๐

หนังสือฉบับนี้ให้ไว้เพื่อรับรองว่า กรมเจ้าท่า โดยสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง ได้ตรวจสอบท่าเทียบเรือขนาดเกินกว่า ๕๐๐ ตันกรอสส์ ท่าเทียบเรือมาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล ๔ (MTT- 4) ของบริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด ซึ่งตั้งอยู่ริมทะเลอ่าวไทย บริเวณนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด เลขที่ ๑๘ ถนนไอ-แปด ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง ตามเลขทะเบียนรับคำร้องของ บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด โดยนายคารม พิมพ์า ลงวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๖๕ แล้ว ปรากฏว่า ท่าเทียบเรือซึ่งอยู่ในความครอบครองดูแลของบริษัทฯ มีสภาพมั่นคงแข็งแรง ปลอดภัยและเหมาะสมในการใช้งาน โดยมีเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมแนบท้ายหนังสือรับรองฉบับนี้

หนังสือฉบับนี้ให้มีอายุไม่เกิน ๑ ปี นับจากวันที่ได้รับรองในหนังสือฉบับนี้

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๑ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๕

(นายพิสุทธิ อมรยุทธ์)

ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖

หมายเหตุ กรมเจ้าท่าสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกหนังสือรับรองฉบับนี้ เมื่อปรากฏว่าท่ารับส่งคนโดยสารท่ารับส่งสินค้า ท่าเทียบเรือ มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง ไม่ปลอดภัย หรือไม่เหมาะสมแก่การใช้ และจำเป็นต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขแนบท้ายด้านสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดอย่างเคร่งครัด

เงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมแนบท้ายหนังสือรับรองทำเทียบเรือขนาดเกินกว่า ๕๐๐ ตันกรอสส์

เลขที่ ๓๑/๒๕๖๕

ทำเทียบเรือมาตาทุด แทงค์ เทอร์มินัล ๔ (MTT- 4) ของบริษัท มาตาทุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด

๑. ห้ามเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใดๆ ให้ เศษสินค้า วัสดุ ขยะ น้ำเสีย หิน กรวด หวาย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งปฏิกูล น้ำปนน้ำมัน สารเคมีต่างๆ น้ำมันและเคมีภัณฑ์ สิ่งของหรือสิ่งใดๆ อันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อม หรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ หรือเกิดการตื่นเงิน หรือตกตะกอน หรือสกปรก ลงสู่แหล่งน้ำ

๒. ต้องจัดเตรียมภาชนะรองรับขยะมูลฝอยให้เพียงพอกับการใช้งาน จัดวางในที่ที่สามารถใช้สอยได้สะดวกและนำไปกำจัดอย่างเหมาะสม พร้อมจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์เรื่องการรักษาความสะอาดแก่ผู้ใช้บริการทำเรือ

๓. ต้องดูแลรักษาทำเทียบเรือให้อยู่ในสภาพมั่นคง แข็งแรง และสะอาดอยู่เสมอ บนทำเทียบเรือต้องไม่มีเศษสินค้า วัสดุ ขยะ คราบน้ำมันหรือสิ่งสกปรกอื่นใด

๔. ต้องจัดเตรียมความพร้อมของบุคลากร และอุปกรณ์ดับเพลิงต่างๆ กรณีเกิดอัคคีภัยทั้งที่บริเวณทำเทียบเรือและบริเวณที่เก็บสินค้า

๕. ต้องจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขเหตุฉุกเฉินของทำเรือ จัดเตรียมเจ้าหน้าที่และอุปกรณ์ที่จำเป็นให้สอดคล้องกับแผนฯ และต้องจัดทำแผนและฝึกซ้อมการปฏิบัติตามแผนป้องกันและระงับเพลิงไหม้ให้แก่พนักงานอย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง

๖. ต้องจัดให้มีการฝึกซ้อมตามแผนฉุกเฉินเพื่อป้องกันและขจัดคราบน้ำมัน อย่างน้อยปีละ ๒ ครั้ง และต้องแจ้งกรมเจ้าท่า ทราบล่วงหน้าทุกครั้ง

๗. ตรวจสอบคุณภาพอากาศโดยตรวจวัดหาปริมาณฝุ่นละอองทั้งหมด (Total Suspended Particulate Matter: TSP) ในบรรยากาศบริเวณที่ทำงานภายในโครงการ ๑ จุด และสถานที่ทำงานในขณะที่มีกิจกรรมขนถ่ายสินค้า ๑ จุด และรายงานผลตรวจวัดให้กรมเจ้าท่าทราบ ๖ เดือน/ครั้ง

๘. ติดป้ายแสดงเขตพื้นที่อันตรายและข้อความระมัดระวังในการปฏิบัติงานต่างๆ ในบริเวณโครงการเพื่อเตือนให้พนักงานปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

๙. น้ำทิ้งจากกิจกรรมต่อเนื่องในโครงการทำเทียบเรือต้องรวบรวมเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย และตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งที่ปล่อยออกจากโครงการลงสู่แหล่งน้ำ ดัชนีคุณภาพน้ำที่จะต้องทำการตรวจวัดคือ ค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) ปริมาณความสกปรกหรือ บีโอดี (BOD₅) ปริมาณสารแขวนลอย (Suspended solids) และปริมาณน้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) ความถี่ในการตรวจวัด ๓ เดือน/ครั้ง และรายงานผลการตรวจวัดให้กรมเจ้าท่าทราบทุกครั้ง

๑๐. หากเกิดเหตุการณ์ใดๆ ที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เจ้าของโครงการจะต้องรีบดำเนินการแก้ไขและแจ้งให้กรมเจ้าท่าทราบโดยเร็ว

๑๑. ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมแนบท้ายใบอนุญาตใช้ทำเทียบเรือ (ระยะดำเนินการ) ของกรมเจ้าท่า อย่างเคร่งครัด

๑๒. ให้อายางสนธิติเรือ ชนิด และปริมาณสินค้า ทั้งขาเข้าและขาออก ให้สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง ทราบทุกเดือน โดยส่งภายในวันที่ ๕ ของเดือนถัดไป

๑๓. บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ตามที่เสนอมาในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านความเห็นชอบของสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม

/๑๔. ผู้รับอนุญาต...

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖

๑๔. ผู้รับอนุญาตต้องดำเนินการติดตั้งระบบกล้องวงจรปิด (CCTV) บริเวณท่าเทียบเรือที่มีการรับส่งผู้โดยสาร หรือขนส่งสินค้า พร้อมทั้งเชื่อมต่อข้อมูลกล้องวงจรปิด (CCTV) กับระบบและอุปกรณ์ของสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำหรือสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขา เพื่อใช้ในการตรวจสอบ ควบคุม และกำกับการใช้ท่าเทียบเรือให้เป็นไปตามที่ได้รับอนุญาต และผู้ได้รับอนุญาตจะต้องบำรุงรักษาระบบและอุปกรณ์ดังกล่าวให้ใช้งานได้ตลอดเวลาจนกว่าจะรื้อถอนท่าเทียบเรือออกไป

๑๕. ผู้ขออนุญาตต้องเสียค่าตอบแทนตามข้อกำหนดของกฎกระทรวงกำหนด ค่าตอบแทนรายปีสำหรับผู้รับอนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำแม่น้ำ พ.ศ. ๒๕๖๓ และต้องแจ้งให้กรมเจ้าท่าทราบด้วยทุกครั้ง

๑๖. ต้องปฏิบัติตามกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

๑๗. เงื่อนไขนี้มีกำหนด ๑ ปี หากการต่อหนังสือรับรองท่าเทียบเรือฯ ครั้งต่อไปไม่เหตุทำให้ล่าช้าให้ถือปฏิบัติตามเงื่อนไขนี้ไปก่อน หากตรวจสอบพบว่าละเลยไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข ดังกล่าว จะมีผลต่อการพิจารณาการต่อหนังสือรับรองท่าเทียบเรือฯ ในครั้งต่อไป

(นายพลทอง อมรวิทย์)

ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖

ข้าพเจ้ารับทราบเงื่อนไข ที่กรมเจ้าท่า กำหนดและยินยอมปฏิบัติตามเงื่อนไข ข้างต้นทุกประการ จึงได้ลงลายมือชื่อไว้เป็นหลักฐาน

ลงชื่อ

รับหนังสือรับรอง

(นายคารม พมพา)

ผู้รับมอบอำนาจของ บริษัทมาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด

แบบ ก. ๕



กรมเจ้าท่า

คำร้องเรื่อง ขอต่อยาหยั่งสือรับรองการตรวจสภาพท่าเทียบเรือขนาดเกินกว่า 500 ตันกรอสส์

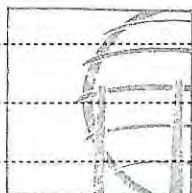
เขียนที่ บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด

วันที่ 05 เดือน เมษายน พ.ศ. 2566

ข้าพเจ้า บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด นามสกุล โดย นาย นพพล อุทัยศรี
สัญชาติ ไทย อายุ 29 ปี อยู่บ้านเลขที่ 395 หมู่ที่ - ซอย บางนา-ตราด 27
ตำบล/แขวง บางนาเหนือ อำเภอ/เขต บางนา จังหวัด กรุงเทพมหานคร โทร. 089-5344529

ขอยื่นคำร้องดังต่อไปนี้ อ้างถึงหนังสือรับรองการตรวจสภาพท่าเทียบเรือเลขที่ 28/2565 ลงวันที่ 11
พฤษภาคม 2565 ระบุให้การรับรองไม่เกิน 1 ปี นับจากวันที่ได้รับรองในหนังสือ ฉะนั้น บริษัท มาบตาพุด แทงค์
เทอร์มินัล จำกัด จึงขอส่งรายงานการตรวจสภาพท่าเทียบเรือ (MTT-1) รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาพร้อมด้วยแล้ว
เพื่อประกอบการพิจารณาต่ออายุหนังสือรับรองฯ ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา



บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด
MAP TA PHUT TANK TERMINAL CO.,LTD.

ขอแสดงความนับถือ

(นาย นพพล อุทัยศรี)

ผู้รับมอบอำนาจ

ได้รับมอบอำนาจเรียบร้อยแล้ว
ลงชื่อ...
วันที่ 11 เดือน ๒๕๖๖

แบบ ก. ๕



กรมเจ้าท่า

คำร้องเรื่อง ขอต้ออายุหนังสือรับรองการตรวจสภาพท่าเทียบเรือขนาดเกินกว่า 500 ตันกรอสส์

เขียนที่ บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด

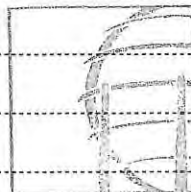
วันที่ 05 เดือน เมษายน พ.ศ. 2566

ข้าพเจ้า บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด นามสกุล โดย นายนพพล อุทัยศรี
สัญชาติ ไทย อายุ 29 ปี อยู่บ้านเลขที่ 395 หมู่ที่ - ซอย บางนา-ตราด 27
ตำบล/แขวง บางนาเหนือ อำเภอ/เขต บางนา จังหวัด กรุงเทพมหานคร โทร. 089-5344529

ขอยื่นคำร้องดังต่อไปนี้ อ้างถึงหนังสือรับรองการตรวจสภาพท่าเทียบเรือเลขที่ 29/2565 ลงวันที่ 11
พฤษภาคม 2565 ระบุให้การรับรองไม่เกิน 1 ปี นับจากวันที่ได้รับรองในหนังสือ ฉะนั้น บริษัท มาบตาพุด แทงค์
เทอร์มินัล จำกัด จึงขอส่งรายงานการตรวจสภาพท่าเทียบเรือ (MTT-2) รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาพร้อมด้วยแล้ว
เพื่อประกอบการพิจารณาต่ออายุหนังสือรับรองฯ ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ



บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด
MAB TAPUT TANK TERMINAL CO., LTD.

(นายนพพล อุทัยศรี)

ผู้รับมอบอำนาจ



แบบ ก. ๕



กรมเจ้าท่า

คำร้องเรื่อง ขอต่อยายหนังสือรับรองการตรวจสอบสภาพท่าเทียบเรือขนาดเกินกว่า 500 ตันกรอสส์

เขียนที่ บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด

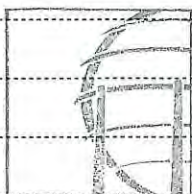
วันที่ 05 เดือน เมษายน พ.ศ. 2566

ข้าพเจ้า บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด นามสกุล โดย นายณพกุล อุทัยศรี
สัญชาติ ไทย อายุ 29 ปี อยู่บ้านเลขที่ 395 หมู่ที่ - ซอย บางนา-ตราด 27
ตำบล/แขวง บางนาเหนือ อำเภอ/เขต บางนา จังหวัด กรุงเทพมหานคร โทร. 089-5344529

ขอยื่นคำร้องดังต่อไปนี้ อ้างถึงหนังสือรับรองการตรวจสอบสภาพท่าเทียบเรือเลขที่ 30/2565 ลงวันที่ 11
พฤษภาคม 2565 ระบุให้การรับรองไม่เกิน 1 ปี นับจากวันที่ได้รับรองในหนังสือ ฉะนั้น บริษัท มาบตาพุด แทงค์
เทอร์มินัล จำกัด จึงขอส่งรายงานการตรวจสอบสภาพท่าเทียบเรือ (MTT-3) รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาพร้อมด้วยแล้ว
เพื่อประกอบการพิจารณาต่ออายุหนังสือรับรองฯ ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ



บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด
MAP TA PHUT TANK TERMINAL CO., LTD.

(นายณพกุล อุทัยศรี)

ผู้รับมอบอำนาจ

ได้รับมอบหมายเรียบร้อยแล้ว
ลงชื่อ *[Signature]*
(*[Signature]*)
วันที่ 11 เม.ย. 66

แบบ ก. ๕



กรมเจ้าท่า

คำร้องเรื่อง ขอต่ออายุหนังสือรับรองการตรวจสภาพท่าเทียบเรือขนาดเกินกว่า 500 ตันกรอสส์

เขียนที่ บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด

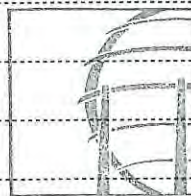
วันที่ 05 เดือน เมษายน พ.ศ. 2566

ข้าพเจ้า บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด นามสกุล โดย นายพนพล อุทัยศรี
สัญชาติ ไทย อายุ 29 ปี อยู่บ้านเลขที่ 395 หมู่ที่ - ซอย บางนา-ตราด 27
ตำบล/แขวง บางนาเหนือ อำเภอ/เขต บางนา จังหวัด กรุงเทพมหานคร โทร. 089-5344529

ขอยื่นคำร้องดังต่อไปนี้ อ้างถึงหนังสือรับรองการตรวจสภาพท่าเทียบเรือเลขที่ 31/2565 ลงวันที่ 11
พฤษภาคม 2565 ระบุให้การรับรองไม่เกิน 1 ปี นับจากวันที่ได้รับรองในหนังสือ ฉะนั้น บริษัท มาบตาพุด แทงค์
เทอร์มินัล จำกัด จึงขอส่งรายงานการตรวจสภาพท่าเทียบเรือ (MTT-4) รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาพร้อมด้วยแล้ว
เพื่อประกอบการพิจารณาต่ออายุหนังสือรับรองฯ ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ



บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด
MAP TA PHUT TANK TERMINAL CO., LTD.

(นายพนพล อุทัยศรี)

ผู้รับมอบอำนาจ

ได้รับต้นฉบับเรียบร้อยแล้ว
ลงชื่อ [Signature]
วันที่ 11 / เม.ย. / 66

ภาคผนวก ข-6

ข้อกำหนดความปลอดภัยท่าเรือ OS-S-0072-003 Marine Terminal
Information and Safety Regulations

PREFACE

This booklet contains general information and safety regulations for vessels using the terminal facilities at the Map Ta Phut Tank Terminal (MTT).

The responsibility for the safe conduct of operations on board your ship while at the terminal rests with you as Master. Nevertheless, since our personnel, property and other shipping may also suffer serious damage in the event of an accident involving your ship, we wish, before the start of operations, to seek your full co-operation and understanding of the safety requirements set out in the Ship/Shore Checklist and in these regulations.

Failure to comply with these regulations will involve cessation of cargo operations and/or removal from berth, pending complete investigation and receipt of written assurance from the Master that effective control has been established. A vessel will be held responsible for any cost and delays arising from non-compliance with the relevant safety procedures.

It is the Master's responsibility to ensure that all officers and crew are informed of and understand the contents of these safety regulations. The content of this booklet is in addition to and does not supersede or replace any information contained in the Standard Regulations of Port Authority (IEAT) and Marine Department and the latest edition of International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT).

The information contained herein is believed to be correct at the time of issue; however no responsibility can be accepted by MTT, its principals or agents for the accuracy of anything contained herein, or contained within any supplemental publication.

Map Ta Phut Tank Terminal (MTT)
Maptaphut, Thailand

Revision Record

| Edition | Update Details | Date | Revised by |
|---------|---|----------|------------|
| 0 | New Edition | Jun 2019 | PWY |
| 1 | 7.4 Manifold Space Requirement 8.2 Vessel Qualification APPENDIX-1 CONTACT LIST APPENDIX-4 LOADING ARM PARAMETER | Mar 2020 | PWY |
| 2 | 7.11 Limiting Conditions for Operation APPENDIX-3 BERTH LIMITATION APPENDIX-4 LOADING ARM PARAMETER | Jun 2020 | PWY |
| 3 | 4.2 Pilotage 7.2 Condition of Ship Acceptance | Sep 2020 | PWY |



MAP TA PHUT TANK TERMINAL CO., LTD (MTT)

MARINE TERMINAL INFORMATION

and

SAFETY REGULATIONS

| | | |
|------------|--|-------|
| 7.20 | Tank Cleaning, Gas Freeing, Gassing Up and Purging | 15 |
| 7.21 | Incident Reporting | 15 |
| 7.22 | Ventilation | 15 |
| 7.23 | Venting | 16 |
| 8) | SAFETY REGULATIONS | |
| 8.1 | General | 16 |
| 8.2 | Vessel Qualification | 17 |
| 8.3 | Personal Protective Equipment (PPE) | 18 |
| 8.4 | Hot Work on Board | 18 |
| 8.5 | Smoking | 18 |
| 8.6 | Use of Matches and Lighters | 18 |
| 8.7 | Drug and Alcohol Policy | 18 |
| 8.8 | Portable Electrical Equipment and Mobile Phones | 18 |
| 8.9 | Adverse Weather | 18 |
| 8.10 | Tugs, Boats and Craft Alongside | 19 |
| 9) | POLLUTION PREVENTION | |
| 9.1 | Causes of Pollution | 19 |
| 9.2 | Consideration to our neighbors | 19 |
| 9.3 | Emergency Oil Pollution Clean-up | 19 |
| 9.4 | Scuppers | 19 |
| 9.5 | Water freeing Deck | 19 |
| 9.6 | Unused Cargo/Bunker Connections | 19 |
| 9.7 | Overboard Valves and Sea Valves | 19 |
| 9.8 | Drip Pans and Trays | 20 |
| 9.9 | Oil Absorbing Material | 20 |
| 9.10 | Adequate Deck Watch | 20 |
| 10) | SERVICES | |
| 10.1 | Potable Water | 20 |
| | APPENDICES | |
| Appendix-1 | Contact List | 21 |
| Appendix-2 | Jetty Layout Plan | 22-25 |
| Appendix-3 | Berth Limitation | 26 |
| Appendix-4 | Loading Arm Parameters | 27-28 |

CONTENTS

| | | |
|------|---|------|
| 1) | TERMINAL INFORMATION | Page |
| 1.1 | Introduction and locations | 5 |
| 1.2 | Company Address | 5 |
| 1.3 | Tide Condition | 5 |
| 1.4 | Tidal Current | 5 |
| 1.5 | Wind | 5 |
| 1.6 | Anchorage Area | 5 |
| 2) | EMERGENCY AND SECURITY | |
| 2.1 | Emergency Alarms | 6 |
| 2.2 | Emergency Communications | 6 |
| 2.3 | Emergency Procedures | 6 |
| 2.4 | Emergency Actions | 6 |
| 2.5 | Port and Terminal Security | 7 |
| 2.6 | Personnel and Vehicular Access | 8 |
| 2.7 | Delivery/Handling of Ship's Store | 8 |
| 3) | PRE-ARRIVAL COMMUNICATIONS | |
| 3.1 | ETA Advice | 9 |
| 3.2 | Pre-arrival Exchange Information | 9 |
| 3.3 | Special Requirements | 9 |
| 4) | ARRIVAL OFF PORT | |
| 4.1 | Berth Approach | 10 |
| 4.2 | Pilotage | 10 |
| 5) | BERTHING AND MOORING | |
| 5.1 | General Description of Berth | 10 |
| 5.2 | Berth Limitations | 10 |
| 5.3 | Tugs Requirement | 10 |
| 5.4 | Mooring | 10 |
| 5.5 | Shifting vessel on berth Requirement | 11 |
| 6) | COMMUNICATIONS WHILE BERTHED | |
| 6.1 | General | 11 |
| 6.2 | Ship/Shore Safety Checklist and Operational Agreement | 11 |
| 6.3 | Communications During Cargo Transfer | 11 |
| 7) | OPERATIONS REQUIREMENTS | |
| 7.1 | General | 11 |
| 7.2 | Conditions of Ship Acceptance | 12 |
| 7.3 | Gangways, Hoses/Loading Arms Connections & Disconnections | 12 |
| 7.4 | Manifold Space | 12 |
| 7.5 | Draining of Loading Arms/Hoses | 13 |
| 7.6 | Inert Gas System (IGS) | 13 |
| 7.7 | Cargo Handling Facilities | 13 |
| 7.8 | Check on Transferred Quantities | 13 |
| 7.9 | Cargo Transfer Rate | 14 |
| 7.10 | Pressure Surges | 14 |
| 7.11 | Limiting Conditions For Operation | 14 |
| 7.12 | Ballasting | 15 |
| 7.13 | De-ballasting | 15 |
| 7.14 | Reducers | 15 |
| 7.15 | Tank Inspections, Ullaging and Sampling | 15 |
| 7.16 | Tank Entry | 15 |
| 7.17 | Closed Operations | 15 |
| 7.18 | State of Readiness of Main Engines | 15 |
| 7.19 | Maintenance and Repair Work on Board | 15 |

2) EMERGENCY AND SECURITY

2.1 Emergency Alarms

At MTT Jetty, do not hesitate to raise the alarm in the event of the following occurring:

- Fire and/or Explosion
- Escape of Toxic and/or Flammable Liquids
- Escape of Toxic and/or Flammable Gases

Ship's Alarm: One or more blasts on the ship whistle each blast of not less 10 seconds duration, supplemented by a continuous of the general alarm system and this has to be agreed during completion 'Ship/Shore Safety Checklist' Part-B.

Note: Except emergency, ship's whistles, siren, etc. must not be used when moored alongside.

Terminal's Alarm:

- Alarm Case Signal Continuous Long Blast
- Paging Announcement
- Back to Normal Signal Continuous Short Blast

Note: MTT carries out Fire Alarm Testing every Wednesday at 1200 hrs.

2.2 Emergency Communications

On hearing the fire or evacuation alarm, a member of the ship should liaise closely with the terminal for further information and action. The people in charge and contact number at the terminal are as follow:

- Primary Contact: Walkie-talkies at Channel MTT O/P (Call Sign MTT)
- CCR and Jetty Operator at +66 (0) 38 687194 & (0) 38 911957

Note: Please refer to **Appendix-1: Contact List** for more information.

2.3 Emergency Procedures

2.3.1 Ship Operations

When the fire or evacuation is sound, ships should stand by for possible stoppage of operations. Ship's staff may initiate action on their own concerning shutting down of valves and await further instructions from the shore personnel.

2.3.2 Ship's Personnel

Ship's personnel ashore on the terminal should endeavor to return their ships on hearing the alarm signal and remain on board until the 'all clear' signal has declared.

2.3.3 Man Overboard

In the event a person falls into the sea, the MTT Personnel must be immediately informed and he will in turn alert the Central Control Room. The CCR will then dispatch all available boats to the scene to assist in the rescue operations. Lifebuoys and lines are available on the jetties. These should be deployed as soon as possible.

2.4 Emergency Actions

2.4.1 Emergency on your ship

Action by ship

- Raise the alarm.
- Inform Loading Master.
- Cease all cargo and/or ballast operations:
 - **If discharge operations:**
Immediately stop ship pump and close all ship valves and to activate ESD if provided by the terminal.
 - **If loading operations:**
Valves can only be closed after terminal has stopped their pumps, and ship will be advised it is safe to do so.
- In case of fires, fight fire and prevent from spreading.
- Stand by disconnect arms and/or hoses.
- Bring engines to stand by.

1) TERMIAL INFORMATION

1.1 Introduction and Locations

Map Ta Phut Port is an industrial harbor owned and managed by the Industrial Estate Authority of Thailand (IEAT). The harbor is located between cities of Sattahip and Rayong at Thailand's Eastern Sea Board, which distance about 200 kilometers South-East of the Bangkok.

The port area is shown on Royal Thai Navy (RTN) Chart No.157 with the approaches on RTN Chart No.141 and on British Admiralty (BA) charts 3966 respectively.

'Map Ta Phut Tank Terminal' (MTT) is owned and operated by Map Ta Phut Tank Terminal Company Limited. The MTT Terminal comprised of four jetties which are located on the East side of Map Ta Phut Port in close vicinity of the PTTGC and PTLNG, with the corresponding latitude and longitude as follows:

| | Jetty – 1 | Jetty – 2 | Jetty – 3 | Jetty – 4 |
|-----------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Latitude | 12° 39'20"N | 12° 39'20"N | 12° 39'08"N | 12° 39'14"N |
| Longitude | 101° 09'13"E | 101° 09'33"E | 101° 09'29"E | 101° 09'35"E |

1.2 Company Address

Map Ta Phut Tank Terminal Company Limited
18 I-8 Road, Map Ta Phut, Muang District, Rayong, Thailand 21150
Telephone: +66 (0) 3868 4447
Fax: +66 (0) 3869 3199
Email: mttplan@scg.co.th

1.3 Tide Condition

To establish the navigation plan, the tidal factors in Map Ta Phut port has been reviewed and set out as follows:

| | | |
|------|--------------|-----------------------------|
| HAT | CDL + 3.50 m | (Highest Astronomical Tide) |
| MHHW | CDL + 3.00 m | (Mean Higher High Water) |
| MHW | CDL + 2.80 m | (Mean High Water) |
| MSL | CDL + 2.20 m | (Mean Sea Level) |
| MLW | CDL + 1.60 m | (Mean Low Water) |
| MLLW | CDL + 1.40 m | (Mean Lower Low Water) |
| LAT | CDL + 0.50 m | (Lowest Astronomical Tide) |
| CDL | CDL + 0.00 m | (Chart Datum Level) |

1.4 Tidal Current

Tidal and the permanent coastal currents off the east reclamation flow in an East-West direction across the outer channel. Current measurements at the 10-meter contour adjacent to the outer navigation channel indicate the maximum current velocities as shown below.

| | | |
|------------|---|--|
| Ebb Tide | : | Easterly direction at 0.4 to 0.6 knots |
| Flood Tide | : | Westerly direction at 0.6 to 0.8 knots |

1.5 Wind

The general wind directions (Period Predominant directions) are described as follows:

| | | |
|-----------|---|-------------------------|
| Nov - Jan | : | North-East and Variable |
| Feb - Mar | : | South and East |
| Apr - May | : | Variable |
| Jun - Oct | : | South-West Monsoon |

1.6 Anchorage Area

Designated anchorage area for vessel calling at Mapta Phut Port is covering a circular area width one nautical mile radius around:

| | | | |
|-----------|---|------------|-------|
| Latitude | : | 12° 35.0' | North |
| Longitude | : | 101° 13.6' | East |

2.5.2 Actions Required at The Three Security Level

A ship is required to act upon The Security Levels set by Contracting Governments as set out below:

At Security Level 1

The following activities shall be carried out through appropriate measure on all ships, in order to identify and take prevention measures against security incidents:

- Ensuring the performance of all ship security duties.
- Controlling access to ship.
- Controlling the embarkation of persons and their effects.
- Monitoring restricted areas to ensure that only authorized persons have access.
- Monitoring of deck areas and area surrounding the ship.
- Supervising the handling of cargo and ship's stores.
- Ensuring that security communication is readily available.

At Security Level 2

The additional protective measures, specified in the Ship Security Plan and/or Terminal Security Plan shall be implemented for each activity detailed in **Security Level 1**

At Security Level 3

Further specific protective measures, specified in the Ship Security Plan and/or Terminal Security Plan shall be implemented for each activity detailed in **Security Level 1**

2.5.3 Declaration of Security (DOS)

Declaration of Security (DOS) is a document on agreement reached between a Ship and either a Port Facility or another ship with it interfaces specifying the security measures each will implement.

2.5.4 DOS Requirements

Port Facility will request for DOS if:

- The Port is operating at a higher level than the Ship.
- There has been a request or instruction from the Contracting Government.
- There has been a security treat involving the Ship or the Port Facility.
- A security incident has occurred involving the Ship and the Port Facility.
- The Ship is not ISPS compliance that there is no Ship Security Plan and no Ship Security Officer.

DOS shall be completed by:

- The Master or The Ship Security Officer (SSO) on behalf of the Ship; and
- The Port Facility Security Officer (PFSO) or appointed shore representative.

2.6 Personnel and Vehicular Access

The Jetty is a 24-hour exclusion zone to unauthorized people. It is an offence to access landside, waterside and ship-restricted zones without authority. Agents, Checker, Surveyors or those who intend to come on board ship must attend our Safety Orientation Training to get Entry Permit in advance.

Ship's agent is not allowed to arrange for crew change (sign on/off) and shore leave through the terminal whilst the ship is alongside at berth at MTT Jetties, except in cases where immediate medical treatment is required, or permission approval from Terminal Operation manager. Except approved car, vehicular access is not allowed in this terminal.



Ship's agent is not allowed to arrange for crew change (sign on/off) and shore leave through the terminal whilst the ship is alongside at berth at MTT Jetties

2.7 Delivery/Handling of Ship's Store

Delivery/Handling of Ship's Store is not allowed in MTT.



In case of emergency onboard, raise the alarm & immediately inform to Terminal Loading Master

Action by Terminal

- Raise the Alarm.
- Contact Ship.
- Cease all cargo/ballast operations and close all valves.
- Stand by disconnect arms and/or hoses.
- If necessary, standby to assist firefighting.
- Inform all ships in the vicinity.
- Implement Emergency Response Plan.

2.4.2 Emergency ashore**Action by Ship**

- Standby and when instructed.
- Cease all cargo/ballast operations and close all valves.
- Disconnect all arms and/or hoses.
- Bring engines to stand by, ready to un-berth.

Action by Terminal

- Raise the Alarm.
- Cease all cargo/ballast operations and close all valves.
- If necessary, fight fire and prevent it from spreading.
- If required, standby to disconnect arms and/or hoses.
- Implement Emergency Response Plan.

2.5 Port and Terminal Security

The terminal is surrounded by a security fence. Access is controlled via an electronic access security card. Security patrols are conducted daily and the berth fitted with CCTV cameras, which are used for monitoring proposes. The Jetty is under 24-hour camera surveillance.

2.5.1 International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code

The ISPS Code is mandatory under the international Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), which came into force on 1 July 2004. The Code applies to all ships of 500GT and above engaged on international voyages, and to all port facilities serving these ships. It requires all ship and ports to have counter-terrorist contingency plans, appoint security officers, keep security records and comply with the security requirement set out in the ISPS Code. MTT Terminal is certified by Marine Department to be compliance with the ISPS Code.

Security incident is defined as any suspicious act or circumstance threatening the security of a ship or a port facility or any ship/port interface activity.

Security Level is defined as qualifications of the degree of risk that a security incident will be attempted or will occur. In line with ISPS code, the following three security levels are adopted:

Security Level 1 – Normal: The level for which minimum appropriate security protective measurements shall be maintained at all times.

Security Level 2 – Heightened: The level of which appropriate additional security measurements shall be maintained for a period of times as a result of heightened risk of a security incident. For the jetty, this will include additional security guards and patrols with greater scrutiny of port users.

Security Level 3 – Exceptional: The level for which further additional specific security measures shall be maintained for a limited period of time when a security incident is probable or imminent, although it may not be possible to identify the specific target.

4 ARRIVAL OFF PORT**4.1 Berth Approaches**

| Approach Channel | | Remarks |
|------------------------------|---------|----------------------------------|
| Width | 250.0 m | |
| Length | 2.0 NM | Entrance Buoy to Breakwater |
| Depth | 12.5 m | Refer to Chart datum level (LLW) |
| LOA Limitation | 260.0 m | |
| Beam Limitation | 46.0 m | |
| Draft Limitation | 12.5 m | |
| Draft Allowance at all times | 10.5 m | Minimum Allowable UKC=2.0 m |

Noted: The allowable draft for passing approach channel is subject to tidal allowance but not exceed 12.5 m and pilot consideration on case by case basis.

4.2 Pilotage

Pilotage for berthing and un-berthing is compulsory for all vessels calling MTT and prohibit Thai vessels who has own Master special pilot license berth and un-berth without pilot. A statutory pilot ladder or combination ladder should be rigged as requested by pilot, and the Masters are reminded to provide a safe access

5 BERTHING AND MOORING**5.1 General Description of Berth**

Please refer to **Appendix-2: Jetty Layout Plan**

5.2 Berth Limitations and Loading Arm Parameters for Each Jetties

Please refer to **Appendix-3: Berth Limitation, Appendix-4 Loading Arm Parameters**

5.3 Tugs Requirement

According to Government Marine Department, The following table provides minimum requirements for the use of tugs within Map Ta phut Industrial Port (for berthing/unberthing)

| Length Overall | | Draft | | Minimum Tug required | Minimum Horsepower (hp) |
|----------------|-----------------|---------|----------|----------------------|-------------------------|
| In feet | In meter | In feet | In meter | | |
| < 300 | < 91.11 | - | - | 2 | 600 |
| 301 - 400 | 91.74 – 121.94 | - | - | 2 | 2400 |
| 401 - 700 | 122.22 – 213.40 | - | - | 2 | 3200 |
| > 700 | > 213.40 | - | - | 3 | 3200 |

Note: above requirement are subject to pilot and ship master consideration for additional tugs such as strong wind or heavy weather conditions.

5.4 Mooring Requirement

- Mooring Rope/Wire**

Ship alongside at MTT jetties MUST be secured with the minimum number of mooring lines as indicated below:

| Length Overall | Mooring Lines (Fore & Aft) |
|-----------------|--|
| Up to 110 m. | 4 breast lines or head/stern lines & 2 spring lines (4:2) |
| 110 -180 m. | 2 head/stern lines & 3 breast lines & 2 spring lines (5:2) |
| 180 m. or above | 3 head/stern lines & 3 breast lines & 2 spring lines (6:2) |

The Master is responsible for ensuring that the ship remains securely moored throughout the stay alongside. The Master must ensure that all mooring are regularly tended and maintained in taut condition. Mooring lines of same side and material must always be used for all lead in the same service. The breaks of tension winches should be applied and the mooring tended manually.

3 PRE-ARRIVAL COMMUNICATIONS**3.1 ETA Advice**

Ship bound for MTT Jetty should provide ETA advice via their agents to MTT Planning at least 48 hours prior to their arrival or immediately on leaving their last port, whichever is the later prior to arrival.

Updating of ETA should be made on daily basis. This ETA advice should be confirmed at least 24 hours prior to arrival Map Ta Phut Port's Pilot Station.

3.2 Pre-arrival Exchange Information

Through the agent, following information should be sent to the Terminal at least 48 hours prior to arrival or upon sailing from last port:

- Name and call sign of vessel
- ETA Map Ta Phut Pilot Station
- Draft (arrival / departure)
- Displacement (arrival / departure)
- Freeboard (arrival / departure)
- If fitted with an inert gas system, confirmation that the ship's tanks are in an inerted condition and that the system is fully operational
- Any defects that could adversely affect safe operations or delay commencement of cargo handling.
- Ship's manifold details, including type, size, number. Also products to be handled at each manifold, numbered from forward.
- Advance information on proposed cargo handling operations, including grades, sequence, quantities and any rate restrictions
- Cargo temperature (For low temp. cargo only)
- Max discharging rate / Max receiving (loading) rate
- Is ship gangway in good condition? How long does it length?
- Ship's ISPS security level (please send us 'last ten ports of call')

Additional pre-arrival information requirement for gas carrier

All Gas carriers (Fully Pressurize, Semi-Refrigerated and Fully Refrigerated) having been scheduled to MTT Terminal shall submit the following information prior arrival at least 48 hrs.

- List of valves leading to the vent and associated piping diagram which specify and identify number of vent valves. This includes vent and drain valves from the re-liquefaction plant and valves from cargo sampling arrangement.
- Valve line up checklist which identified number of vent valves. This checklist is purpose to confirm that all valves leading to vent are tightly closed and valve line-up operation is properly done before transfer operation.

Prior to transfer operation above submitted information to be verified and counter-checked by Terminal representative so as to ensure that all vent valves are correctly closed.

In absent of pre-arrival information, such vessel will be prohibited to berth at MTT Terminal.

3.3 Special Requirements

- For discharging of Ethylene**
 - Liquid cargo temperature must be lower than -102°C and pressure of ship cargo tank must be lower than 0.07 kg/cm² prior to berthing.
 - The product temperature at delivery point (loading arm) will be around -98°C.
- For loading of Propylene (Semi & Fully Refrigerated tankers):** Product temperature at delivery point (loading arm) will be from -10°C to 0°C.
- For discharging of Butane:** The vessel tanks must be maintained temperature to be in range of 0°C to -15°C.
- For discharging of Propane:** The vessel tanks must be maintained temperature to be not higher than -42°C.
- For gassing up of Propylene:** The vessel tanks must be maintained pressure at least 4 bars prior to operation.
- For discharge of Methanol at Jetty no.3:** The vessel outreach distance of mid-ship crane must be more than 4.5 m.

7.2 Condition of Ship Acceptance

Ships calling to MTT are subjected to extensive screening through the physical compatibility of terminal specification and limitation, including vetting evaluation of either SIRE (Ship Inspection Report Exchange) or CDI (Chemical Distribution Institute) reports in accordance with MTT vetting criteria.

Ships are accepted by MTT Terminal on the understanding that operations will be conducted in accordance with all applicable legislation (local port and terminal regulations), together with practices contained in relevant Codes of Practice, in Particular, the guidance contained within the latest edition of ISGOTT.

If the ships were found with high risk observations, then the ship should not be allowed to berth unless the high risk have been rectified and reported to MTT. Ship alongside at MTT Jetty may subject to random terminal's vetting inspection. MTT vetting inspection is based on SIRE/CDI guidelines.

If high risk observations are found during the inspection, and not immediately rectified, then the ship shall have to vacant the berth.

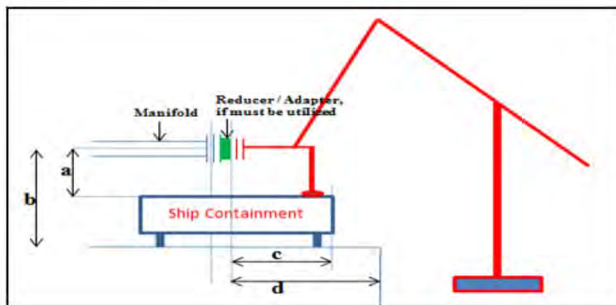
7.3 Gangways, Hoses/Loading Arms Connections & Disconnections

Gangways, hoses and loading arms are vulnerable to damage when ships range along the berth. To prevent accidents of such nature, moorings should be adjusted throughout the ship's stay alongside.

Gangways shall be provided by the Terminal. Ship's gangway may be required in the event the terminal's gangway is not available. It must be fitted with handrails and a safety net must be rigged below around the gangway.

On completion of mooring alongside MTT Jetty, the ship will be presented with arms/hoses for loading and/or discharge. It is the responsibility of the shore to ensure that the hoses are maneuvered and connected safely and are correctly rigged, but the manual assistance of the ship's crew is requested to achieve this. Similarly, on completion of cargo operations, terminal personnel are responsible for ensuring the safe connection and maneuvering of the cargo arms/hoses and ship's personnel is requested to manually assist with the process, including bolting in place the cargo hose and blanks.

7.4 Manifold Space Requirement



| | Description |
|---|--|
| a | High above containment (a) |
| b | High above deck (b) |
| c | Distance from manifold + reducer/adaptor to end of containment (c) |
| d | Distance from manifold + reducer/adaptor to ship rail (d) |

• Mooring Boat

The following table provides minimum requirements for using of mooring boat which subject to mooring material for each vessel.

| Mooring Material | Minimum Mooring Boat Requirement | |
|------------------|----------------------------------|--------|
| | Horsepower (hp) | Number |
| Synthetic Rope | 120 | 2 |
| Steel Wire | 500 | 2 |

5.5 Shifting vessel on a berth Requirement

To comply with Ministerial Regulations of Marine Department, shifting vessel on a berth could not be conducted unless the pilotage is officially applied.

In the case of shifting distance is over than 5 meters lengths or if considered unsafe for shifting operation, the following requirements must be completely provided.

- One tug boat with minimum capacity 3,200 HP
- One team of mooring gang

6 COMMUNICATIONS WHILE BERTHED

6.1 General

During the pre-transfer conference, the Terminal will provide with fully charged portable walkie-talkie. The ship's Duty Officer must keep the walkie-talkie at all times cargo transfer and emergency use.

Indicating of the name of ship should always be included in communications to avoid any misunderstanding. The shore identity or Call Sign is MTT 1/2/3/4 (Jetty No.). A secondary means (back-up) of voice communication will be via VHF channel 13.

6.2 Ship/Shore Safety Checklist and Operational Agreement

Upon berthing, Terminal Representative will present the ship containing the following documents:

- Safety Requirement Letter
- Ship/Shore Safety Checklist
- Pre-transfer Agreement
- Others, if any

The various forms, information and procedures laid out in the document formalize the conduct and procedures governing ship/shore operations at the jetty which are mutual agreed before operations commence.

The agreements reached in the document remain in force throughout the time a ship remains alongside the Jetty. Any changes made to these agreements during the course of the cargo operation must be again agreed in written. All items contained in the Ship/Shore Safety Checklist must remain constantly under review. However, the ship and shore are required to jointly recheck those items requiring formal recheck at intervals not exceeding 4 hours.

6.3 Communications During Cargo Transfer

The maintenance of good communications throughout cargo transfer operations is fundamental to ensuring the safety of the activity.

During cargo operations, if for any reason it becomes necessary to stop cargo in an emergency, the party requesting stop should notify the other party by using the walkie-talkie issued by the terminal. All transfer pumps must be immediately stopped, ship and shore manifolds must be closed until the situation is investigated and joint agreement is reached on resuming operations.

7 OPERATIONS REQUIREMENTS

7.1 General

All operation at MTT Jetty will be carried out fully in accord with the recommendations contained in the latest edition of the International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT).

7.9 Cargo Transfer Rate

Pumping rate will be established for starting transfer and will take into account the need for precautions when handling cargoes which defined as static accumulators, if applicable, procedures for the final topping off shore tanks will also be established and agreed.

The maximum initial pumping rate for all cargoes shall not exceed flow rate of 1 meter/second as specified in the table below. During the entire cargo transfer operations either discharging or loading, the pumping rate shall not exceed flow rate of 7 meter/second. When discharge/loading rate meets above criteria, the maximum pumping rate shall be maintained for the entire transfer operations, and this has to be agreed during the pre-transfer conference.

| Nominal Diameter | | Flow Rate of | |
|------------------|--------|----------------|----------------|
| (inch) | (mm) | 1 meter/second | 7 meter/second |
| 3" | 80 mm | 17 m3/hour | 119 m3/hour |
| 4" | 100 mm | 29 m3/hour | 203 m3/hour |
| 6" | 150 mm | 67 m3/hour | 469 m3/hour |
| 8" | 200 mm | 116 m3/hour | 812 m3/hour |
| 10" | 250 mm | 183 m3/hour | 1281 m3/hour |
| 12" | 305 mm | 262 m3/hour | 1834 m3/hour |
| 14" | 360 mm | 320 m3/hour | 2240 m3/hour |
| 16" | 410 mm | 467 m3/hour | 3269 m3/hour |
| 18" | 460 mm | 542 m3/hour | 3794 m3/hour |

7.10 Pressure Surges

The correct emergency shutdown procedure should be followed, utilizing the Emergency Shutdown (ESD) pendant provided, which will: (Only then may the vessel's cargo valves be closed)

1. Stop the cargo loading pumps
2. Close the onshore loading valves
3. Stop cargo flow to the vessel



Closure of a vessel's valve against the shore loading pumps will result in excessive surge pressure within the shore system

In case shore automatic shutdown valve (ESD) is shut, ship's pump must be stopped immediately in order to avoid the damage of ship's pump. Ship drop line should be immediately opened if surge pressure is generated.

7.11 Limiting Conditions for Operation**7.11.1 Wind Restriction**

- **No berthing operations:** Max allowable wind speed of each jetty are the following:

| Wind Speed | Allowable Size (arrival displacement) | | | |
|-------------|---------------------------------------|---------------|---------------|---------|
| | Jetty1 | Jetty2 | Jetty3 | Jetty4 |
| <15 knots | allowable for all ship sizes | | | |
| 15-20 knots | 12,000-100,000 | 15,000-20,000 | 20,000-80,000 | >10,000 |
| 20-25 knots | 50,000-100,000 | Not allowed | | |
| >25 knots | not allowed to berth | | | |

Remark: Wind speed less than 15 knots ship is allowed to berth at all time

Wind speed more than 15 knots subject to Pilot consideration

- **Cargo operations stop at:** Operations shall be stopped at 25 knots for all vessels, additional moorings to be put out as necessary.
- **Hoses disconnected at:** when the wind speed reaches 30 knots, hoses/loading arms should be drained and emptied. If weather forecast is bad and wind above 30 knots is expected, then hoses/loading arms should be drained and emptied.
- **Vessel to be made ready to clear Jetty at:** Above 35 knots there is a risk that the vessel's moorings will not hold the vessel in position. The vessel should then be made ready for sailing and await the pilot's guidance / instructions. Tugs may be called for stand-by if necessary as evaluated by the vessel's Master and pilot.

| Loading Arm | Product | Distance (cm) | | | |
|---------------|--|---------------|------|------|------|
| | | a | b | c | d |
| LA-3001 A/B/C | Naphtha | 60-125 | <350 | >120 | >200 |
| LA-3002 | Toluene | 50-150 | <350 | >85 | >150 |
| LA-3003 | Ethylene | 35-145 | <350 | >75 | >150 |
| LA-3004 | Butene-1 | 45-150 | <350 | >85 | >150 |
| LA-3005 | Butadiene Butene-1 Mixed C4 | 45-150 | <350 | >90 | >150 |
| LA-3006 | Solvent | 45-150 | <350 | >85 | >150 |
| LA-3007 | TBA Methanol | 35-130 | <350 | >70 | >150 |
| LA-3008 | MMA | 35-130 | <350 | >70 | >150 |
| LA-3009 | MMA | 40-135 | <350 | >95 | >150 |
| LA-3010 | Benzene Toluene Mixed xylene Pygas,C5(NA40) | 35-145 | <350 | >75 | >150 |
| LA-3011 | N/A | 35-145 | <350 | >75 | >150 |
| LA-3012 | N/A | 35-145 | <350 | >75 | >150 |
| LA-3013 A/B | Naphtha | 30-150 | <350 | >122 | >200 |
| LA-3014 | Propane Butane | 40-150 | <350 | >130 | >150 |
| LA-3015 | Benzene,C5(NA40) Pygas(C8,C9) | 50-150 | <350 | >85 | >150 |
| LA-3016 | Octene | 50-150 | <350 | >85 | >150 |

7.5 Draining of Loading Arms/Hoses

The ship must leave enough space in cargo tanks to be able to drain loading arms/hoses on completion of cargo operations.

7.6 Inert Gas System (IGS)

Any ship should ensure that the inert gas system is fully operational and utilized during all cargo operations. MIT Terminal requires all tankers fitted with an IGS to comply with the rules and regulations as laid down in SOLAS concerning the construction and operation of IGS.

If the I.G. plant is unable to provide inert gas with O2 content below 5%, maintaining an O2 content of max. 8% in the cargo tanks, cargo-operations will not be allowed. These conditions should be maintained during the entire cargo operations. The terminal representative will make regular checks to ensure that the ship is complying with these conditions.

7.7 Cargo Handling Facilities

During the pre-transfer conference, all terminal lines involve in the cargo transfer operation is to be listed down in the 'Pre-transfer Agreement'. Similarly, the ship has to provide the same information such as ship manifold for each cargo to be handled in the 'Ship/Shore Information Agreement'.

7.8 Check on Transferred Quantities

Unless otherwise agreed during pre-transfer conference, ships should provide the Terminal with information regarding the amount of cargo that has been loaded and/or discharged on hourly basis. The terminal will provide the ship with comparable shore figures.

If the exchange of information reveals a sudden or significant difference between the terminal and the ship's figures on transferred quantities, operation will be stopped until further satisfactory explanation can be found.

- **Compressor Room Ventilation:** NEGATIVE pressure must be maintained at all times during vessel moored alongside.
- **Cargo Pump Room Ventilation:** Cargo pump room ventilation system must be maintaining in NEGATIVE pressure at all times. Below conditions may be considered allowable for a safe entry.
 - o Frequently checks of pump room atmosphere using appropriate monitor equipment.
 - o Ensure that checks are made in the vessel's pump room at least hourly to ensure that there's no ingress of oil into the pump room bilge. The time of each inspection must be recorded in the vessel's deck logbook.

In Addition, for pump room and compressor room, with the request of the Loading Master the responsible ship's officer shall provide evidence of safe entry conditions by use of a combustible gas detector or similar gas testing instrument. If it is suspected that gas is being drawn into the accommodation, the air conditioning and mechanical ventilation systems should be stopped and the intakes should be covered or closed.

7.23 Venting

7.23.1

Gas Carriers

- Cargo relief valves for cargo tank must be in good condition and the valid report of latest inspection should be available.
- Terminal rules limit the usage of vapor return line but terminal has the authorize to connect this line for venting to flare in case of emergency use only.
- Terminal has limited operating pressure of ship's cargo tanks at 16.5kg/cm2 for the maximum.
- To prevent any risk of high pressure and temperature in the ship's tanks, ship's officer must closely monitor the pressure in ship cargo tank since commence cargo operation. In term of efficiency and safety, master shall notice loading master on the following information:
 - Sea water spraying line of cargo tank's cooling system.
Allowable tank pressure at.....kg/cm2
 - Cargo spraying valve of suction line (depressurized)
Allowable tank pressure at.....kg/cm2; or
 - Cargo compressor
Allowable tank pressure at.....kg/cm2
- For cargo compressor unit, it is not allowed to drain the accumulated liquid in suction drum of cargo compressor unit to atmosphere and on the request of MTT; ship officer shall provide evidence of drain valve to be closed with visible seal condition.
- If there's heavy accumulation of gas on the main deck, cargo loading shall be stopped.

7.23.2

Petroleum and Chemical Carriers

- PV valves conditions must be verified that are fitted tight and in satisfactory condition.
- Mast risers vent stacks and frame screens conditions must be in good order and as parts must be found regular routine maintenance.

7.23.3

Chemical Carriers

- When the terminal and vessel has agreed in use of vapor return line such as product of octene and benzene, particular attention should be paid to monitor the pressure in the cargo tank and there should be awareness of the initial transfer rate and maximum allowable transfer rates.
- Recommended that the internal tank pressure shall not exceed 80% of PV valves setting pressure.

8 SAFETY REQUIREMENTS

8.1 General

Responsibility for the safe conduct of operation whilst a ship is alongside the MTT Jetty rests jointly with the Master of the ship and the responsible Terminal Representative. Therefore, before operations it is incumbent upon both ship and shore that there is full co-operation and understanding of the safety requirement set out in the Ship/Shore Safety Checklist which is based on safe practices widely accepted by the chemical, gas and tanker industries. The Master is expected to adhere strictly to these requirements throughout the stay alongside the Jetty, and MTT personnel will do likewise and co-operate fully with the ship in the mutual interest of safe and efficient operations.

7.11.2

Wave Restriction

Berthing Operation at the Terminal (all jetties) is not allowed if the actual wave is higher than 2.0 meters or if considered unsafe for safe mooring and connecting loading arm.

7.11.3

Electrical Storm

Loading/discharging operations will be suspended on the approach of electrical storms, regardless of whether or not an IG and/or vapor control system is in use. All tanks opening, vent outlets including bypass valve on the tank venting system (including IG mast riser isolating valve) and manifold valves must be kept closed.

7.12 Ballasting

Ballasting is a dangerous operation when gas is being expelled from the cargo tank. All items of the ship/shore safety checklist apply until ballasting and cargo operation are completed and the cargo tanks are finally battened down.

7.13 De-ballasting

Not permitted unless obtain permission approval from Terminal Operation manager prior to arrival.

7.14 Reducers

On arrival, **vessel's manifolds should be blinded off and fitted with correct sized reducers as detailed in the terminal information (loading arm parameters) section of this booklet.**

7.15 Tank Inspections, Ullaging and Sampling

Tank inspection, ullaging and sampling of ship's tanks are to be carried out either before and/or after cargo handling. Wherever possible, the ullaging and sampling of ship's tanks should be achieved by the use of closed sampling equipment. When it is not possible to undertake close gauging and/or sampling operation, open gaging systems can be employed and the precaution details in ISGOTT must be adhered.

7.16 Tank Entry

No tank entry is permitted whilst moored alongside the Terminal unless get permission approval from Terminal Operation manager.

7.17 Closed Operations

Loading, discharging and/or ballasting of ship's cargo tanks must be conducted under closed conditions. Tanks hatches must not be opened under any circumstances. The use of manual gauging/sampling of cargo tanks via sighting, ullage ports or similar operations is not permitted.

7.18 State of Readiness of Main Engines

The main engine and other essential machinery of all ships alongside must be maintained in a state of readiness for vacating the berth at short notice.

7.19 Maintenance and Repair Work On Board

Major planned repair and any maintenance involving 'Hot Work' such as cutting, welding, and scraping are not allowed while ship is alongside the jetty. Emergency repair, namely essential repairs needed to rectify malfunctioning equipment and prevent hazardous or unsafe conditions, will only be permitted on a case-by-case basis with agreement between responsible ship's officer and Terminal Representative.

7.20 Tank Cleaning, Gas Freeing, Gassing Up and Purging

No Tank Cleaning, Gas Freeing, Gassing Up and Purging operations are permitted whilst moored alongside the Terminal, unless get permission approval from Terminal Operation manager.

7.21 Incident Reporting

Any incident concerning vessel safety, safe mooring, cargo handling, pollution or crew/visitors must be reported to the terminal representative immediately.

7.22 Ventilation

- **Air Conditioning Units and Mechanical Ventilation:** Window type air conditioning units shall be electrically disconnected.
- **Motor Room Ventilation:** POSITIVE pressure must be maintained at all times during vessel moored alongside.

- Aggregated time in rank > 2 years
- Aggregated time tanker experience > 3 years
- English Proficiency: All Senior officers shall communicate effectively in English language and "Good" English proficiency is preferred.
- **Following documents are required for our initial review:**
 - Ship Particular: Q88 and Form C, if any.
 - Certificate of Fitness.
 - Gas Rule Form (for Liquefied Gas Carrier).

8.3 Personal Protective Equipment (PPE)

Minimum PPE must be complied at all times

- Safety shoes or boots with steel-toe caps
- Long sleeved clothing and pants
- Chemical Resistant Gloves
- Safety Helmet
- Life jacket

Personnel engaged in operation are actively encourages to use PPE to fullest extent during cargo transfer, hose handling and mooring operations.

8.4 Hot Work on Board

All 'Hot Work' is STRICTLY prohibited on board any ships whilst alongside the jetty.

8.5 Smoking

Smoking is STRICTLY prohibited in the berth area and on board ships alongside MTT except in those spaces on board that are specifically designed by the Master and Terminal Representative as 'Smoking Area'. MTT reserves the right, to prohibit smoking, at any times, in any place on board a ship and adjacent to the jetty.

8.6 Use of Matches and Lighters

Under no circumstance are members of the ship's crew allowed to carry matches, lighters, inflammable liquid or other similar sources of ignition while within the jetty area. The use of matches is allowed only in designated areas and not the open deck.

8.7 Drug and Alcohol Policy

All ships calling MTT Terminal must have an established Drug and Alcohol policy. Masters are advised that operations will cease if it is considered the actions of person or persons involved in operations are not under proper control as result of the use of alcohol/drugs and/or fatigue. Operations will not resume until the matter has been report to and fully investigated by relevant authorities and the Terminal Representative considers if it safe to do so. Delay or cancellation of a ship's departure could result.

8.8 Portable Electrical Equipment and Mobile Phones

Portable electrical equipment and transistor radio, including computers, mobile phones and cameras are strictly prohibited outside the accommodation on all ships at all times.

In certain circumstances, portable electrical equipment such as disposable cameras without flash may be used, and this will subject to the specific approval of the Master and Terminal Permit Approval and must be covered with Hot Work Permit.

8.9 Adverse Weather

The Terminal Representative has access to regular weather updates and ships will be advised accordingly should adverse weather be expected. Any decision to leave to berth and port will be in consultation with ship's Master and Terminal Representative.

Before the start of operations, and for time to time thereafter, for mutual safety, the Terminal Representative together with a responsible Ship Duty Officer, will make a routine inspection of the ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, the Terminal may not agree to operations commencing or, should they have been started, may require them to be stopped. Similarly, if the Master considers is endangered by any action on the part of MTT engaged staff or by any equipment under MTT's control, the Master should demand immediate cessation of operations until the situation is rectified. Repeated checks of those items marked in the Ship/Shore Safety Checklist will be carried out by both ship and shore personnel at intervals not exceeding 4 hours.

8.2 Vessel Qualification

All vessels planned to berth at MTT shall get approval in writing from terminal officer and vessel shall apply with the following requirements:

- **TMSA:** Owner reputation must be positive reported and TMSA rating required at least stage 2 for any contract.
- **Ship Age:**
 - Maximum age of acceptance is not over 25 years from date of its delivery.
 - Vessel over 18 years old are required to hold a valid CAP2 rating or higher for hull / structure and issued by an acceptable classification and will be valid for a period not exceeding 3 years.
 - Vessel over 15 years old must have been dry docked within last 36 months, Under water inspection are not acceptable.
- **New building, dry docking:**
 - Require to perform at least 2 voyages after delivery or latest dry dock (UWS-Under water survey require permission on case by case basis)
 - Fully Refrigerated and Semi-Pressurized Gas vessel required to perform at least 3 voyages.
- **Registry or Management changes:** New inspection is required after registry or management changed and would be hold for 2 months after changing date.
- **Port state inspection:**
 - Deficiencies and detentions by PSC inspection within 12 months shall be assessed and evaluated on case -by-case basis and may lead to ship being rejected.
 - Vessel was detained by PSC within last 9 months will be rejected.
 - Vessel with 2 detentions during the last 2 years with same Technical Operator will be rejected.
- **Vessel class:** The International Association of Classification Society (IACS) is only be accepted.
- **P & I Club:** The vessel is required to be insured with a member of the International Group of P&I Club, or insured by other first class P&I club which have a maximum coverage available on the market for oil pollution USD 1 billion.
- **Ship inspection report (SIR):**
 - Validity of the report is 12 months from the date of last inspection which carried out by accredited either OCIMF or CDI inspectors.
 - Inspection required during loading or discharging operation.
 - Vessel age more than 15 years old are required to have valid SIR no older than 6 months without relevant observation.
 - Same Inspector will be accepted only 2 times consecutive inspections.
 - Specific inspection checklist will be limited to product that she planned to carry i.e. oil, chemical and gas, latest inspection should be the same checklist of carrying product.
 - Vessel approval is subjected to the latest SIRE or CDI inspection report.
- **Vessel Performance:**
 - Negative feedback, incident and accidents within latest 12 months must be properly closed out.
 - Good terminal/charterer feedback: reported of positive terminal acceptance history.
 - No report of recently casualty history.
- **Crew Matrix :** Key officer matrix, the following experience is compulsory requirement ;
 - [1] Master + Chief Officer
 - [2] Chief Engineer + Second Engineer
 Item [1] and [2] year service required at least:
 - Aggregated time with company > 1 year

9.8 Drip Pans and Trays

It is the ship's responsibility to provide drip pans and trays under the manifold connections and to keep pans or trays emptied or drained.

9.9 Oil Absorbing Material

The ship shall keep an adequate supply of sawdust or oil absorbing material ready for immediate use.

9.10 Adequate Deck Watch

The ship shall have an adequate deck watch during all cargo and ballasting operations. The Emergency Stop procedure must be clearly understood and agreed by ship and shore.

10 SERVICES**10.1 Potable Water**

Potable water delivery is available at all berths. Supply capacity is around 20 m3/hour. Potable water should be requested via ship agent to mttplan@scg.co.th (Planning Division) at least one working day prior to ship arrival.

APPENDIX-1 CONTACT LIST**8.10 Tugs, Boats and Craft Alongside**

Except in an emergency or when ordered to assist in mooring, unmooring or maintaining the ship alongside, tug are forbidden to lie alongside any tanker berthed at MTT. Throughout the period when a tug is alongside, all cargo lids, ullage ports and other tank opening must be securely closed.

9 POLLUTION PREVENTION**9.1 Causes of Pollution**

While alongside at berth and throughout staying at Terminal, Master is strongly required to draw the special attention for below majority causes of pollution from ship activities;

- Vapor Emission due to ;
 - Breathe of cargo vapor from cargo equipment during the operation.
 - Incomplete combustion of engine & boiler.
- Cargo overfill from ship's cargo tank while operation due to ;
 - Cargo valve line up and/or tank switching mistaken operate.
 - Cargo monitoring system out of order.
- Oil spill from ;
 - Combination line. (non-segregate)
 - Sea and Overboard discharge valve is opened.
 - Ship's bunker tank.
- Soot discharged out from the Scrubber overboard valve of Inert Gas System Plant cause due to incomplete burning process of the boiler, inappropriate fuel/air ratio and their result - carbon particles in flue gas. Below are suggestions to prevent the reoccurrence case:
 - Check steam regulation valve to the burner - excessive steam pressure causes irregular fuel burning.
 - Avoid manual control to the boiler - in order to speed up the steaming process, many operators rapidly increase the fuel pressure, disturbing the fuel/oil ratio. As a result there is a heavy smoke from the funnel and a lot of carbon particles around the vessel.



Water pollution from the Scrubber overboard valve of Inert Gas System must be avoided by Ship's Master to draw the attention of deck crew

9.2 Consideration to our neighbors

As the residential area is very close to the terminal, every effort to reduce the environmental impact to our neighbors is required. During your vessel's stay in MTT, we strongly urge you to consider minimizing the use of ventilators/fans without jeopardizing the safety on board. Noise and soot from the vessel's funnel should be minimized as much as practically possible.

9.3 Emergency Oil Pollution Clean-up

Whenever oil is spilled and pollution of the sea occurs or may occur, immediate action must be taken to prevent further spillage and to minimize clean-up operations.

9.4 Scuppers

Scuppers must always be closed and made oil tight before operations commence. Those ships which have wooden plugs must have plugs cemented over.

9.5 Water freeing Deck

All surplus rainwater or clean water spilling on the deck from such as ballasting operations must be drained of periodically and scupper plugs replaced and resealed immediately after the water has been run off. Continuous monitoring during this time is required.

9.6 Unused Cargo/Bunker Connections

All unused cargo and bunker connections shall be closed and blanked using fully bolted blank flange.

9.7 Overboard Valves and Sea Valves

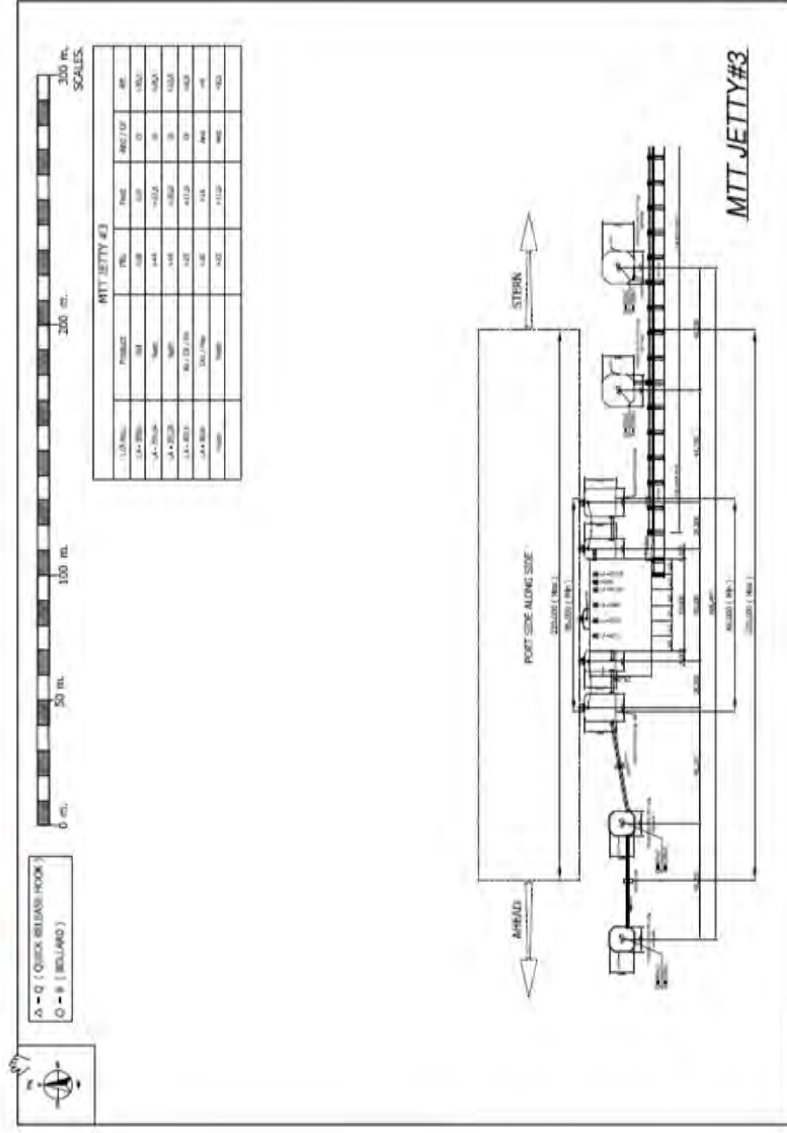
All overboard valves and sea valves not being used shall be closed and lashed or sealed. Over board discharge lines which have a swing-blind arrangement shall be blinded.

22 | Page

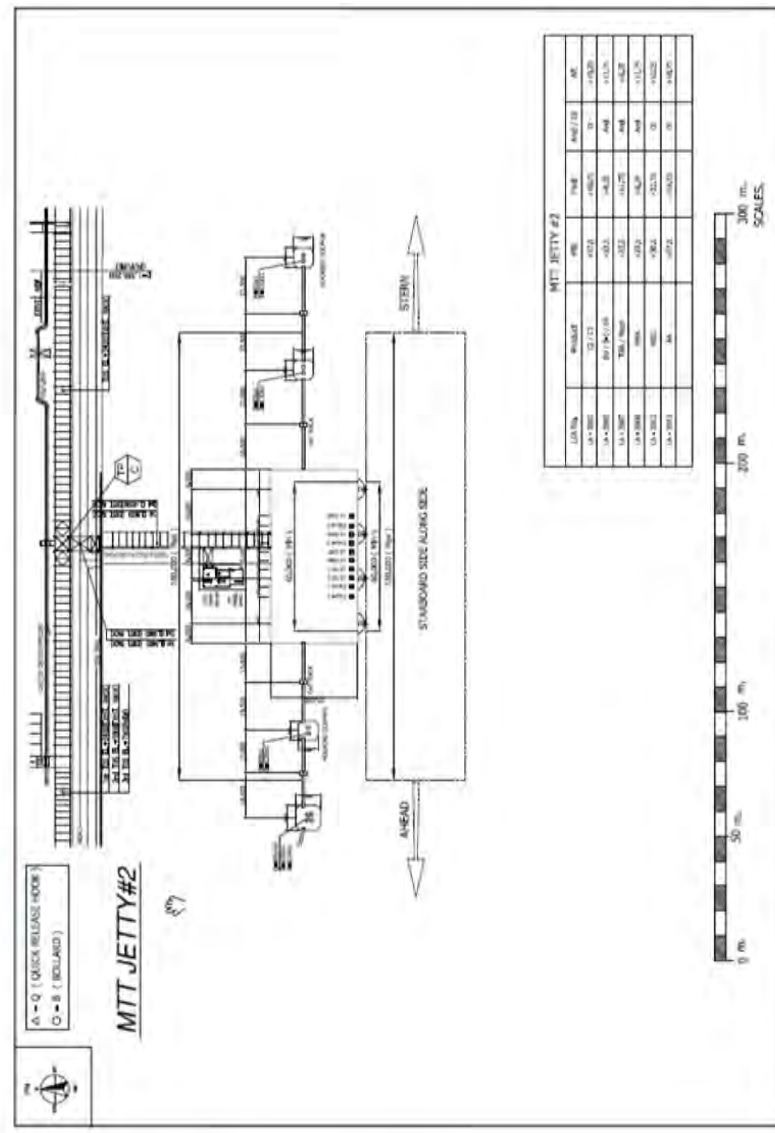


(24 hours / Direct Line)
(Office Hours)
(Office Hours)
(Office Hours)

APPENDIX-2 JETTY LAYOUT PLAN (Jetty#3)



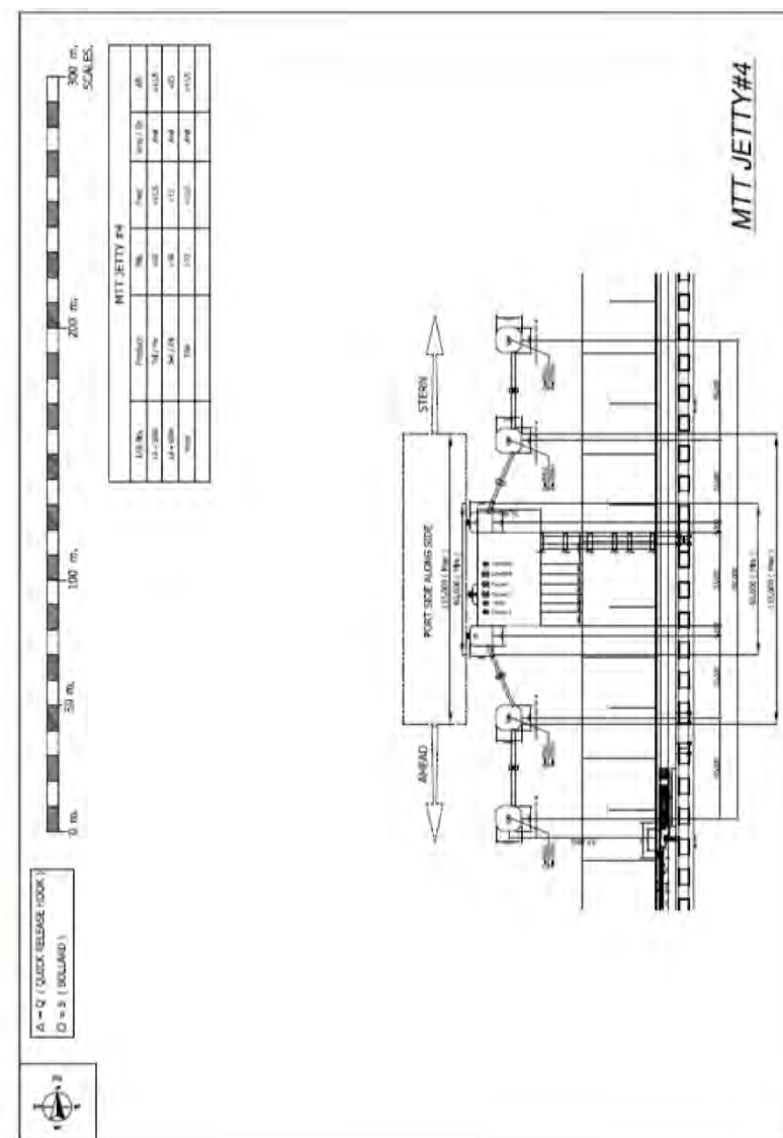
APPENDIX-2 JETTY LAYOUT PLAN (Jeffy#2)



APPENDIX-3 BERTH LIMITATION

| Map Ta Phut Approach Channel | | | | | Remarks |
|---|---------------|-----------------|----------------|----------------|----------------------------------|
| Channel depth | | 12.5 m | | | Refer to Chart datum level (LLW) |
| Draft Allowance at all times | | 10.5 m | | | |
| Note: Vessel draft between 10.5-12.5 m., approaching is subjected to tide allowance of Ao Sattahip tide table but not exceed 12.5 m. in any case according to Thai Harbor regulations. While approaching, UKC must be maintained at least 2.0 m. at all times. | | | | | |
| Berth box at each jetty | | Jetty 1 | Jetty 2 | Jetty 3 | Jetty 4 |
| Side Alongside | | Starboard | Starboard | Port | Port |
| Berth Box Depth | | 15.5 m | 10.4 m | 12.9 m | 10.4 m |
| Draft Allowance at all times | | 12.5 m | 9.4 m | 11.6 m | 8.4 m |
| Note: Max. Allowable draft for alongside at each jetty is subjected to tide allowance from Ao Sattahip tide table but not exceed 12.5 m. in any case according to Thai Harbor regulations. While alongside the berth, UKC must be maintained at least 10% of deepest draft at all times. | | | | | |
| Max Displacement | | 123,000 | 25,000 | 102,000 | 15,000 |
| Max Dead Weight Tons | | 100,000 | 20,000 | 80,000 | 10,000 |
| Min Length Overall | | - | - | - | - |
| Max Length Overall | | 260 | 170 | 220 | 115 |
| Max Beam | | 46.0 m | 30.0 m | 40.0 m | 25.0 m |
| Max Air Draft | | - | - | - | - |
| Min Parallel Body Length (Forward to Mid-point Manifold / Aft to Mid-point Manifold) | LA-3001A | 24.25 or 25.75 | | | |
| | LA-3001B | 28.25 or 21.75 | | | |
| | LA-3009 | 11.25 and 14.75 | | | |
| | LA-3010 | 19.75 or 30.25 | | | |
| | LA-3014 | 15.75 and 10.25 | | | |
| | LA-3003 | | 22.25 or 15.75 | | |
| | LA-3005 | | 8.25 and 11.75 | | |
| | LA-3007 | | 11.75 and 8.25 | | |
| | LA-3008 | | 8.25 and 11.75 | | |
| | LA-3011 | | 22.75 or 15.25 | | |
| | LA-3012 | | 19.25 or 18.75 | | |
| | LA-3006 | | | 18.50 or 30.50 | |
| | LA-3013A | | | 22.50 or 26.50 | |
| | LA-3013B | | | 26.50 or 22.50 | |
| | LA-3015 | | | 11.50 and 9.50 | |
| | LA-3016 | | | 15.00 and 6.00 | |
| | Flexible Hose | | | 11.50 and 9.50 | |
| | LA-3002 | | | | 10.00 and 7.50 |
| | LA-3004 | | | | 13.50 and 4.00 |

APPENDIX-2 JETTY LAYOUT PLAN (Jetty#4)



| | | | | | | | |
|----------|--------|-----------------------|--------------------------------|----------------|------------------|------------------------|-------------------|
| Butene-1 | 0.5808 | LA-3004 Vapor Line | 1x8" ANSI 300 1x4" ANSI 300 | 12.0 m / 3.0 m | 469 | 300 | 18sec. (HV-3004A) |
| Mixed C4 | - | LA-3004 Vapor Line | 1x8" ANSI 300 1x4" ANSI 300 | 12.0 m / 3.0 m | 350 (Tank Limit) | 100 (Direct Export) | |

Remark:

- Vapor Return Line (VRL) of Ethylene, Propylene, Mixed C4, Butadiene and Butene-1 products will be connected to ship's vapor manifold for venting to shore flare for emergency use only.
- Vapor Recovering Unit (VRU) is utilized for aromatic cargoes such as Benzene, Toluene, Mixed Xylene, and Pyrolysis Gasoline.
- Activated Carbon Scrubber unit is utilized for MMA at Jetty 2
- Ship's Master shall provide and prepare reducer/adaptor on various types of terminal loading arm specification. No flexible hoses are allowed to connect between the loading arms and ship's manifold.
- Reducer/Adaptor with Swivel or Floating flange type are unacceptable for operation.**

APPENDIX-4 LOADING ARM PARAMETER

| | Product | Density | No. | Specification | Max/Min Manifold Height above water | Max Discharging Rate (m3/hr) | Max Loading Rate (m3/hr) | MOV Closing Time |
|---------|-----------------------------------|---------|-----------------------|--------------------------------|---|---------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|
| Jetty 1 | Naphtha | Lab | LA-3001 A/B/C | 3x16" ANSI 150 | 17.5 m / 2.5 m | 3,200 x 3 MLA | - | 60 sec. (EBV 5001, 5002, 5005) |
| | MMA | 0.9491 | LA-3009 | 1x6" ANSI 150 | 11.0 m / 2.5 m | - | 230 | 38 sec. (HV-3862) |
| | Benzene | 0.8842 | LA-3010 Vapor Line | 1x8" ANSI 150 1x4" ANSI 150 | 11.5 m / 2.5 m | - | 450 (6" Pipeline) | 48 sec. (HV-4608) |
| | Light Reformate / Raw Pygas | Lab | LA-3010 | 1x8" ANSI 150 | 11.5 m / 2.5 m | 210 (Direct Import) | - | |
| | Toluene | 0.8716 | LA-3010 Vapor Line | 1x8" ANSI 150 1x4" ANSI 150 | 11.5 m / 2.5 m | 1,200 (Inert) | 400 | |
| | Mixed Xylene | Lab | LA-3010 Vapor Line | 1x8" ANSI 150 1x4" ANSI 150 | 11.5 m / 2.5 m | - | 500 | |
| | C5 (NA40) | Lab | LA-3010 Vapor Line | 1x8" ANSI 150 1x4" ANSI 150 | 11.5 m / 2.5 m | - | 290 | 58 sec. (HV-4601) |
| | Propane | - | LA-3014 | 1x12" ANSI 150 | 17.3 m / 9.1 m | 2,500 (Thermo-w) | - | |
| Jetty 2 | Butane | - | LA-3014 | 1x12" ANSI 150 | 17.3 m / 9.1 m | 2,500 (Inert) | - | 37 sec. (HV-5010) |
| | Ethylene | 0.5637 | LA-3003 Vapor Line | 1x8" ANSI 300 1x4" ANSI 150 | 12.0 m / 3.1 m | 812 | 380 | |
| | Propylene | 0.4969 | LA-3003 Vapor Line | 1x8" ANSI 300 1x4" ANSI 150 | 12.0 m / 3.1 m | 812 | 300 | 27 sec. (HV-5013) |
| | Butadiene | 0.6358 | LA-3005 Vapor Line | 1x6" ANSI 300 1x3" ANSI 150 | 12.0 m / 3.1 m | 469 | 120 x 2 pumps | |
| | Butene-1 | 0.6031 | LA-3005 Vapor Line | 1x6" ANSI 300 1x3" ANSI 150 | 12.0 m / 3.1 m | 469 | 100 x 2 pumps | |
| | Mixed C4 | - | LA-3005 Vapor Line | 1x6" ANSI 300 1x3" ANSI 150 | 12.0 m / 3.1 m | 469 | - | |
| | TBA | Lab | LA-3007 | 1x6" ANSI 150 | 11.5 m / 1.0 m | 469 | 230 | 29 sec. (HV-6011) |
| | Methanol | 0.7959 | LA-3007 | 1x6" ANSI 150 | 11.5 m / 1.0 m | 469 | - | |
| | MMA | 0.9491 | LA-3008 Vapor Line | 1x6" ANSI 150 1x4" ANSI 150 | 11.0 m / 1.0 m | - | 230 | 31 sec. (HV-3861) |
| | N/A | - | LA-3011 | 1x6" ANSI 150 | 11.5 m / 1.0 m | - | - | 31 sec. (HV-6303) |
| Jetty 3 | N/A | - | LA-3012 | 1x6" ANSI 150 | 11.5 m / 1.0 m | - | - | 37 sec. (HV-6701) |
| | Solvent | Lab | LA-3006 Vapor Line | 1x8" ANSI 150 1x4" ANSI 150 | 17.5 m / 1.0 m | 600 (Tank Limit) | - | 48 sec. (HV-8201) |
| | Naphtha | Lab | LA-3013 A/B | 2x16" ANSI 150 | 15.0 m / 2.5 m | 3,268 x 2 MLA | - | 58 sec. (HV-8001/8002) |
| | Octene | 0.7193 | LA-3016 Vapor Line | 1x8" ANSI 150 1x4" ANSI 150 | 13.0 m / 2.0 m | 450 (Tank Limit) | - | 48 sec. (HV-8301) |
| | Hexene | 0.6776 | LA-3016 Vapor Line | 1x8" ANSI 150 1x4" ANSI 150 | 13.0 m / 2.0 m | 600 (Tank Limit) | - | |
| | Benzene | 0.8842 | LA-3015 Vapor Line | 1x8" ANSI 150 1x4" ANSI 150 | 13.0 m / 2.0 m | - | 812 | 38 sec. (HV-8101) |
| | Pyrolysis Gasoline (C8+ / C9+) | Lab | LA-3015 Vapor Line | 1x8" ANSI 150 1x4" ANSI 150 | 13.0 m / 2.0 m | - | 500 | |
| | C5 (NA40) | Lab | LA-3015 Vapor Line | 1x8" ANSI 150 1x4" ANSI 150 | 13.0 m / 2.0 m | - | 290 | |
| Jetty 4 | Methanol | 0.7959 | Flex. Hose | 1x6" ANSI 150 | - | 469 | - | 18 sec. (XV-1302) |
| | Toluene | 0.8716 | LA-3002 Vapor Line | 1x8" ANSI 150 1x4" ANSI 150 | 17.5 m / 1.0 m | - | 400 | 31sec. (HV-3002A) |
| | Mixed Xylene | Lab | LA-3002 Vapor Line | 1x8" ANSI 150 1x4" ANSI 150 | 17.5 m / 1.0 m | - | 500 | |
| | Raw Pygas | | LA-3002 | 1x8" ANSI 150 | 17.5 m / 1.0 m | 210 | - | |

ภาคผนวก ข-7

เอกสารขนถ่ายผลิตภัณฑ์ (Ship shore Check List)

Documents for Ship/Shore Interface

เอกสารสำหรับการปฏิบัติงานระหว่างเรือกับท่าเรือ

Ship Name ชื่อเรือ

Product ผลิตภัณฑ์

Work No หมายเลขใบงาน

| <u>Content</u> | <u>Page</u> |
|--|-------------|
| I. Communication Declaration | 1 |
| II. Safety and Pollution Prevention Requirements | 2 |
| III. Ship Shore Safety Checklist | 3-12 |
| IV. Standard Operating Procedure | 13-14 |

I. Communication Declaration

To facilitate communication between your ship and our terminal, kindly acknowledge receipt of one UHF set no.with batteries spare. This set should be held by your officer in-charge of cargo operations and is to be returned to MTT/RTC Terminal before ship's departure from the berth. Freshly charged battery is available on request.

Your call sign will be (Ship Name)

To contact the terminal, call MTT / RTC..... (Jetty No)

| Noted and received by | Returned in good condition |
|------------------------|----------------------------|
| | |
| Master / Chief Officer | Loading Master |

II. Safety and Pollution Prevention Requirements

To Master of MT

Dear Captain,

In order to assure that while alongside at our berth and throughout staying at Terminal, all transfer operation and related activity are being operated, the following highlight Terminal Requirements are strictly complied.

- Master is strongly required to draw the special attention for the majority causes of pollution by ship are as follows:

1) Vapor Emission due to

- a. Breathe of cargo vapor from cargo equipment during the operation.
- b. Incomplete combustion of engine & boiler.

2) Cargo overfill from ship's cargo tank while operation due to

- a. Cargo valve line up and/or tank switching mistaken operate.
- b. Cargo monitoring system out of order.

3) Soot from Inert Gas System Plant flew overboard.

4) Oil spill from

- a. Combination line. (non-segregate)
- b. Sea and Overboard discharge valve is opened.
- c. Ship's bunker tank.

- Your ship must be ready to move under its own power at short notice in case of emergency.
- No de-ballasting permitted unless obtained the permission approval from Terminal Operation manager. (The permission must be approved in advance prior to alongside)
- No shore leave through the terminal whilst the ship is alongside at berth at MTT/RTC Jetties.
- Delivery/Handling of Ship's Store is strictly not allowed in MTT/RTC.

In the event of your vessel's failure to comply with safety standards and Terminal Safety Regulation, we reserve the right to stop all operations and to order your vessel off the berth for appropriate action to be taken by the charterers and owners concerned. Please acknowledge receipt of this letter and confirm you have a copy of the Terminal safety regulation by countersigning and returning the attached copy of this letter.

Noted and Acknowledged

Yours faithfully
MTT/RTC Terminal

Master / Chief Officer

III. Ship Shore Safety Checklist

Instruction for completion (คำแนะนำในการกรอกแบบฟอร์ม)

The safety of operations requires that all questions should be answered affirmatively by clear ticking (✓) the appropriate box. If an affirmative answer is not possible, the reason should be given & agreement reached upon appropriate precautions to be taken between the ship and the terminal. Where any question is considered to be not applicable, then a note to that effect should be inserted in the remarks column.

- A:** Any procedures and agreements should be in writing in the remarks column of this check list or other mutually acceptable form. In either case, the signature of both parties should be required. (ข้อตกลงหรือขั้นตอนที่ควรระบุรายละเอียดไว้ในคอลัมน์ 'หมายเหตุ' และลงนามยอมรับร่วมกัน)
- P:** In the case of a negative answer, the operation should not be carried out without the permission of the Port Authority. (จะต้องได้รับอนุญาตจากผู้มีอำนาจ ก่อนจะสามารถดำเนินการดำเนินงานได้)
- R:** Indicates items to be re-checked at intervals not exceeding that agreed in the declaration. (รายการที่จะต้องถูกตรวจสอบซ้ำในช่วงเวลาที่เหมาะสมตามที่ตกลงร่วมกันทั้งสองฝ่าย ในช่วงเวลาที่ระบุไว้)

PART 'A' BULK LIQUID GENERAL – PHYSICALLY CHECKS (ส่วน "A" เรือบรรทุกสินค้าเหลว: ตรวจสอบทางกายภาพ)

| General | Ship | Shore | Code | Remarks |
|--|--------------------------|--------------------------|-------|---|
| 1. There is safe access between the ship and shore. (ทางขึ้น-ลงระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ มีความปลอดภัย) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | R | |
| 2. The ship is securely moored. (ขณะเรือเทียบทำการผูกเชือกเรือมีความถูกต้อง มั่นคง) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | R | |
| 3. The agreed ship/shore communication system is operative. (มีการตกลงและทำความเข้าใจเกี่ยวกับการติดต่อสื่อสารระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ ว่าสามารถปฏิบัติงานได้จริง อีกทั้งมีการจัดเตรียมอุปกรณ์ เครื่องมือสื่อสารอย่างเพียงพอ) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | A / R | Primary: UHF Ch..... Backup: VHF Ch. 13 |
| 4. Emergency towing-off pennants are correctly rigged/ positioned. (ลวดลากจูงฉุกเฉินทั้ง 2 จุด บริเวณภาคหัวและท้ายเรือ ได้ทำการผูกยึดไว้อย่างถูกต้อง โดยอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมพร้อมใช้งาน) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | R | |
| 5. The ship's fire hoses and firefighting equipment is positioned and ready for immediate use. (ท่อน้ำดับเพลิงและอุปกรณ์ดับเพลิงของเรือจัดวางไว้ในที่พร้อมใช้ได้ทันที) | <input type="checkbox"/> | | R | |
| 6. The terminal's fire-fighting equipment is positioned and ready for immediate use. (อุปกรณ์ดับเพลิงของท่าเทียบเรือได้มีการจัดวางไว้อย่างเหมาะสม และพร้อมใช้งาน) | | <input type="checkbox"/> | R | |
| 7. The ship's cargo and bunker hoses, pipelines and manifolds as well as hydraulic tube/cylinder of Ship crane are no any leakage and keep in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended. (ท่อบรรจุสินค้าและท่อน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งรวมถึงท่อไฮดรอลิก และกระบอกไฮดรอลิกของเครนเรือ ของเรืออยู่ในสภาพที่ดี ไม่รั่วซึม มีความเหมาะสม และ | <input type="checkbox"/> | | A | |

| | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|-------|-----------------------|
| พร้อมใช้งาน | | | | |
| 8. The terminal's cargo and bunker hoses/arms are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended. (ท่อรับส่งสินค้าของท่าเทียบเรืออยู่ในสภาพที่ดี มีความเหมาะสม และพร้อมใช้งาน) | | <input type="checkbox"/> | A / R | |
| 9. The cargo transfer system is sufficiently isolated and drained to allow safe removal of blank flanges prior to connection. (ระบบท่อขนถ่ายสินค้ามีการตัดแยกอย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถเตรนส่วนที่ค้างภายในได้ก่อนที่จะมีการต่อใช้งาน) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| 10. Scuppers and 'save all' on board are effectively plugged and drip trays are in position and empty. (มีการอุดรูระบายน้ำบนเรืออย่างมีประสิทธิภาพ และถาดรองน้ำมันอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม วางเปล่า พร้อมใช้งาน) | <input type="checkbox"/> | | R | |
| 11. Temporarily removed scupper plugs will be constantly monitored. (มีการตรวจเช็ค การตรวจสอบการทำงานของลูกอุดระบายน้ำบนเรือเป็นระยะ และเหมาะสม) | <input type="checkbox"/> | | | |
| 12. Shore spill containment and sumps are correctly managed. (อุปกรณ์และอ่างกักเก็บน้ำมันของท่าเทียบเรือ มีการบริหารจัดการอย่างถูกต้อง และเหมาะสม) | | <input type="checkbox"/> | R | Bond Wall & Slop Drum |
| 13. The ship's unused cargo and bunker connections are properly secured with blank flanges fully bolted. (ท่อสินค้าและท่อน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือที่ไม่ได้ใช้งาน อยู่ในสภาพปิดหน้าแปลนสนิท และใส่ล็อตครบทุกตัวเรียบร้อย) | <input type="checkbox"/> | | | |
| 14. The terminal's unused cargo and bunker connections are properly secured with blank flanges fully bolted. (ท่อสินค้าและท่อน้ำมันเชื้อเพลิงของท่าเทียบเรือที่ไม่ได้ใช้งาน อยู่ในสภาพปิดหน้าแปลนสนิทและใส่ล็อตครบทุกตัวเรียบร้อย) | | <input type="checkbox"/> | | |
| 15. All cargo, ballast and bunker tank lids are closed. (ฝาของถังสินค้า ถังน้ำมัน และถังน้ำมันเชื้อเพลิง อยู่ในสภาพปิดเรียบร้อยดี) | <input type="checkbox"/> | | | |
| 16. Overboard discharge valves, when not in use, are closed and visibly secured. (วาล์วที่ใช้สูบน้ำออกนอกตัวเรือที่ไม่ได้ใช้งาน อยู่ในตำแหน่งปิด และมีการ secure ที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เช่น โซ่ กุญแจ หรืออื่นๆ) Ship's overboard discharge valves. 1. Cooling water system (opened) 2. Ballast water (closed and secured) 3. Engine room & Pump room bilge (closed and secured) 4. SLOP tank (closed and secured), For ship export/load to SLOP tank need to seal the SLOP overboard valve. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| 17. All external doors, ports and windows in the accommodation, stores and machinery spaces are closed. Engine room vents may be open. (ประตูช่องกระจก และหน้าต่างในส่วนที่พักอาศัย-สโตร์-ห้องเครื่อง ได้ทำการปิดเรียบร้อยแล้ว โดยระบบระบายอากาศของห้องเครื่องยังคงเปิดใช้งานได้) | <input type="checkbox"/> | | R | |
| 18. The ship's emergency fire control plans are located externally. (ผัง | <input type="checkbox"/> | | | Location |

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| อุปกรณ์ดับเพลิงฉุกเฉินบนเรือ ได้มีการจัดเก็บอย่างเหมาะสม ด้านนอกถัง (เรือ) | | | | |
|--|--|--|--|--|

If the ship is fitted, or required to be fitted with an Inert Gas System the following points should be physically checked:

(หากเรือมีการติดตั้งระบบก๊าซเฉื่อย รายละเอียดต่อไปนี้จะควรมีการตรวจเช็ค)

| General | Ship | Shore | Code | Remarks |
|---|--------------------------|-------|-------|---------|
| 19. Fixed IGS pressure and oxygen content recorders are working. (ระบบก๊าซเฉื่อยประจำเรือ อยู่ในสภาพใช้งานที่ดี) | <input type="checkbox"/> | | P | |
| 20. All cargo tank atmospheres are at positive pressure with oxygen content of 8% or less by volume. ((ถังสินค้ามีกำลังดันมากกว่าความดันบรรยากาศ และมีอัตราส่วนผสมของออกซิเจนเท่ากับหรือน้อยกว่า 8% โดยปริมาตร) | <input type="checkbox"/> | | P / R | |

PART 'B' BULK LIQUID GENERAL – VERBAL VERIFICATION (ส่วน "B" เรือบรรทุกสินค้าเหลว: ยืนยันด้วยคำพูด)

| General | Ship | Shore | Code | Remarks |
|---|--------------------------|--------------------------|-------|--|
| 21. The ship is ready to move under its own power. (เรืออยู่ในสภาพพร้อมออกเรือได้ด้วยกำลังเครื่องจักรของตนเองได้) | <input type="checkbox"/> | | P / R | |
| 22. There is an effective deck watch in attendance on board and adequate supervision of operations on the ship and in the terminal. (มีพนักงานตรวจสอบ ดูแลการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพทั้งในส่วนบนเรือและบนท่าเทียบเรือ) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | R | |
| 23. There are sufficient personnel on board and ashore to deal with an emergency. (มีบุคลากรเพียงพอที่จะปฏิบัติงานในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน ทั้งในส่วนบนเรือและบนท่าเทียบเรือ) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | R | |
| 24. The procedures for cargo, bunker and ballast handling have been agreed. (มีการตกลงร่วมกันระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ เกี่ยวกับการปฏิบัติงานด้านสินค้า, น้ำมันเชื้อเพลิง และน้ำballast) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | A / R | |
| 25. The emergency signal and shutdown procedure to be used by the ship and shore have been explained and understood. (มีการอธิบายและทำความเข้าใจเกี่ยวกับสัญญาณฉุกเฉิน-ขั้นตอนการปฏิบัติการรับมือเหตุฉุกเฉิน) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | A | |
| 26. Material safety data sheets (MSDS) for the cargo transfer have been exchanged where requested. (มีข้อมูลความปลอดภัยจำเพาะของสินค้าชนิดนั้นๆ สำหรับใช้ในการขนถ่ายสินค้า) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| 27. The hazards associated with toxic substances in the cargo being handled have identified and understood. (มีการชี้แนะ และทำความเข้าใจเกี่ยวกับอันตรายจากสารพิษที่มีอยู่ในสินค้า ที่จะทำการขนถ่ายในขณะนั้น) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | H2S Content Benzene Content |
| 28. An International Shore Fire Connection has been provided. (จัดเตรียมข้อต่อน้ำสากล สำหรับสายดับเพลิงบนเรือ) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| 29. The agreed tank venting system will be used. (มีการตกลงร่วมกันระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ เกี่ยวกับระบบการระบายอากาศของถังสินค้า) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | A / R | |
| 30. The requirements for closed operations have been agreed. (มีการตกลง | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | R | |

| | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|-------|--|
| ร่วมกันระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ เกี่ยวกับข้อบังคับสำหรับการปฏิบัติงานขนถ่ายแบบปิด) | | | | |
| 31. The operation of the P/V system has been verified. (ลิ้นวาล์วควบคุมแรงดันสำหรับถังสินค้า มีการตรวจสอบและรับรองผลการทำงานอย่างถูกต้อง) | <input type="checkbox"/> | | | |
| 32. Where a vapor return line is connected, operating parameters have been agreed. (มีการตกลงร่วมกันระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือเกี่ยวกับรายละเอียดการปฏิบัติงานเมื่อมีการต่อท่อไอระเหยไหลเวียน สำหรับการควบคุมแรงดันในถังสินค้า ในระหว่างการสูบถ่าย) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | A / R | |
| 33. Independent high level alarms, if fitted, are operational and have been tested. (สัญญาณเตือนบอกระดับในสินค้าสูง หากมีการติดตั้ง ต้องอยู่ในสภาพที่ดี สามารถทำงานได้ และมีการทดสอบระบบอยู่เป็นประจำ) | <input type="checkbox"/> | | A / R | High level alarm is settled at% of tank. |
| 34. Adequate electrical insulating means are in place in the ship/shore connection. (มีฉนวนกันจุดเชื่อมต่อระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ) | | <input type="checkbox"/> | A / R | |
| 35. Shore lines are fitted with a non-return valve or procedures to avoid 'back filling' have been discussed. (ท่อดึงกลับท่าเทียบเรือมีการติดตั้งลิ้นวาล์วกันกลับ หรือการตกลงร่วมกัน เกี่ยวกับแนวทางการป้องกันสินค้าไหลย้อนกลับลงเรือ) | | <input type="checkbox"/> | P / R | |
| 36. Smoking rooms have been identified and smoking requirements are being observed. (มีการระบุสถานที่ ห้องสำหรับสูบบุหรี่ และคอยตรวจสอบมีการปฏิบัติตามข้อกำหนดที่วางไว้) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | A / R | |
| 37. Naked light regulations are being observed. (มีข้อกำหนด วิธีการปฏิบัติที่ถูกต้องในการควบคุมบริเวณที่มีประกายไฟ เปลวไฟ และที่มีอุณหภูมิสูงซึ่งอาจจุดระเบิดไอระเหยน้ำมันให้ติดไฟได้) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | A / R | |
| 38. Ship/shore telephones, mobile phones and pager requirements are being observed. (โทรศัพท์และวิทยุติดตามตัว มีการควบคุมกำหนดการใช้งานอย่างถูกต้อง) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | A / R | |
| 39. Hand torches (flashlights) are of an approved type. (ไฟฉายที่ใช้เป็นแบบที่ได้รับอนุญาต สำหรับการใช้งานเท่านั้น) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| 40. Fixed VHF/UHF transceivers and AIS equipment are on the correct power mode or switched off. (ทำการปิดสวิตช์อุปกรณ์เครื่องรับ-ส่งวิทยุ VHF/UHF แบบติดตั้งประจำที่ และอุปกรณ์ AIS) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| 41. Portable VHF/UHF transceivers are of an approved type. (เครื่องรับ-ส่งวิทยุมือถือย่าน VHF/UHF เป็นแบบที่ได้รับอนุญาต สำหรับการใช้งานเท่านั้น) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| 42. The ship's main radio transmitter aerials are earthed and radars are switched off. (มีการต่อสายดินอย่างถูกต้องกับเสาอากาศวิทยุสื่อสารประจำเรือ และปิดการใช้งานเครื่องเรดาร์ ขณะเรืออยู่เทียบท่า) | <input type="checkbox"/> | | | |
| 43. Electric cables to portable electrical equipment within the hazardous area are disconnected from power. (ในพื้นที่อันตราย ให้ทำการปลดสายไฟฟ้าที่ต่อกับอุปกรณ์ไฟฟ้าชนิดเคลื่อนย้ายออก เพื่อป้องกันประกายไฟ) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |

| | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|-------|---|
| 44. Window type air conditioning units are disconnected. (ปิดการใช้งานเครื่องปรับอากาศแบบแขวน ขณะเรืออยู่เทียบท่า) | <input type="checkbox"/> | | | |
| 45. Positive pressure is being maintained inside the accommodation. (มีการควบคุมแรงดันอากาศภายในที่พักอาศัยให้สูงกว่าภายนอก และระบบการไหลเวียนอากาศของเครื่องปรับอากาศ เป็นแบบไหลวน เพื่อป้องกันไอระเหยสินค้าเจือปนเข้าภายใน) | <input type="checkbox"/> | | | |
| 46. Measures have been taken to ensure sufficient mechanical ventilation in the pump room. (มีการตรวจสอบและแน่ใจว่าการระบายอากาศในห้องปั๊มมีความเหมาะสม และเพียงพอ) | <input type="checkbox"/> | | R | |
| 47. There is provision for an emergency escape. (มีการกำหนดทางหนีไฟฉุกเฉิน) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| 48. The maximum wind and swell criteria for operations has been agreed. (มีการตกลงร่วมกันระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ เกี่ยวกับข้อจำกัดและกฎเกณฑ์ในการปฏิบัติงานขนถ่ายสินค้า เกี่ยวกับความเร็วลม และความสูงของคลื่นสูงสุด) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | A | Stop at knots Disconnect at knots Un-berth at knots Swell at meter |
| 49. Security protocols have been agreed between the Ship Security Officer and the Port Facility Security Officer, if appropriate. (มีการตกลงร่วมกันระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ เกี่ยวกับระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าเทียบเรือและเรือ) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | A | |
| 50. Where appropriate, procedure have been agreed for receiving nitrogen supplied from shore, either for inerting or purging ship's tanks, or for line clearing into the ship. (มีการตกลงและทำความเข้าใจ เกี่ยวกับขั้นตอนการรับไนโตรเจนจากท่าเทียบเรือ เพื่อใช้ในการกำจัดสินค้าตกค้าง ลดอัตราส่วนผสมของออกซิเจน ซึ่งครอบคลุมถึงถึงสินค้า และท่อทางสินค้า) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | A / P | |

If the ship is fitted, or required to be fitted, with an Inert Gas System (IGS) the following statements should be addressed. (หากเรือมีการติดตั้งระบบก๊าซเฉื่อย รายละเอียดต่อไปนี้ควรมีการบันทึก)

| General | Ship | Shore | Code | Remarks |
|--|--------------------------|-------|------|---------|
| 51. The IGS is fully operational and in good working order. (ระบบก๊าซเฉื่อยประจำเรือ อยู่ในสภาพใช้งานที่ดี และพร้อมใช้งาน) | <input type="checkbox"/> | | P | |
| 52. Deck seals, or equivalent, are in good working order. (เดรกซีล อยู่ในสภาพที่ดี เหมาะสมกับการใช้งาน) | <input type="checkbox"/> | | R | |
| 53. Liquid levels in pressure/vacuum breakers are correct. (ระดับของเหลวในตัดควบคุมกำลังดันของระบบ อยู่ในตำแหน่งทำงานที่ถูกต้อง) | <input type="checkbox"/> | | R | |
| 54. The fixed and portable oxygen analyzers have been calibrated and are working properly. (มีการสอบเทียบเครื่องตรวจวิเคราะห์ก๊าซออกซิเจนทั้งแบบประจำที่ และแบบเคลื่อนที่ โดยเครื่องดังกล่าวใช้งานได้จริง) | <input type="checkbox"/> | | R | |
| 55. All the individual tank IGS valves (if fitted) are correctly set and locked. (ได้มีการปรับและล็อกลิ้นวาล์วก๊าซเฉื่อยทุกตัวไว้อย่างถูกต้อง หากมี) | <input type="checkbox"/> | | R | |
| 56. All personnel in charge of cargo operations are aware that in the case of | <input type="checkbox"/> | | | |

| | | | | |
|---|--|--|--|--|
| failure of the Inert Gas Plant, discharge operations should cease, and the terminal be advised. (เจ้าหน้าที่เรือ ผู้มีความรับผิดชอบสำหรับการปฏิบัติงานเกี่ยวกับสินค้าทราบว่า กรณีที่เครื่องกำเนิดก๊าซเฉื่อยบนเรือขัดข้องจะต้องหยุดการขนถ่ายสินค้า และต้องแจ้งให้ทางท่าเทียบเรือรับทราบ) | | | | |
|---|--|--|--|--|

PART 'C' BULK LIQUID CHEMICALS (ส่วน "C" เรือบรรทุกสินค้าเหลว (เคมี) – ยืนยันด้วยคำพูด)

| Bulk Liquid Chemicals | Ship | Shore | Code | Remarks |
|---|--------------------------|--------------------------|------|---------|
| 1. Material Safety Data Sheets are available giving the necessary data for the safe handling of the cargo. (มีข้อมูล รวมทั้งเอกสารจากผู้ผลิตที่มีอยู่ สามารถดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าได้อย่างปลอดภัย) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| 2. A manufacturer's inhibition certificate, where applicable, has been provided. (หากใส่สารเพิ่มคุณภาพ อาทิเช่นตัวยับยั้ง ตัวทำให้เสถียร จะต้องมีการรับรองจากผู้ผลิตอ้างอิงเสมอ) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | P | |
| 3. Counter measures against accidental personal contact with the cargo have been agreed. (มีอุปกรณ์ป้องกันภัยที่เหมาะสม รวมถึงเครื่องช่วยหายใจ ชุดป้องกันไฟ เพียงพอและพร้อมใช้งาน) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| 4. Sufficient protective clothing and equipment (including self-contained breathing apparatus) is ready for immediate use and is suitable for the product being handled. (มีการตกลงร่วมกันระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ เกี่ยวกับการจัดการเมื่อผู้ปฏิบัติงานมีเหตุสัมผัสกับสินค้า) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| 5. The cargo handling rate is compatible with the automatic shutdown system, if in use. (อัตราเร็วการขนถ่าย มีความเหมาะสมกับระบบการปิดลิ้นวาล์วโดยอัตโนมัติ) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | A | |
| 6. Cargo system gauges and alarms are correctly set and in good order. (ระบบวัดระดับถังสินค้าและอุปกรณ์เตือนภัย ได้มีการปรับแต่งอย่างถูกต้องเหมาะสม พร้อมใช้งาน) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| 7. Portable vapor detection instruments are readily available for the products being handled. (อุปกรณ์วัดก๊าซเคลื่อนที่ มีการสอบเทียบ และพร้อมกับการใช้งาน) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| 8. Information on fire-fighting media and procedures has been exchanged. (มีการแจ้งข้อมูลระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ เกี่ยวกับอุปกรณ์การดับเพลิง สัญญาณฉุกเฉิน และขั้นตอนการปฏิบัติการรับมือกับเหตุฉุกเฉิน) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| 9. Transfer hoses are of suitable material, resistant to the action of the products being handled. (วัสดุของท่อรับส่งสินค้า มีความเหมาะสมกับกับชนิดสินค้าที่จะขนถ่าย) | | <input type="checkbox"/> | | |
| 10. Cargo handling is being performed with the permanent installed pipeline system. (ในการขนถ่ายสินค้า เป็นการใช้อุปกรณ์แบบติดตั้งถาวร) In case of any spools or cargo hose provides as end-to end for main cargo manifold propose; (ในกรณีใช้ข้อต่อหรือท่อน้ำสินค้าเพื่อขนถ่ายสินค้า) - Cargo hoses properly marked and periodical testing and | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | P | |

| | | | | |
|--|--------------------------|--------------------------|---|--|
| <p>inspection.(ท่อสินค้าจะต้องถูกระบุช่วงเวลาที่ถูกทดสอบและตรวจสอบ)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unused cargo manifold are secured with blank flanges fully bolted.(ข้อต่อสินค้าเรือที่ไม่ได้ใช้ขนถ่ายจะต้องถูกปิดไว้อย่างแน่นหนา) - The temporary join shall install and correctly place on spill containment.(ข้อต่อแบบชั่วคราวจะต้องถูกติดตั้งอย่างเหมาะสมภายในบริเวณของถาดรองรับ) - Ensure adequate safe and in good condition by pressure test should be carried out before cargo commencement.(มีการตรวจสอบสภาพและทดสอบแรงดันที่เหมาะสมต่อการขนถ่ายก่อนเริ่มปฏิบัติงาน) | | | | |
| <p>11. Where appropriate, procedures have been agreed for receiving N2 supplied from shore, either for inerting or purging ship's tanks, or for line clearing into the ship. (มีการตกลงและทำความเข้าใจ เกี่ยวกับขั้นตอนการรับไนโตรเจนจากท่าเทียบเรือ เพื่อใช้ในการกำจัดสินค้าตกค้าง, ลดอัตราส่วนผสมของออกซิเจน ซึ่งครอบคลุมถึงถึงสินค้า และท่อทางสินค้า)</p> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | A | |

PART 'D' BULK LIQUEFIED GASES (ส่วน "D" เรือบรรทุกสินค้าเหลว (ก๊าซ) – ยืนยันด้วยคำพูด)

| Bulk Liquefied Gases | Ship | Shore | Code | Remarks |
|---|--------------------------|--------------------------|------|---------|
| 1. Material Safety Data Sheets are available giving the necessary data for the safe handling of the cargo. (มีข้อมูล รวมทั้งเอกสารจากผู้ผลิตที่มีอยู่ สามารถดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าได้อย่างปลอดภัย) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| 2. A manufacturer's inhibition certificate, where applicable, has been provided. (หากใส่สารเพิ่มคุณภาพ อาทิเช่นตัวยับยั้ง ตัวทำให้เสถียร จะต้อง มีใบรับรองจากผู้ผลิตอ้างอิงเสมอ) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | P | |
| 3. The water spray system is ready for immediate use. (ระบบน้ำทะเล สำหรับลดอุณหภูมิถึงสินค้า อยู่ในสภาพที่ดีและพร้อมใช้งาน) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| 4. There is sufficient protective equipment (including self-contained breathing apparatus) and protective clothing ready for immediate use. (มีอุปกรณ์ป้องกันภัยที่เหมาะสม รวมถึงเครื่องช่วยหายใจ ชุดป้องกันไฟ เพียงพอและพร้อมใช้งาน) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| 5. Hold and inter-barrier spaces are properly inerted or filled with dry air, as required. (ห้องว่างที่จำเป็นต้องรักษาสภาวะเฉื่อย ตามข้อกำหนด IMO Gas Carrier Code ควรที่จะได้รับการตรวจสอบจากคนประจำเรือก่อนมาถึง) | <input type="checkbox"/> | | | |
| 6. All remote control valves are in working order. (อุปกรณ์ควบคุมการเปิด-ปิดลิ้นวาล์วท่อทางสินค้า แสดง/ทำงานได้อย่างถูกต้อง ซึ่งรวมถึงการทดสอบเป็นประจำ และมีเอกสารแสดง) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| 7. The required cargo pumps and compressors are in good order, and the maximum working pressures have been agreed between ship and shore. (ปั๊มสินค้า และคาร์โกคอมเพรสเซอร์ สามารถใช้งานได้ดี และมีการตกลงร่วมกันระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ เกี่ยวกับอัตราแรงดันสูงสุดที่จะใช้) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | A | |

| | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|---|------------------------------------|
| ควบคุมการปฏิบัติงาน) | | | | |
| 8. Re-liquefaction or boil off control equipment is in good order. (เครื่องเปลี่ยนสถานะสินค้าจากก๊าซเป็นของเหลว ใช้งานได้ดี เป็นไปได้ให้ตรวจสอบก่อนเริ่มการขนถ่าย) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| 9. The gas detection equipment has been properly set for the cargo, is calibrated and is in good order. (อุปกรณ์ตรวจจ็บบก๊าซ สามารถรองรับกับผลิตภัณฑ์แต่ละชนิดที่มีอยู่ ซึ่งรวมถึงการซึ่งรวมถึงการทดสอบเป็นประจำ และมีเอกสารแสดงและมีเอกสารแสดง) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| 10. Cargo system gauges and alarms are correctly set and in good order. (ระบบวัดระดับถังสินค้าและอุปกรณ์เตือนภัย ได้มีการปรับแต่งอย่างถูกต้องเหมาะสม พร้อมใช้งาน) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| 11. Emergency shutdown systems have been tested and are working properly. (ระบบหยุดฉุกเฉินมีการทดสอบ และทำงานอย่างถูกต้อง) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| 12. Ship and shore have informed each other of the closing rate of ESD valves, automatic valves or similar devices. (ทางท่าเทียบเรือและเรือทราบอัตราความเร็วการปิดลิ้นวาล์วอัตโนมัติของทั้งสองฝ่าย) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | A | Ship Sec. Shore..... Sec. |
| 13. Information has been exchanged between ship and shore on the maximum/minimum temperatures/pressures of the cargo to be handled. (มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลการขนถ่าย เกี่ยวกับอุณหภูมิสูงสุด-ต่ำสุด และกำลังดันสูงสุด-ต่ำสุด ที่จะขนถ่ายสินค้าระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | A | |
| 14. Cargo tanks are protected against inadvertent overfilling at all times while any cargo operations are in progress. (ถังสินค้าได้มีการติดตั้งระบบป้องกันไม่ให้สินค้าในถังมีระดับสูงเกินกว่ากำหนด) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| 15. The compressor room is properly ventilated; the electrical motor room is properly pressurized and the alarm system is working. - ห้องคาร์โกคอมเพรสเซอร์ มีการควบคุมแรงดันอากาศภายในห้องให้ต่ำกว่าภายนอก กล่าวคือดูดลมออก ให้แรงดันเป็นลบ เพื่อลดการสะสมก๊าซภายใน - ห้องมอเตอร์ของคาร์โกคอมเพรสเซอร์ มีการควบคุมแรงดันอากาศภายในห้องให้สูงกว่าภายนอก กล่าวคือดูดลมเข้า ให้แรงดันเป็นบวก เพื่อป้องกันโอระเหยสินค้าเจือปนเข้าภายใน | <input type="checkbox"/> | | | |
| 16. Cargo tank relief valves are set correctly and actual relief settings are clearly and visibly displayed. (ลิ้นวาล์วควบคุมแรงดันในถังสินค้า มีการตรวจสอบผลการทำงานอย่างถูกต้อง) | <input type="checkbox"/> | | | |

In event of loading gas product for fully pressurized ship, the following points should be physically checked: (หากเรือมีโปรแกรมเข้ามารับผลิตภัณฑ์โพลีโพรไพลีน หรือเป็นเรือประเภทแรงดันสูง รายละเอียดต่อไปนี้ ต้องมีการตรวจสอบ)

| General | Ship | Shore | Code | Remarks |
|---|--------------------------|--------------------------|------|---------|
| 17. Terminal vapor emission control regulation (ข้อกำหนดท่าเรือในการควบคุมโอระเหยสินค้าออกสู่บรรยากาศ) - Vapor return line is connected during cargo operation but limited for | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | P | |

| | | | | |
|--|--------------------------|--------------------------|---|--|
| <p>emergency use only.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Terminal has limited operating when ship cargo tanks pressure reach 16.5kg/cm² (est.90%of relief valve setting pressure) | | | | |
| <p>18. Measure to control the risk of ship tanks pressure and temperature high , the following agreement should be reach in term of efficiency and safety practice (มาตรการเพื่อควบคุมความเสี่ยงอันเกิดจากแรงดันถึงสินค้าของเรือสูง)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Sea water spraying of cargo tank's cooling system to be operated. <ul style="list-style-type: none"> o At Commence loading or o Tank pressure at.....kg/cm² ● Cargo top spraying valve of cargo liquid drop line (depressurized) to be operated. <ul style="list-style-type: none"> o At Commence load or o Tank pressure at.....kg/cm² ● Cargo compressor to be operated <ul style="list-style-type: none"> o At Commence load or o Tank pressure at.....kg/cm² | <input type="checkbox"/> | | A | |
| <p>19. Procedure for disconnection hoses/hard arms. (ขั้นตอนการถอดท่อน้ำมัน)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Both of main cargo supply's valve ashore and ship's manifold valve are shut. ● The shore will blow off liquid from hard arm into shore flare line by using nitrogen. ● The ship will blow off liquid from hard cargo pipe into ship's cargo tank by using cargo spraying valve (de-pressurized) or using hot gas from cargo compressor. <ul style="list-style-type: none"> o To prevent cargo vent out to atmosphere when ship's cargo globe valve passes or leak, the ship is required to close ESD valve for double valve blocking. o In the event of passing accidental (problem of icing), ship's fire water spray hose is required to use as the heating source for valve warming up to normal condition. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | A | |

Declaration

We the undersigned have checked, where appropriate jointly, the items on this check list and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge.

(ทั้งสองฝ่าย, ซึ่งได้ลงลายมือชื่อไว้ข้างล่างนี้, ได้ทำการตรวจสอบตามรายการต่างๆ ใน Parts A และ B, และตามความเหมาะสม, ในส่วน D โดยเป็นไปตามคำแนะนำต่างๆ และได้บันทึกสิ่งต่างๆ ที่ได้ปฏิบัติอย่างสุดความสามารถจนเป็นที่น่าพอใจของทั้งสองฝ่ายแล้ว)

We have also made arrangements to carry out repetitive checks as necessary and agreed that those items with the letter "R" in the column "Code" should be re-checked at intervals not exceeding _____ hours.

(ทั้งสองฝ่ายได้จัดเตรียมเพื่อทำการตรวจสอบสิ่งต่างๆ ซ้ำตามความจำเป็น และได้ทำความเข้าใจร่วมกันว่ารายการต่างๆ ที่มีรหัส "R" ในรายการตรวจสอบจะต้องได้รับการตรวจสอบซ้ำในเวลาที่ต่างกัน ซึ่งจะต้องไม่เกิน ชั่วโมง)

| For Ship (สำหรับเรือ) | For Shore (สำหรับท่าเรือ) |
|--------------------------------------|---------------------------|
| Name (ชื่อ) | Name (ชื่อ) |
| Rank (ตำแหน่ง) | Position (ตำแหน่ง) |
| Signature (ลงนาม) | Signature (ลงนาม) |
| Date (วันที่) Time (เวลา)..... | |

Record of repetitive checks (บันทึกการตรวจสอบซ้ำ)

| | | | | | | |
|--------------------|--|--|--|--|--|--|
| Date | | | | | | |
| Time | | | | | | |
| Initials for Ship | | | | | | |
| Initials for Shore | | | | | | |

| | | | | | | |
|--------------------|--|--|--|--|--|--|
| Date | | | | | | |
| Time | | | | | | |
| Initials for Ship | | | | | | |
| Initials for Shore | | | | | | |

| | | | | | | |
|------|--|--|--|--|--|--|
| Date | | | | | | |
|------|--|--|--|--|--|--|

| | | | | | | |
|--------------------|--|--|--|--|--|--|
| Time | | | | | | |
| Initials for Ship | | | | | | |
| Initials for Shore | | | | | | |

IV. Standard Operating Procedure

| ช่วงเวลา | รายละเอียดของกิจกรรมที่ต้องปฏิบัติ | วัน/เวลา | ลงชื่อ |
|--|--|----------|--------|
| หลังจากทราบข้อมูลกำหนดการเทียบท่าของเรือ (Ship Schedule) ขั้นตอนการปฏิบัติงานมีรายละเอียดมีดังนี้. | | | |
| ก่อนเรือมาถึง | 1. L/M or US Jetty ตรวจสอบและยืนยันความพร้อม.(ข้อมูลเรือใน Work Request) | | |
| | 2. L/M or US Jetty ตรวจสอบข้อมูล Pre-Arrival Exchange Information. | | |
| | 3. US Jetty or L/M จัดเตรียม "Tank table" ให้กับ Surveyor . | | |
| | 4. Surveyor รับ "Tank Table" จาก US Jetty or L/M .(Surveyor's Signature) | | |
| | 5. L/M ตรวจสอบข้อมูลสภาวะอากาศทั้งในปัจจุบันและอนาคต. <input type="checkbox"/> ข้อมูลการพยากรณ์ ตาราง น้ำขึ้น-น้ำลง รวมไปถึง ลม / พายุ / อากาศ. <input type="checkbox"/> ข้อมูลจากสถานีวัดสภาวะอากาศ/น้ำของ MTT. | | |
| | 6. L/M ตรวจสอบและยืนยันความพร้อมการรับเรือ.(POB และ ETB): <input type="checkbox"/> เวลาที่จนท.นำร่องจะขึ้นเรือ.(POB) <input type="checkbox"/> ทีมรับเรือ SC. | | |
| | 7. L/M ตรวจสอบและยืนยันความพร้อมการรับเรือ: <input type="checkbox"/> ตำแหน่งวาง 'ธง N' <input type="checkbox"/> อุปกรณ์.(MLA, Valves, Slop Drum, Fender, QRH, Bollard, Gangway เป็นต้น) <input type="checkbox"/> อื่นๆ เช่น การสวิง Blind..... | | |
| เรือเข้าเทียบ/ขึ้นเชือกเรือ | 1. L/M จัดเจ้าหน้าที่ท่าเทียบเรือเพื่อควบคุมและดูแลกิจกรรมการนำเรือเข้าเทียบท่า. ชื่อพนักงาน | | |
| | 2. L/M ตรวจสอบและยืนยันความเหมาะสมความปลอดภัยของกิจกรรมการเทียบเรือกับท่า. <input type="checkbox"/> จนท.นำร่อง. <input type="checkbox"/> เรือทักและเรือรับ-ส่งเชือก. <input type="checkbox"/> พนักงานรับเชือกเรือ.(Mooring Gang) | | |
| | 3. L/M ตรวจสอบและยืนยันความเหมาะสมการผูกเชือกเรือ. | | |
| | 4. L/M ตรวจสอบและยืนยันความเหมาะสมการจัดวางบันได Gangway. | | |

| | | | |
|---------------------------|--|--|--|
| ประชุมวางแผนก่อนการขนถ่าย | 1. L/M พุดคุยร่วม (Conference) ระหว่างตัวแทนท่าเทียบเรือ-เรือ-Surveyor. <input type="checkbox"/> ข้อตกลงร่วมกันด้านความปลอดภัย.(Ship/Shore Safety Checklist Part A-D) <input type="checkbox"/> ข้อตกลงร่วมกัน เรื่องแผนการขนถ่ายผลิตภัณฑ์.(Pre-Transfer Agreement) <input type="checkbox"/> ตรวจสอบกายภาพเรือด้านความปลอดภัย.(Ship/Shore Safety Checklist Part E) <input type="checkbox"/> แจ้งเวลาเรือออก (ร่าง) กับเอเยนต์เรือ. | | |
| | 2. L/M ประสานงานกับ BM ถึงแผนการสูบน้ำ รวมถึงข้อจำกัดต่างๆของเรือ | | |
| | 3. FO or L/M ตรวจสอบให้แน่ใจว่าต่อ MLA ทดสอบการรั่วไหลอย่างถูกวิธีและพร้อมใช้งาน. | | |
| | 4. L/M ตรวจสอบ, ร่วมสรุปตัวเลขก่อนเริ่มขนถ่ายถ่าย ทั้งในส่วนบนท่าเทียบเรือและเรือ. Remark: ในกรณี Load ตัวเลขที่ใช้ตกลงในการขนถ่ายสินค้ากับเรือ (Agreed Figure) ต้องน้อยกว่าตัวเลขในใบขนสินค้า (Delivery Ticket) เพื่อป้องกันการ Load สินค้าเกินปริมาณที่ระบุไว้ในใบขนสินค้า. | | |
| | 5. L/M ร่วมสรุปกับเรือและเอเยนต์เรือเพื่อเตรียมการเคลื่อนย้ายเรือ.(ถ้ามี) | | |
| ระหว่างการทำงาน | 1. FO or L/M ตรวจสอบให้แน่ใจว่าการ Line Up ถูกต้อง, ไม่พบสิ่งปรกติ-รั่วไหล, อัตราการขนถ่ายตามข้อตกลงอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ.(Safely & Efficiency) | | |
| | 2. L/M ตรวจสอบ/ติดตามให้แน่ใจว่ากิจกรรมการขนถ่ายเป็นไปตามมาตรฐานการที่ตกลงไว้และมีความปลอดภัย.(ทุกข้อที่ระบุ Code 'R' ใน Ship/Shore Safety Checklist) | | |
| | 3. L/M ติดตาม/ตรวจสอบให้แน่ใจว่าการสูบน้ำเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ. | | |
| | 4. L/M แจ้งเวลาเรือออก (ร่าง) กับเอเยนต์เรือ. | | |
| หลังหยุดขนถ่าย | 1. FO or L/M ตรวจสอบให้แน่ใจว่า MLA ได้ทำการเตรน / ไล่ / ถอด อย่างถูกวิธีและปลอดภัย. | | |
| | 2. L/M or US Jetty ตรวจสอบร่วมสรุปตัวเลขหลังขนถ่ายทั้งในส่วนบนท่าเทียบเรือและเรือ.(ถ้ามี) <input type="checkbox"/> L/M จัดทำใบกำกับการขนส่งสินค้า (Bill of Lading, Cargo Manifest) ตาม Working Order.(จำนวน,ชื่อบริษัท,ชื่อเรือ,วันที่ออก,ชื่อนายเรือ,ตัวเลขขนถ่าย) <input type="checkbox"/> US Jetty ตรวจสอบความถูกต้องของจำนวนและรายละเอียดใบกำกับการขนส่งสินค้า.(Bill of Lading, Cargo Manifest) | | |
| | 3. L/M จัดทำเอกสารท่าเทียบเรือ-เรือ พร้อมสำเนาเอกสารอื่นๆที่เกี่ยวข้อง รวมถึงเอกสาร 'Statement of Facts' (ถ้ามี) พร้อมให้เรือลงนาม. | | |
| | 4. L/M ตรวจสอบเวลาเรือออก (POB หรือ ETD) กับเอเยนต์เรือ. | | |
| | 5. Surveyor จัดเตรียม "Tank table" คืนให้กับ L/M or US Jetty .(Surveyor's Signature) | | |
| | 6. L/M or US Jetty รับ "Tank Table" จาก Surveyor . | | |
| ก่อนออกจากเทียบ | 1. L/M จัดเจ้าหน้าที่ท่าเทียบเรือเพื่อควบคุมและดูแลกิจกรรมการนำเรือออกท่าของเรือ. ชื่อพนักงาน | | |
| | 2. L/M ตรวจสอบ Gangway ว่าได้ถูกจัดเก็บเข้าที่อย่างเหมาะสมและปลอดภัย. | | |
| | 3. L/M ตรวจสอบและยืนยันความเหมาะสมของกิจกรรมการนำเรือออกเทียบ. <input type="checkbox"/> จนท.นำร่อง. <input type="checkbox"/> เรือทักและเรือรับ-ส่งเชือก. <input type="checkbox"/> พนักงานรับเชือกเรือ.(Mooring Gang) | | |
| | 4. L/M ตรวจสอบความปลอดภัยของการปลดเชือกเรือและออกจากท่าเทียบเรือ. | | |

หมายเหตุ (ถ้ามี)

.....

.....

.....

.....

Declaration of Ship-Shore Safety Checklist

Ship Name

Product

Work No.

| <u>Content</u> | <u>Page</u> |
|---|-------------|
| I. Communication Declaration | 1 |
| II. Safety and Pollution Prevention Requirements | 2 |
| III. Ship Shore Safety Checklist (ISGOTT 6 th Edition) | 3-14 |

I. Communication Declaration

To facilitate communication between your ship and our terminal, kindly acknowledge receipt of one UHF set no.with batteries spare. This set should be held by your officer in-charge of cargo operations and is to be returned to MTT/RTC Terminal before ship's departure from the berth. Freshly charged battery is available on request.

Your call sign will be (Ship Name)

To contact the terminal, call MTT / RTC..... (Jetty No)

| Noted and received by | Returned in good condition |
|------------------------|----------------------------|
| | |
| Master / Chief Officer | Loading Master |

II. Safety and Pollution Prevention Requirements

To Master of MT

Dear Captain,

In order to assure that while alongside at our berth and throughout staying at Terminal, all transfer operation and related activity are being operated, the following highlight Terminal Requirements are strictly complied.

- Master is strongly required to draw the special attention for the majority causes of pollution by ship are as follows:

1) Vapor Emission due to

- a. Breathe of cargo vapor from cargo equipment during the operation.
- b. Incomplete combustion of engine & boiler.

2) Cargo overfill from ship's cargo tank while operation due to

- a. Cargo valve line up and/or tank switching mistaken operate.
- b. Cargo monitoring system out of order.

3) Soot from Inert Gas System Plant flew overboard.

4) Oil spill from

- a. Combination line. (non-segregate)
- b. Sea and Overboard discharge valve is opened.
- c. Ship's bunker tank.

- Your ship must be ready to move under its own power at short notice in case of emergency.
- No de-ballasting permitted unless obtained the permission approval from Terminal Operation manager. (The permission must be approved in advance prior to alongside)
- No shore leave through the terminal whilst the ship is alongside at berth at MTT/RTC Jetties.
- Delivery/Handling of Ship's Store is strictly not allowed in MTT/RTC.

In the event of your vessel's failure to comply with safety standards and Terminal Safety Regulation, we reserve the right to stop all operations and to order your vessel off the berth for appropriate action to be taken by the charterers and owners concerned. Please acknowledge receipt of this letter and confirm you have a copy of the Terminal safety regulation by countersigning and returning the attached copy of this letter.

Noted and Acknowledged

Yours faithfully
MTT/RTC Terminal

Master / Chief Officer

III. Ship Shore Safety Checklist (ISGOTT 6th Edition)

| Part 1A. Tanker: checks pre-arrival | | |
|---|--------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 1. Pre-arrival information is exchanged (6.5, 21.2) | <input type="checkbox"/> | |
| 2. International shore fire connection is available (5.5, 19.4.3.1) | <input type="checkbox"/> | |
| 3. Transfer hoses are of suitable construction (18.2) | <input type="checkbox"/> | |
| 4. Terminal information booklet reviewed (15. 2.2) | <input type="checkbox"/> | |
| 5. Pre-berthing information is exchanged (21.3, 22.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 6. Pressure/vacuum valves and/or high velocity vents are operational (11.1.8) | <input type="checkbox"/> | |
| 7. Fixed and portable oxygen analysers are operational (2.4) | <input type="checkbox"/> | |

| Part 1B. Tanker: checks pre-arrival if using an inert gas system | | |
|---|--------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 8. Inert gas system pressure and oxygen recorders are operational (11.1.5.2, 11.1.11) | <input type="checkbox"/> | |
| 9. Inert gas system and associated equipment are operational (11.1.5.2, 11.1.11) | <input type="checkbox"/> | |
| 10. Cargo tank atmospheres' oxygen content is less than 8% (11.1.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 11. Cargo tank atmospheres are at positive pressure (11.1.3) | <input type="checkbox"/> | |

| Part 2. Terminal: checks pre-arrival | | |
|--|--------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 12. Pre-arrival information is exchanged (6.5, 21.2) | <input type="checkbox"/> | |
| 13. International shore fire connection is available (5.5, 19.4.3.1, 19.4.3.5) | <input type="checkbox"/> | |
| 14. Transfer equipment is of suitable construction (18.1, 18.2) | <input type="checkbox"/> | |
| 15. Terminal information booklet transmitted to tanker (15.2.2) | <input type="checkbox"/> | |
| 16. Pre-berthing information is exchanged (21.3, 22.3) | <input type="checkbox"/> | |

| Part 3. Tanker: checks after mooring | | |
|--|--------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 17. Fendering is effective (22.4.1) | <input type="checkbox"/> | |
| 18. Mooring arrangement is effective (22.2, 22.4.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 19. Access to and from the tanker is safe (16.4) | <input type="checkbox"/> | |
| 20. Scuppers and savealls are plugged (23.7.4, 23.7.5) | <input type="checkbox"/> | |
| 21. Cargo system sea connections and overboard discharges are secured (23.7.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 22. Very high frequency and ultra high frequency transceivers are set to low power mode (4.11.6, 4.13.2.2) | <input type="checkbox"/> | |
| 23. External openings in superstructures are controlled (23.1) | <input type="checkbox"/> | |
| 24. Pumproom ventilation is effective (10.12.2) | <input type="checkbox"/> | |
| 25. Medium frequency/high frequency radio antennae are isolated (4.11.4, 4.13.2.1) | <input type="checkbox"/> | |
| 26. Accommodation spaces are at positive pressure (23.2) | <input type="checkbox"/> | |
| 27. Fire control plans are readily available (9.11.2.5) | <input type="checkbox"/> | |

| Part 4. Terminal: checks after mooring | | |
|---|--------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 28. Fendering is effective (22.4.1) | <input type="checkbox"/> | |
| 29. Tanker is moored according to the terminal mooring plan (22.2, 22.4.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 30. Access to and from the terminal is safe (16.4) | <input type="checkbox"/> | |
| 31. Spill containment and sumps are secure (18.4.2, 18.4.3, 23.7.4, 23.7.5) | <input type="checkbox"/> | |

| Part 5A. Tanker and terminal: pre-transfer conference | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|---------|
| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
| 32. Tanker is ready to move at agreed notice period (9.11, 21.7.1.1, 22.5.4) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 33. Effective tanker and terminal communications are established (21.1.1, 21.1.2) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 34. Transfer equipment is in safe condition (isolated, drained and de-pressurised) (18.4.1) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

| 35. Operation supervision and watchkeeping is adequate (7.9, 23.11) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------------------|
| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
| 36. There are sufficient personnel to deal with an emergency (9.11.2.2, 23.11) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 37. Smoking restrictions and designated smoking areas are established (4.10, 23.10) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 38. Naked light restrictions are established (4.10.1) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 39. Control of electrical and electronic devices is agreed (4.11, 4.12) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 40. Means of emergency escape from both tanker and terminal are established (20.5) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 41. Firefighting equipment is ready for use (5, 19.4, 23.8) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 42. Oil spill clean-up material is available (20.4) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 43. Manifolds are properly connected (23.6.1) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 44. Sampling and gauging protocols are agreed (23.5.3.2, 23.7.7.5) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 45. Procedures for cargo, bunkers and ballast handling operations are agreed (21.4, 21.5, 21.6) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (De-ballasting is prohibited) |
| 46. Cargo transfer management controls are agreed (12.1) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 47. Cargo tank cleaning requirements, including crude oil washing, are agreed (12.3, 12.5, 21.4.1) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 48. Cargo tank gas freeing arrangements agreed (12.4) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | See also part 7C |
| 49. Cargo and bunker slop handling requirements agreed (12.1, 21.2, 21.4) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | See also part 7C |
| 50. Routine for regular checks on cargo transferred are agreed (23.7.2) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 51. Emergency signals and shutdown procedures are agreed (12.1.6.3, 18.5, 21.1.2) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Stop Stop Stop |
| 52. Safety data sheets are available (1.4.4, 20.1, 21.4) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 53. Hazardous properties of the products to be transferred are discussed (1.2, 1.4) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 54. Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective (12.9.5, 17.4, 18.2.14) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 55. Tank venting system and closed operation procedures are agreed (11.3.3.1, 21.4, 21.5, 23.3.3) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 56. Vapour return line operational parameters are agreed (11.5, 18.3, 23.7.7) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

| 57. Measures to avoid back-filling are agreed (12.1.13.7) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
|--|--------------------------|--------------------------|---------|
| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
| 58. Status of unused cargo and bunker connections is satisfactory (23.7.1, 23.7.6) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 59. Portable very high frequency and ultra high frequency radios are intrinsically safe (4.12.4, 21.1.1) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 60. Procedures for receiving nitrogen from terminal to cargo tank are agreed (12.1.14.8) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

Additional for Chemical Tankers

| Part 5B. Tanker and terminal: bulk liquid chemicals. Checks pre-transfer | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|---------|
| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
| 61. Inhibition certificate received (if required) from manufacturer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 62. Appropriate personal protective equipment identified and available (4.8.1) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 63. Countermeasures against personal contact with cargo are agreed (1.4) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 64. Cargo handling rate and relationship with valve closure times and automatic shutdown systems is agreed (16.8, 21.4, 21.5, 21.6) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 65. Cargo system gauge operation and alarm set points are confirmed (12.1.6.6.1) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 66. Adequate portable vapour detection instruments are in use (2.4) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 67. Information on firefighting media and procedures is exchanged (5, 19) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 68. Transfer hoses confirmed suitable for the product being handled (18.2) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 69. Confirm cargo handling is only by a permanent installed pipeline system | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 70. Procedures are in place to receive nitrogen from the terminal for inerting or purging (12.1.14.8) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

Additional for Gas Tankers

| Part 5C. Tanker and terminal: liquefied gas. Checks pre-transfer | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|---------|
| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
| 71. Inhibition certificate received (if required) from manufacturer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

| 72. Water spray system is operational (5.3.1, 19.4.3) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
|---|--------------------------|--------------------------|---------|
| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
| 73. Appropriate personal protective equipment is identified and available (4.8.1) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 74. Remote control valves are operational | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 75. Cargo pumps and compressors are operational | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 76. Maximum working pressures are agreed between tanker and terminal (21.4, 21.5, 21.6) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 77. Reliquefaction or boil-off control equipment is operational | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 78. Gas detection equipment is appropriately set for the cargo (2.4) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 79. Cargo system gauge operation and alarm set points are confirmed (12.1.6.6.1) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 80. Emergency shutdown systems are tested and operational (18.5) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 81. Cargo handling rate and relationship with valve closure times and automatic shutdown systems is agreed (16.8, 21.4, 21.5, 21.6) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 82. Maximum/minimum temperatures/pressures of the cargo to be transferred are agreed (21.4, 21.5, 21.6) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 83. Cargo tank relief valve settings are confirmed (12.11, 21.2, 21.4) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

| Part 6. Tanker and terminal: agreements pre-transfer | | | | |
|--|--|---|-----------------|-------------------|
| Part 5 Item | Agreement | Details | Tanker initials | Terminal initials |
| 32 | Tanker manoeuvring readiness | Notice period (maximum) for full readiness to manoeuvre: Period of disablement (if permitted): | | |
| 33 | Security protocols | Security level: Local requirements: | | |
| 33 | Effective tanker/terminal communications | Primary system: Terminal's Radio CH MTT – O/P | | |

| | | Backup system: VHF CH 13 | | |
|----------------|---|---|--------------------|----------------------|
| Part 5 Item | Agreement | Details | Tanker initials | Terminal initials |
| 35 | Operational supervision and watchkeeping | Tanker: Terminal: | | |
| 37,38 | Dedicated smoking areas and naked lights restrictions | Tanker: Terminal: | | |
| 45 | Maximum wind, current and sea/swell criteria or other environmental factors | Stop cargo transfer: 25 knots Disconnect: 30 knots Unberth: 35 knots Swell: 2 M. | | |
| 45,46 | Limits for cargo, bunkers and ballast handling | Maximum transfer rates: Topping-off rates: Maximum manifold pressure: Cargo temperature: Other limitations: De-ballasting is prohibited | | |
| 45,46 | Pressure surge control | Minimum number of cargo tanks open: Tank switching protocols: Minimum number of cargo tanks open: Tank switching protocols: Full load rate: Topping-off rate: Closing time of automatic valves: | | |

| Part 5 Item | Agreement | Details | Tanker initials | Terminal initials |
|----------------|--|---|--------------------|----------------------|
| 46 | Cargo transfer management procedures | Action notice periods: Transfer stop protocols: | | |
| 50 | Routine for regular checks on cargo transferred are agreed | Routine transferred quantity checks: | | |
| 51 | Emergency signals | Tanker: Terminal: Stop Stop Stop | | |
| 55 | Tank venting system | Procedure: | | |
| 55 | Closed operations | Requirements: | | |
| 56 | Vapour return line | Operational parameters: Maximum flow rate: | | |
| 60 | Nitrogen supply from terminal | Procedures to receive: Maximum pressure: Flow rate: | | |
| 83 | For gas tanker only: cargo tank relief valve settings | Tank 1: Tank 2: Tank 3: Tank 4: Tank 5: Tank 6: Tank 7: Tank 8: Tank 9: Tank 10: | | |
| xx | Exceptions and additions | Special issues that both parties should be aware of: | | |

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | |
|--|--|--|--|--|

| Part 7A. General tanker: checks pre-transfer | | |
|--|--------------------------|----------------------------------|
| Item | Status | Remarks |
| 84. Portable drip trays are correctly positioned and empty (23.7.5) | <input type="checkbox"/> | |
| 85. Individual cargo tank inert gas supply valves are secured for cargo plan (12.1.13.4) | <input type="checkbox"/> | |
| 86. Inert gas system delivering inert gas with oxygen content not more than 5% (11.1.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 87. Cargo tank high level alarms are operational (12.1.6.6.1) | <input type="checkbox"/> | High level alarm % of tank |
| 88. All cargo, ballast and bunker tanks openings are secured (23.3) | <input type="checkbox"/> | |

| Part 7B. Tanker: checks pre-transfer if crude oil washing is planned | | |
|---|--------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 89. The completed pre-arrival crude oil washing checklist, as contained in the approved crude oil washing manual, is copied to terminal (12.5.2, 21.2.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 90. Crude oil washing checklists for use before, during and after crude oil washing are in place ready to complete, as contained in the approved crude oil washing manual (12.5.2, 21.6) | <input type="checkbox"/> | |

For tankers that will perform tank cleaning alongside and/or gas freeing alongside

| Part 7C. Tanker: checks prior to tank cleaning and/or gas freeing | | |
|--|--------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 91. Permission for tank cleaning operations is confirmed (21.2.3, 21.4, 25.4.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 92. Permission for gas freeing operations is confirmed (12.4.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 93. Tank cleaning procedures are agreed (12.3.2, 21.4, 21.6) | <input type="checkbox"/> | |
| 94. If cargo tank entry is required, procedures for entry have been agreed with the terminal (10.5) | <input type="checkbox"/> | |
| 95. Slop reception facilities and requirements are confirmed (12.1, 21.2, 21.4) | <input type="checkbox"/> | |

Declaration

We the undersigned have checked the items in the applicable parts 1 to 7 as marked and signed below:

| | Tanker | Terminal |
|--|--------------------------|--------------------------|
| Part 1A. Tanker: checks pre-arrival | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Part 1B. Tanker: checks pre-arrival if using an inert gas system | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Part 2. Terminal: checks pre-arrival | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Part 3. Tanker: checks after mooring | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Part 4. Terminal: checks after mooring | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Part 5A. Tanker and terminal: pre-transfer conference | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Part 5B. Tanker and terminal: bulk liquid chemicals. Checks pre-transfer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Part 5C. Tanker and terminal: liquefied gas. Checks pre-transfer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Part 6. Tanker and terminal: agreements pre-transfer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Part 7A. General tanker: checks pre-transfer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Part 7B. Tanker: checks pre-transfer if crude oil washing is planned | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Part 7C. Tanker: checks prior to tank cleaning and/or gas freeing | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

In accordance with the guidance in chapter 25 of ISGOTT, we have satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge and that the tanker and terminal are in agreement to undertake the transfer operation.

We have also agreed to carry out the repetitive checks noted in parts 8 and 9 of the ISGOTT SSSCL, which should occur at intervals of not more than ____ hours for the tanker and not more than ____ hours for the terminal.

If, to our knowledge, the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

| | |
|---------------|-----------------|
| Tanker | Terminal |
|---------------|-----------------|

| | |
|-----------|-----------|
| Name: | Name: |
| Rank: | Rank: |
| Signature | Signature |
| Date: | Date: |
| Time: | Time: |

| Part 8. Tanker: repetitive checks during and after transfer | | | | | | | | | |
|---|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Item | Check | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time |
| Interval time Hrs. | | | | | | | | | |
| 8 | Inert gas system pressure and oxygen recording operational | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9 | Inert gas system and all associated equipment are operational | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11 | Cargo tank atmospheres are at positive pressure | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 18 | Mooring arrangement is effective | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 19 | Access to and from the tanker is safe | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 20 | Scuppers and savealls are plugged | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 23 | External openings in superstructures are controlled | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 24 | Pumproom ventilation is effective | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 28 | Tanker is ready to move at agreed notice period | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 29 | Fendering is effective | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 33 | Communications are effective | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 35 | Supervision and watchkeeping is adequate | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 36 | Sufficient personnel are available to deal with an emergency | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 37 | Smoking restrictions and designated smoking areas are complied with | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 38 | Naked light restrictions are complied with | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 39 | Control of electrical devices and equipment in hazardous zones is complied with | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 40,41,42,45 | Emergency response preparedness is satisfactory | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 54 | Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| | | | | | | | | | |
|-----------------|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 55 | Tank venting system and closed operation procedures are as agreed | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 85 | Individual cargo tank inert gas valves settings are as agreed | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 86 | Inert gas delivery maintained at not more than 5% oxygen | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 87 | Cargo tank high level alarms are operational | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Initials | | | | | | | | | |

| Part 9. Terminal: repetitive checks during and after transfer | | | | | | | | | |
|---|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Item | Check | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time |
| Interval time Hrs. | | | | | | | | | |
| 18 | Mooring arrangement is effective | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 19 | Access to and from the terminal is safe | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 29 | Fendering is effective | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 32 | Spill containment and sumps are secure | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 33 | Communications are effective | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 35 | Supervision and watchkeeping is adequate | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 36 | Sufficient personnel are available to deal with an emergency | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 37 | Smoking restrictions and designated smoking areas are complied with | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 38 | Naked light restrictions are complied with | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 39 | Control of electrical devices and equipment in hazardous zones is complied with | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 40,41,42,51 | Emergency response preparedness is satisfactory | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 54 | Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 55 | Tank venting system and closed operation procedures are as agreed | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Initials | | | | | | | | | |

Declaration of Ship-Shore Safety Checklist

Ship Name

Product

Work No.



| <u>Content</u> | <u>Page</u> |
|---|-------------|
| I. Communication Declaration | 1 |
| II. Safety and Pollution Prevention Requirements | 2 |
| III. Ship Shore Safety Checklist (ISGOTT 6 th Edition) | 3-14 |

I. Communication Declaration

To facilitate communication between your ship and our terminal, kindly acknowledge receipt of one UHF set no. 03 with batteries spare. This set should be held by your officer in-charge of cargo operations and is to be returned to MTT/RTC Terminal before ship's departure from the berth. Freshly charged battery is available on request.

Your call sign will be [REDACTED] (Ship Name)

To contact the terminal, call MTT/RTC [REDACTED] (Jetty No)

| | |
|---|---|
| Noted and received by | Returned in good condition |
| <u>[REDACTED]</u> Master / Chief Officer | MASTER Map Ta Phut Term. Co., Ltd. Loading Master |

II. Safety and Pollution Prevention Requirements

To Master of MT . [REDACTED]

Dear Captain,

In order to assure that while alongside at our berth and throughout staying at Terminal, all transfer operation and related activity are being operated, the following highlight Terminal Requirements are strictly complied.

- Master is strongly required to draw the special attention for the majority causes of pollution by ship are as follows:

1) Vapor Emission due to

- a. Breathe of cargo vapor from cargo equipment during the operation.
- b. Incomplete combustion of engine & boiler.

2) Cargo overfill from ship's cargo tank while operation due to

- a. Cargo valve line up and/or tank switching mistaken operate.
- b. Cargo monitoring system out of order.

3) Soot from Inert Gas System Plant flew overboard.

4) Oil spill from

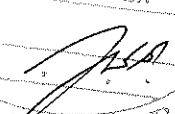
- a. Combination line. (non-segregate)
- b. Sea and Overboard discharge valve is opened.
- c. Ship's bunker tank.

- Your ship must be ready to move under its own power at short notice in case of emergency.
- No de-ballasting permitted unless obtained the permission approval from Terminal Operation manager. (The permission must be approved in advance prior to alongside)
- No shore leave through the terminal whilst the ship is alongside at berth at MTT/RTC Jetties.
- Delivery/Handling of Ship's Store is strictly not allowed in MTT/RTC.

In the event of your vessel's failure to comply with safety standards and Terminal Safety Regulation, we reserve the right to stop all operations and to order your vessel off the berth for appropriate action to be taken by the charterers and owners concerned. Please acknowledge receipt of this letter and confirm you have a copy of the Terminal safety regulation by countersigning and returning the attached copy of this letter.

 **LOADING MASTER**
Map Ta Phut Tank Terminal Co., Ltd.

Yours faithfully
MTT/RTC Terminal

Noted and Acknowledged

SEONG HAN SHIPPING CO. LTD.
CHIEF OFFICER
MTT NEWSTAR
Master / Chief Officer

III. Ship Shore Safety Checklist (ISGOTT 6th Edition)

| Part 1A. Tanker: checks pre-arrival | | |
|---|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 1. Pre-arrival information is exchanged (6.5, 21.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 2. International shore fire connection is available (5.5, 19.4.3.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 3. Transfer hoses are of suitable construction (18.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 4. Terminal information booklet reviewed (15. 2.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 5. Pre-berthing information is exchanged (21.3, 22.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 6. Pressure/vacuum valves and/or high velocity vents are operational (11.1.8) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 7. Fixed and portable oxygen analysers are operational (2.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 1B. Tanker: checks pre-arrival if using an inert gas system | | |
|---|--------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 8. Inert gas system pressure and oxygen recorders are operational (11.1.5.2, 11.1.11) | <input type="checkbox"/> | |
| 9. Inert gas system and associated equipment are operational (11.1.5.2, 11.1.11) | <input type="checkbox"/> | |
| 10. Cargo tank atmospheres' oxygen content is less than 8% (11.1.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 11. Cargo tank atmospheres are at positive pressure (11.1.3) | <input type="checkbox"/> | |

| Part 2. Terminal: checks pre-arrival | | |
|--|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 12. Pre-arrival information is exchanged (6.5, 21.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 13. International shore fire connection is available (5.5, 19.4.3.1, 19.4.3.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 14. Transfer equipment is of suitable construction (18.1, 18.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 15. Terminal information booklet transmitted to tanker (15.2.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 16. Pre-berthing information is exchanged (21.3, 22.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 3. Tanker: checks after mooring | | |
|--|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 17. Fendering is effective (22.4.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 18. Mooring arrangement is effective (22.2, 22.4.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 19. Access to and from the tanker is safe (16.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 20. Scuppers and savealls are plugged (23.7.4, 23.7.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 21. Cargo system sea connections and overboard discharges are secured (23.7.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 22. Very high frequency and ultra high frequency transceivers are set to low power mode (4.11.6, 4.13.2.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 23. External openings in superstructures are controlled (23.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 24. Pumproom ventilation is effective (10.12.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 25. Medium frequency/high frequency radio antennae are isolated (4.11.4, 4.13.2.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 26. Accommodation spaces are at positive pressure (23.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 27. Fire control plans are readily available (9.11.2.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 4. Terminal: checks after mooring | | |
|---|--------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 28. Fendering is effective (22.4.1) | <input type="checkbox"/> | |
| 29. Tanker is moored according to the terminal mooring plan (22.2, 22.4.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 30. Access to and from the terminal is safe (16.4) | <input type="checkbox"/> | |
| 31. Spill containment and sumps are secure (18.4.2, 18.4.3, 23.7.4, 23.7.5) | <input type="checkbox"/> | |

| Part 5A. Tanker and terminal: pre-transfer conference | | | |
|---|-------------------------------------|--------------------------|---------|
| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
| 32. Tanker is ready to move at agreed notice period (9.11, 21.7.1.1, 22.5.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 33. Effective tanker and terminal communications are established (21.1.1, 21.1.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 34. Transfer equipment is in safe condition (isolated, drained and de-pressurised) (18.4.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 35. Operation supervision and watchkeeping is adequate (7.9, 23.11) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|
| 36. There are sufficient personnel to deal with an emergency (9.11.2.2, 23.11) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 37. Smoking restrictions and designated smoking areas are established (4.10, 23.10) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 38. Naked light restrictions are established (4.10.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 39. Control of electrical and electronic devices is agreed (4.11, 4.12) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 40. Means of emergency escape from both tanker and terminal are established (20.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 41. Firefighting equipment is ready for use (5, 19.4, 23.8) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 42. Oil spill clean-up material is available (20.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 43. Manifolds are properly connected (23.6.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 44. Sampling and gauging protocols are agreed (23.5.3.2, 23.7.7.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 45. Procedures for cargo, bunkers and ballast handling operations are agreed (21.4, 21.5, 21.6) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | (De-ballasting is prohibited) |
| 46. Cargo transfer management controls are agreed (12.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 47. Cargo tank cleaning requirements, including crude oil washing, are agreed (12.3, 12.5, 21.4.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 48. Cargo tank gas freeing arrangements agreed (12.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | See also part 7C |
| 49. Cargo and bunker slop handling requirements agreed (12.1, 21.2, 21.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | See also part 7C |
| 50. Routine for regular checks on cargo transferred are agreed (23.7.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 51. Emergency signals and shutdown procedures are agreed (12.1.6.3, 18.5, 21.1.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Stop Stop Stop |
| 52. Safety data sheets are available (1.4.4, 20.1, 21.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 53. Hazardous properties of the products to be transferred are discussed (1.2, 1.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 54. Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective (12.9.5, 17.4, 18.2.14) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 55. Tank venting system and closed operation procedures are agreed (11.3.3.1, 21.4, 21.5, 23.3.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 56. Vapour return line operational parameters are agreed (11.5, 18.3, 23.7.7) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | by hose |
| 57. Measures to avoid back-filling are agreed (12.1.13.7) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|
| 58. Status of unused cargo and bunker connections is satisfactory (23.7.1, 23.7.6) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 59. Portable very high frequency and ultra high frequency radios are intrinsically safe (4.12.4, 21.1.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 60. Procedures for receiving nitrogen from terminal to cargo tank are agreed (12.1.14.8) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <i>Not blocking to ship.</i> |

Additional for Chemical Tankers




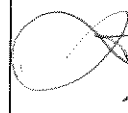
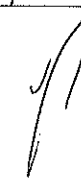
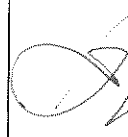
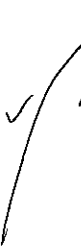

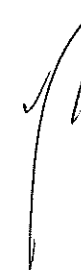

| Part 5B. Tanker and terminal: bulk liquid chemicals. Checks pre-transfer | | | |
|---|---|-------------------------------------|-----------------------------|
| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
| 61. Inhibition certificate received (if required) from manufacturer | <i>NA</i> <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 62. Appropriate personal protective equipment identified and available (4.8.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 63. Countermeasures against personal contact with cargo are agreed (1.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 64. Cargo handling rate and relationship with valve closure times and automatic shutdown systems is agreed (16.8, 21.4, 21.5, 21.6) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 65. Cargo system gauge operation and alarm set points are confirmed (12.1.6.6.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 66. Adequate portable vapour detection instruments are in use (2.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 67. Information on firefighting media and procedures is exchanged (5, 19) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 68. Transfer hoses confirmed suitable for the product being handled (18.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 69. Confirm cargo handling is only by a permanent installed pipeline system | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 70. Procedures are in place to receive nitrogen from the terminal for inerting or purging (12.1.14.8) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <i>Not blocking to ship</i> |

Additional for Gas Tankers

| Part 5C. Tanker and terminal: liquefied gas. Checks pre-transfer | | | |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|---------|
| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
| 71. Inhibition certificate received (if required) from manufacturer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 72. Water spray system is operational (5.3.1, 19.4.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
|---|--------------------------|--------------------------|---------|
| 73. Appropriate personal protective equipment is identified and available (4.8.1) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 74. Remote control valves are operational | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 75. Cargo pumps and compressors are operational | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 76. Maximum working pressures are agreed between tanker and terminal (21.4, 21.5, 21.6) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 77. Reliquefaction or boil-off control equipment is operational | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 78. Gas detection equipment is appropriately set for the cargo (2.4) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 79. Cargo system gauge operation and alarm set points are confirmed (12.1.6.6.1) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 80. Emergency shutdown systems are tested and operational (18.5) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 81. Cargo handling rate and relationship with valve closure times and automatic shutdown systems is agreed (16.8, 21.4, 21.5, 21.6) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 82. Maximum/minimum temperatures/pressures of the cargo to be transferred are agreed (21.4, 21.5, 21.6) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 83. Cargo tank relief valve settings are confirmed (12.11, 21.2, 21.4) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

| Part 6. Tanker and terminal: agreements pre-transfer | | | | |
|--|--|--|-----------------|-------------------|
| Part 5 Item | Agreement | Details | Tanker Initials | Terminal Initials |
| 32 | Tanker manoeuvring readiness | Notice period (maximum) for full readiness to manoeuvre: 15 min Period of disablement (if permitted): | | |
| 33 | Security protocols | Security level: 1 (one) Local requirements: 1 (one) | | |
| 33 | Effective tanker/terminal communications | Primary system: Terminal's Radio CH MTT - O/P Backup system: VHF CH 13 | | |

| Part 5 Item | Agreement | Details | Tanker initials | Terminal initials |
|----------------|---|--|---|---|
| 35 | Operational supervision and watchkeeping | Tanker: 10ft + 2AB Terminal: 1 Lm. |  |  |
| 37,38 | Dedicated smoking areas and naked lights restrictions | Tanker: cap, Mer Posh, off. Posh Terminal: 1/2 |  |  |
| 45 | Maximum wind, current and sea/swell criteria or other environmental factors | Stop cargo transfer: 25 knots Disconnect: 30 knots Unberth: 35 knots Swell: 2 M. |  |  |
| 45,46 | Limits for cargo, bunkers and ballast handling | Maximum transfer rates: 800 m ³ /hr Topping-off rates: 200 m ³ /hr Maximum manifold pressure: 10 kg. Cargo temperature: 28.3 °C Other limitations: De-ballasting is prohibited |  |  |
| 45,46 | Pressure surge control | Minimum number of cargo tanks open: 1/2 Tank switching protocols: 10 min. Minimum number of cargo tanks open: 1/2 Tank switching protocols: 10 min. Full load rate: 800 m ³ /hr. Topping-off rate: 200 m ³ /hr Closing time of automatic valves: 30 Sec. |  |  |

| Part 5 Item | Agreement | Details | Tanker Initials | Terminal Initials |
|----------------|--|---|--------------------|----------------------|
| 46 | Cargo transfer management procedures | Action notice periods: 5 min Transfer stop protocols: 5 min | [Signature] | [Signature] |
| 50 | Routine for regular checks on cargo transferred are agreed | Routine transferred quantity checks: 1 hr | [Signature] | [Signature] |
| 51 | Emergency signals | Tanker: 1 + 3 x Terminal: Stop Stop Stop | [Signature] | [Signature] |
| 55 | Tank venting system | Procedure: PV | [Signature] | [Signature] |
| 55 | Closed operations | Requirements: Connect Vapor | [Signature] | [Signature] |
| 56 | Vapour return line | Operational parameters: Maximum flow rate: 600 m ³ /hr. | [Signature] | [Signature] |
| 60 | Nitrogen supply from terminal | Procedures to receive: by hose 3/4" Maximum pressure: 7 kg. Flow rate: 400 m ³ /hr. | [Signature] | [Signature] |
| 83 | For gas tanker only: cargo tank relief valve settings | Tank 1: Tank 2: Tank 3: Tank 4: Tank 5: Tank 6: Tank 7: Tank 8: Tank 9: Tank 10: | [Signature] | [Signature] |
| xx | Exceptions and additions | Special issues that both parties should be aware of: | / | [Signature] |

| Part 7A. General tanker: checks pre-transfer | | |
|--|-------------------------------------|----------------------------------|
| Item | Status | Remarks |
| 84. Portable drip trays are correctly positioned and empty (23.7.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 85. Individual cargo tank inert gas supply valves are secured for cargo plan (12.1.13.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 86. Inert gas system delivering inert gas with oxygen content not more than 5% (11.1.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 87. Cargo tank high level alarms are operational (12.1.6.6.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | High level alarm % of tank |
| 88. All cargo, ballast and bunker tanks openings are secured (23.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 7B. Tanker: checks pre-transfer if crude oil washing is planned | | |
|--|--------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 89. The completed pre-arrival crude oil washing checklist, as contained in the approved crude oil washing manual, is copied to terminal (12.5.2, 21.2.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 90. Crude oil washing checklists for use before, during and after crude oil washing are in place ready to complete, as contained in the approved crude oil washing manual (12.5.2, 21.6) | <input type="checkbox"/> | |

For tankers that will perform tank cleaning alongside and/or gas freeing alongside

| Part 7C. Tanker: checks prior to tank cleaning and/or gas freeing | | |
|---|--------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 91. Permission for tank cleaning operations is confirmed (21.2.3, 21.4, 25.4.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 92. Permission for gas freeing operations is confirmed (12.4.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 93. Tank cleaning procedures are agreed (12.3.2, 21.4, 21.6) | <input type="checkbox"/> | |
| 94. If cargo tank entry is required, procedures for entry have been agreed with the terminal (10.5) | <input type="checkbox"/> | |
| 95. Slop reception facilities and requirements are confirmed (12.1, 21.2, 21.4) | <input type="checkbox"/> | |

Declaration

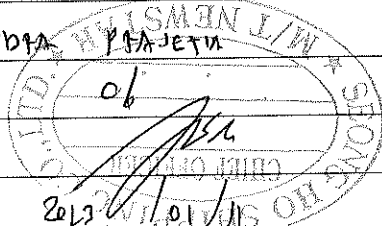
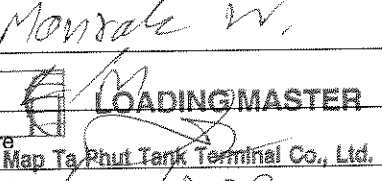
We the undersigned have checked the items in the applicable parts 1 to 7 as marked and signed below:

| | Tanker | Terminal |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Part 1A. Tanker: checks pre-arrival | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 1B. Tanker: checks pre-arrival if using an inert gas system | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 2. Terminal: checks pre-arrival | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 3. Tanker: checks after mooring | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 4. Terminal: checks after mooring | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 5A. Tanker and terminal: pre-transfer conference | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 5B. Tanker and terminal: bulk liquid chemicals. Checks pre-transfer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 5C. Tanker and terminal: liquefied gas. Checks pre-transfer | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 6. Tanker and terminal: agreements pre-transfer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 7A. General tanker: checks pre-transfer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 7B. Tanker: checks pre-transfer if crude oil washing is planned | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 7C. Tanker: checks prior to tank cleaning and/or gas freeing | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |

In accordance with the guidance in chapter 25 of ISGOTT, we have satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge and that the tanker and terminal are in agreement to undertake the transfer operation.

We have also agreed to carry out the repetitive checks noted in parts 8 and 9 of the ISGOTT SSSCL, which should occur at intervals of not more than 4 hours for the tanker and not more than 4 hours for the terminal.

If, to our knowledge, the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

| Tanker | Terminal |
|--|---|
| Name: <u>INDIA PRAJETA</u> | Name: <u>Monrak W.</u> |
| Rank: <u>06</u> | Rank: <u>LOADING MASTER</u> |
| Signature:  | Signature:  |
| Date: <u>20/10/2023</u> | Date: <u>11/01/2023</u> |
| Time: <u>10:40 - 11:30 hr</u> | Time: <u>10:40 - 11:30 hr</u> |

| Part 8. Tanker: repetitive checks during and after transfer | | | | | | | | | |
|---|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Item | Check | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time |
| Interval time 24 Hrs. | | 1030 | 1730 | 2330 | 0330 | | | | |
| 8 | Inert gas system pressure and oxygen recording operational | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9 | Inert gas system and all associated equipment are operational | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11 | Cargo tank atmospheres are at positive pressure | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 18 | Mooring arrangement is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 19 | Access to and from the tanker is safe | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 20 | Scuppers and savealls are plugged | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 23 | External openings in superstructures are controlled | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 24 | Pumproom ventilation is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 28 | Tanker is ready to move at agreed notice period | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 29 | Fendering is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 33 | Communications are effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 35 | Supervision and watchkeeping is adequate | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 36 | Sufficient personnel are available to deal with an emergency | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 37 | Smoking restrictions and designated smoking areas are complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 38 | Naked light restrictions are complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 39 | Control of electrical devices and equipment in hazardous zones is complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 40,41,42,45 | Emergency response preparedness is satisfactory | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 54 | Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| | | | | | | | | | |
|----------|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 55 | Tank venting system and closed operation procedures are as agreed | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 85 | Individual cargo tank inert gas valves settings are as agreed | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 86 | Inert gas delivery maintained at not more than 5% oxygen | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 87 | Cargo tank high level alarms are operational | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Initials | | <i>h</i> | <i>h</i> | <i>h</i> | <i>h</i> | | | | |

Part 9. Terminal: repetitive checks during and after transfer

| Item | Check | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time |
|--------------------------|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Interval time Hrs. | | 16:30 | 17:20 | 18:30 | 19:30 | | | | |
| 18 | Mooring arrangement is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 19 | Access to and from the terminal is safe | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 29 | Fendering is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 32 | Spill containment and sumps are secure | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 33 | Communications are effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 35 | Supervision and watchkeeping is adequate | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 36 | Sufficient personnel are available to deal with an emergency | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 37 | Smoking restrictions and designated smoking areas are complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 38 | Naked light restrictions are complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 39 | Control of electrical devices and equipment in hazardous zones is complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 40,41,42,51 | Emergency response preparedness is satisfactory | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 54 | Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 55 | Tank venting system and closed operation procedures are as agreed | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Initials | | <i>[Signature]</i> | <i>[Signature]</i> | <i>[Signature]</i> | <i>[Signature]</i> | | | | |

Declaration of Ship-Shore Safety Checklist

Ship Name

Product

Work No.



| <u>Content</u> | <u>Page</u> |
|---|-------------|
| I. Communication Declaration | 1 |
| II. Safety and Pollution Prevention Requirements | 2 |
| III. Ship Shore Safety Checklist (ISGOTT 6 th Edition) | 3-14 |

I. Communication Declaration

To facilitate communication between your ship and our terminal, kindly acknowledge receipt of one UHF set no.J.4.....with batteries spare. This set should be held by your officer in-charge of cargo operations and is to be returned to MTT/RTC Terminal before ship's departure from the berth. Freshly charged battery is available on request.

Your call sign will be ...SIAI Pipat..... (Ship Name)

To contact the terminal, call MTT / RTC.....J.4..... (Jetty No)

| | |
|---------------------------------------|---|
| Noted and received by | Returned in good condition |
| | |
| Master / Chief Officer <u>Ranb</u> | Loading Master Map Ta Phut Tank Terminal Co., Ltd. |

II. Safety and Pollution Prevention Requirements

To Master of MT Siri Pipat.....

Dear Captain,

In order to assure that while alongside at our berth and throughout staying at Terminal, all transfer operation and related activity are being operated, the following highlight Terminal Requirements are strictly complied.

- Master is strongly required to draw the special attention for the majority causes of pollution by ship are as follows:

1) Vapor Emission due to

- a. Breathe of cargo vapor from cargo equipment during the operation.
- b. Incomplete combustion of engine & boiler.

2) Cargo overfill from ship's cargo tank while operation due to

- a. Cargo valve line up and/or tank switching mistaken operate.
- b. Cargo monitoring system out of order.

3) Soot from Inert Gas System Plant flew overboard.

4) Oil spill from

- a. Combination line. (non-segregate)
- b. Sea and Overboard discharge valve is opened.
- c. Ship's bunker tank.

- Your ship must be ready to move under its own power at short notice in case of emergency.
- No de-ballasting permitted unless obtained the permission approval from Terminal Operation manager. (The permission must be approved in advance prior to alongside)
- No shore leave through the terminal whilst the ship is alongside at berth at MTT/RTC Jetties.
- Delivery/Handling of Ship's Store is strictly not allowed in MTT/RTC.

In the event of your vessel's failure to comply with safety standards and Terminal Safety Regulation, we reserve the right to stop all operations and to order your vessel off the berth for appropriate action to be taken by the charterers and owners concerned. Please acknowledge receipt of this letter and confirm you have a copy of the Terminal safety regulation by countersigning and returning the attached copy of this letter.


LOADING MASTER
Map Ta Phut Tank Terminal Co., Ltd.

Yours faithfully

MTT/RTC Terminal

Noted and Acknowledged


Master / Chief Officer
MO 921584

Rank _____

III. Ship Shore Safety Checklist (ISGOTT 6th Edition)

| Part 1A. Tanker: checks pre-arrival | | |
|---|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 1. Pre-arrival information is exchanged (6.5, 21.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 2. International shore fire connection is available (5.5, 19.4.3.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 3. Transfer hoses are of suitable construction (18.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 4. Terminal information booklet reviewed (15. 2.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 5. Pre-berthing information is exchanged (21.3, 22.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 6. Pressure/vacuum valves and/or high velocity vents are operational (11.1.8) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 7. Fixed and portable oxygen analysers are operational (2.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 1B. Tanker: checks pre-arrival if using an inert gas system | | |
|---|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 8. Inert gas system pressure and oxygen recorders are operational (11.1.5.2, 11.1.11) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 9. Inert gas system and associated equipment are operational (11.1.5.2, 11.1.11) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 10. Cargo tank atmospheres' oxygen content is less than 8% (11.1.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 11. Cargo tank atmospheres are at positive pressure (11.1.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 2. Terminal: checks pre-arrival | | |
|--|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 12. Pre-arrival information is exchanged (6.5, 21.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 13. International shore fire connection is available (5.5, 19.4.3.1, 19.4.3.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 14. Transfer equipment is of suitable construction (18.1, 18.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 15. Terminal information booklet transmitted to tanker (15.2.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 16. Pre-berthing information is exchanged (21.3, 22.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 3. Tanker: checks after mooring | | |
|--|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 17. Fendering is effective (22.4.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 18. Mooring arrangement is effective (22.2, 22.4.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 19. Access to and from the tanker is safe (16.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 20. Scuppers and savealls are plugged (23.7.4, 23.7.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 21. Cargo system sea connections and overboard discharges are secured (23.7.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 22. Very high frequency and ultra high frequency transceivers are set to low power mode (4.11.6, 4.13.2.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 23. External openings in superstructures are controlled (23.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 24. Pumproom ventilation is effective (10.12.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 25. Medium frequency/high frequency radio antennae are isolated (4.11.4, 4.13.2.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 26. Accommodation spaces are at positive pressure (23.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 27. Fire control plans are readily available (9.11.2.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 4. Terminal: checks after mooring | | |
|---|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 28. Fendering is effective (22.4.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 29. Tanker is moored according to the terminal mooring plan (22.2, 22.4.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 30. Access to and from the terminal is safe (16.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 31. Spill containment and sumps are secure (18.4.2, 18.4.3, 23.7.4, 23.7.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 5A. Tanker and terminal: pre-transfer conference | | | |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------|
| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
| 32. Tanker is ready to move at agreed notice period (9.11, 21.7.1.1, 22.5.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | 30 minutes. |
| 33. Effective tanker and terminal communications are established (21.1.1, 21.1.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 34. Transfer equipment is in safe condition (isolated, drained and de-pressurised) (18.4.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 35. Operation supervision and watchkeeping is adequate (7.9, 23.11) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|
| 36. There are sufficient personnel to deal with an emergency (9.11.2.2, 23.11) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 37. Smoking restrictions and designated smoking areas are established (4.10, 23.10) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | SHIP: MESSBOON |
| 38. Naked light restrictions are established (4.10.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 39. Control of electrical and electronic devices is agreed (4.11, 4.12) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 40. Means of emergency escape from both tanker and terminal are established (20.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 41. Firefighting equipment is ready for use (5, 19.4, 23.8) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 42. Oil spill clean-up material is available (20.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 43. Manifolds are properly connected (23.6.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 44. Sampling and gauging protocols are agreed (23.5.3.2, 23.7.7.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 45. Procedures for cargo, bunkers and ballast handling operations are agreed (21.4, 21.5, 21.6) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | (De-ballasting is prohibited) |
| 46. Cargo transfer management controls are agreed (12.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 47. Cargo tank cleaning requirements, including crude oil washing, are agreed (12.3, 12.5, 21.4.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 48. Cargo tank gas freeing arrangements agreed (12.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | See also part 7C |
| 49. Cargo and bunker slop handling requirements agreed (12.1, 21.2, 21.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | See also part 7C |
| 50. Routine for regular checks on cargo transferred are agreed (23.7.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 51. Emergency signals and shutdown procedures are agreed (12.1.6.3, 18.5, 21.1.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Stop Stop Stop |
| 52. Safety data sheets are available (1.4.4, 20.1, 21.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 53. Hazardous properties of the products to be transferred are discussed (1.2, 1.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 54. Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective (12.9.5, 17.4, 18.2.14) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 55. Tank venting system and closed operation procedures are agreed (11.3.3.1, 21.4, 21.5, 23.3.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 56. Vapour return line operational parameters are agreed (11.5, 18.3, 23.7.7) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 57. Measures to avoid back-filling are agreed (12.1.13.7) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|---------|
| 58. Status of unused cargo and bunker connections is satisfactory (23.7.1, 23.7.6) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 59. Portable very high frequency and ultra high frequency radios are intrinsically safe (4.12.4, 21.1.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 60. Procedures for receiving nitrogen from terminal to cargo tank are agreed (12.1.14.8) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |







Additional for Chemical Tankers

| Part 5B. Tanker and terminal: bulk liquid chemicals. Checks pre-transfer | | | |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|---------|
| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
| 61. Inhibition certificate received (if required) from manufacturer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 62. Appropriate personal protective equipment identified and available (4.8.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 63. Countermeasures against personal contact with cargo are agreed (1.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 64. Cargo handling rate and relationship with valve closure times and automatic shutdown systems is agreed (16.8, 21.4, 21.5, 21.6) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 65. Cargo system gauge operation and alarm set points are confirmed (12.1.6.6.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 66. Adequate portable vapour detection instruments are in use (2.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 67. Information on firefighting media and procedures is exchanged (5, 19) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 68. Transfer hoses confirmed suitable for the product being handled (18.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 69. Confirm cargo handling is only by a permanent installed pipeline system | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 70. Procedures are in place to receive nitrogen from the terminal for inerting or purging (12.1.14.8) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

Additional for Gas Tankers

| Part 5C. Tanker and terminal: liquefied gas. Checks pre-transfer | | | | |
|---|------------|--------------------------|--------------------------|---------|
| Item | <i>n/o</i> | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
| 71. Inhibition certificate received (if required) from manufacturer | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 72. Water spray system is operational (5.3.1, 19.4.3) | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
|---|--------------------------|--------------------------|---------|
| 73. Appropriate personal protective equipment is identified and available (4.8.1) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 74. Remote control valves are operational | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 75. Cargo pumps and compressors are operational | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 76. Maximum working pressures are agreed between tanker and terminal (21.4, 21.5, 21.6) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 77. Reliquefaction or boil-off control equipment is operational | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 78. Gas detection equipment is appropriately set for the cargo (2.4) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 79. Cargo system gauge operation and alarm set points are confirmed (12.1.6.6.1) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 80. Emergency shutdown systems are tested and operational (18.5) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 81. Cargo handling rate and relationship with valve closure times and automatic shutdown systems is agreed (16.8, 21.4, 21.5, 21.6) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 82. Maximum/minimum temperatures/pressures of the cargo to be transferred are agreed (21.4, 21.5, 21.6) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 83. Cargo tank relief valve settings are confirmed (12.11, 21.2, 21.4) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

| Part 6. Tanker and terminal: agreements pre-transfer | | | | |
|--|--|--|---|---|
| Part 5 Item | Agreement | Details | Tanker initials | Terminal initials |
| 32 | Tanker manoeuvring readiness | Notice period (maximum) for full readiness to manoeuvre: 60, 30, 10 Period of disablement (if permitted): |  |  |
| 33 | Security protocols | Security level: 1 Local requirements: 1 |  |  |
| 33 | Effective tanker/terminal communications | Primary system: Terminal's Radio CH MTT - O/P Backup system: VHF CH 13 |  |  |

| Part 5 Item | Agreement | Details | Tanker Initials | Terminal Initials |
|----------------|---|---|--------------------|----------------------|
| 35 | Operational supervision and watchkeeping | Tanker: 2 PERSON Terminal: L/M | SR | AB |
| 37,38 | Dedicated smoking areas and naked lights restrictions | Tanker: MESS ROOM Terminal: M/P | SR | AB |
| 45 | Maximum wind, current and sea/swell criteria or other environmental factors | Stop cargo transfer: 25 knots Disconnect: 30 knots Unberth: 35 knots Swell: 2 M. | SR | AB |
| 45,46 | Limits for cargo, bunkers and ballast handling | Maximum transfer rates: 600 m ³ 450 m ³ Topping-off rates: 100 m ³ 100 m ³ Maximum manifold pressure: 7 barg 9 barg Cargo temperature: 29.2 Other limitations: De-ballasting is prohibited | SR | AB |
| 45,46 | Pressure surge control | Minimum number of cargo tanks open: Tank switching protocols: 2 Tank Minimum number of cargo tanks open: Tank switching protocols: Full load rate: 600 m ³ Topping-off rate: 100 m ³ Closing time of automatic valves: 10 sec | SR | AB |

| Part 5 Item | Agreement | Details | Tanker initials | Terminal initials |
|----------------|--|---|--------------------|----------------------|
| 46 | Cargo transfer management procedures | Action notice periods: 60, 110 min Transfer stop protocols: 60, 110 min | d ₂ | AB |
| 50 | Routine for regular checks on cargo transferred are agreed | Routine transferred quantity checks: 4 hr | d ₂ | AB |
| 51 | Emergency signals | Tanker: ONE LONG BLAST AND STOP 3 VIA RADIO. Terminal: Stop Stop Stop | h | AB |
| 55 | Tank venting system | Procedure: VAPOUR RETURN. | d ₂ | AB |
| 55 | Closed operations | Requirements: / | d ₂ | AB |
| 56 | Vapour return line | Operational parameters: Maximum flow rate: 400 m ³ /hr. | d ₂ | AB |
| 60 | Nitrogen supply from terminal | Procedures to receive: Maximum pressure: Flow rate: | d ₂ | AB |
| 83 | For gas tanker only: cargo tank relief valve settings | Tank 1: Tank 2: Tank 3: Tank 4: Tank 5: Tank 6: Tank 7: Tank 8: Tank 9: Tank 10: | N ₂ | AB |
| xx | Exceptions and additions | Special issues that both parties should be aware of: | N ₂ | AB |

| Part 7A. General tanker: checks pre-transfer | | |
|--|-------------------------------------|----------------------------------|
| Item | Status | Remarks |
| 84. Portable drip trays are correctly positioned and empty (23.7.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 85. Individual cargo tank inert gas supply valves are secured for cargo plan (12.1.13.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 86. Inert gas system delivering inert gas with oxygen content not more than 5% (11.1.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 87. Cargo tank high level alarms are operational (12.1.6.6.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | High level alarm % of tank |
| 88. All cargo, ballast and bunker tanks openings are secured (23.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 7B. Tanker: checks pre-transfer if crude oil washing is planned | | |
|--|--------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 89. The completed pre-arrival crude oil washing checklist, as contained in the approved crude oil washing manual, is copied to terminal (12.5.2; 21.2.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 90. Crude oil washing checklists for use before, during and after crude oil washing are in place ready to complete, as contained in the approved crude oil washing manual (12.5.2; 21.6) | <input type="checkbox"/> | |

For tankers that will perform tank cleaning alongside and/or gas freeing alongside

| Part 7C. Tanker: checks prior to tank cleaning and/or gas freeing | | |
|---|--------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 91. Permission for tank cleaning operations is confirmed (21.2.3; 21.4; 25.4.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 92. Permission for gas freeing operations is confirmed (12.4.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 93. Tank cleaning procedures are agreed (12.3.2; 21.4; 21.6) | <input type="checkbox"/> | |
| 94. If cargo tank entry is required, procedures for entry have been agreed with the terminal (10.5) | <input type="checkbox"/> | |
| 95. Slop reception facilities and requirements are confirmed (12.1; 21.2; 21.4) | <input type="checkbox"/> | |

Declaration


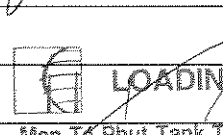
We the undersigned have checked the items in the applicable parts 1 to 7 as marked and signed below:

| | Tanker | Terminal |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Part 1A. Tanker: checks pre-arrival | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Part 1B. Tanker: checks pre-arrival if using an inert gas system | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Part 2. Terminal: checks pre-arrival | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 3. Tanker: checks after mooring | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Part 4. Terminal: checks after mooring | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 5A. Tanker and terminal: pre-transfer conference | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 5B. Tanker and terminal: bulk liquid chemicals. Checks pre-transfer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 5C. Tanker and terminal: liquefied gas. Checks pre-transfer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Part 6. Tanker and terminal: agreements pre-transfer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 7A. General tanker: checks pre-transfer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Part 7B. Tanker: checks pre-transfer if crude oil washing is planned | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Part 7C. Tanker: checks prior to tank cleaning and/or gas freeing | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

In accordance with the guidance in chapter 25 of ISGOTT, we have satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge and that the tanker and terminal are in agreement to undertake the transfer operation.

We have also agreed to carry out the repetitive checks noted in parts 8 and 9 of the ISGOTT SSSCL, which should occur at intervals of not more than 4 hours for the tanker and not more than 4 hours for the terminal.

If, to our knowledge, the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

| Tanker | Terminal |
|--|--|
| Name: <u>Mr. SUPACHAI</u> | Name: <u>Chatchai Boon</u> |
| Rank: <u>C/O</u> | Rank: <u>L/M</u> |
| Signature:  | Signature:  |
| Date: <u>16 Feb 2023</u> | Date: <u>16 - feb - 2023</u> |
| Time: <u>0130</u> | Time: <u></u> |

| Part 8. Tanker: repetitive checks during and after transfer | | | | | | | | | |
|---|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Item | Check | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time |
| Interval time ⁴ Hrs. | | 05:30 | 06:30 | 07:30 | | | | | |
| 8 | Inert gas system pressure and oxygen recording operational | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9 | Inert gas system and all associated equipment are operational | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11 | Cargo tank atmospheres are at positive pressure | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 18 | Mooring arrangement is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 19 | Access to and from the tanker is safe | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 20 | Scuppers and savealls are plugged | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 23 | External openings in superstructures are controlled | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 24 | Pumproom ventilation is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 28 | Tanker is ready to move at agreed notice period | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 29 | Fendering is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 33 | Communications are effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 35 | Supervision and watchkeeping is adequate | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 36 | Sufficient personnel are available to deal with an emergency | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 37 | Smoking restrictions and designated smoking areas are complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 38 | Naked light restrictions are complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 39 | Control of electrical devices and equipment in hazardous zones is complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 40,41,42,45 | Emergency response preparedness is satisfactory | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 54 | Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| | | | | | | | | | |
|----------|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 55 | Tank venting system and closed operation procedures are as agreed | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 85 | Individual cargo tank inert gas valves settings are as agreed | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 86 | Inert gas delivery maintained at not more than 5% oxygen | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 87 | Cargo tank high level alarms are operational | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Initials | | <i>h</i> | <i>S</i> | <i>dz</i> | | | | | |

| Part 9. Terminal: repetitive checks during and after transfer | | | | | | | | | |
|---|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Item | Check | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time |
| Interval time 4 Hrs. | | 09:00 | 09:30 | 10:00 | | | | | |
| 18 | Mooring arrangement is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 19 | Access to and from the terminal is safe | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 29 | Fendering is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 32 | Spill containment and sumps are secure | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 33 | Communications are effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 35 | Supervision and watchkeeping is adequate | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 36 | Sufficient personnel are available to deal with an emergency | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 37 | Smoking restrictions and designated smoking areas are complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 38 | Naked light restrictions are complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 39 | Control of electrical devices and equipment in hazardous zones is complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 40,41,42,51 | Emergency response preparedness is satisfactory | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 54 | Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 55 | Tank venting system and closed operation procedures are as agreed | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Initials | | <i>JK</i> | <i>AS</i> | | | | | | |

Declaration of Ship-Shore Safety Checklist

Ship Name

Whitney

Product

C9+

Work No.

MOC-2023/0127


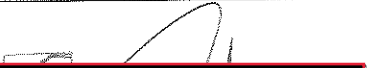
| <u>Content</u> | <u>Page</u> |
|---|-------------|
| I. Communication Declaration | 1 |
| II. Safety and Pollution Prevention Requirements | 2 |
| III. Ship Shore Safety Checklist (ISGOTT 6 th Edition) | 3-14 |

I. Communication Declaration

To facilitate communication between your ship and our terminal, kindly acknowledge receipt of one UHF set no. 3 with batteries spare. This set should be held by your officer in-charge of cargo operations and is to be returned to MTT/RTC Terminal before ship's departure from the berth. Freshly charged battery is available on request.

Your call sign will be Whitney (Ship Name)

To contact the terminal, call MTT / RTC 3 (Jetty No)

| | |
|--|---|
| Noted and received by | Returned in good condition |
|  |  |
| Master / Chief Officer | Loading Master |

II. Safety and Pollution Prevention Requirements

To Master of MT Whitney

Dear Captain,

In order to assure that while alongside at our berth and throughout staying at Terminal, all transfer operation and related activity are being operated, the following highlight Terminal Requirements are strictly complied.

- Master is strongly required to draw the special attention for the majority causes of pollution by ship are as follows:

1) Vapor Emission due to

- a. Breathe of cargo vapor from cargo equipment during the operation.
- b. Incomplete combustion of engine & boiler.

2) Cargo overfill from ship's cargo tank while operation due to

- a. Cargo valve line up and/or tank switching mistaken operate.
- b. Cargo monitoring system out of order.

3) Soot from Inert Gas System Plant flew overboard.

4) Oil spill from

- a. Combination line. (non-segregate)
- b. Sea and Overboard discharge valve is opened.
- c. Ship's bunker tank.

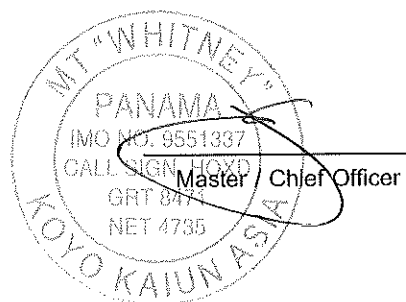
- Your ship must be ready to move under its own power at short notice in case of emergency.
- No de-ballasting permitted unless obtained the permission approval from Terminal Operation manager. (The permission must be approved in advance prior to alongside)
- No shore leave through the terminal whilst the ship is alongside at berth at MTT/RTC Jetties.
- Delivery/Handling of Ship's Store is strictly not allowed in MTT/RTC.

In the event of your vessel's failure to comply with safety standards and Terminal Safety Regulation, we reserve the right to stop all operations and to order your vessel off the berth for appropriate action to be taken by the charterers and owners concerned. Please acknowledge receipt of this letter and confirm you have a copy of the Terminal safety regulation by countersigning and returning the attached copy of this letter.

Noted and Acknowledged

Yours faithfully

LOADING MASTER
MTT/RTC Terminal
Map Ta Phut Tank Terminal Co., Ltd.



III. Ship Shore Safety Checklist (ISGOTT 6th Edition)

| Part 1A. Tanker: checks pre-arrival | | |
|---|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 1. Pre-arrival information is exchanged (6.5, 21.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 2. International shore fire connection is available (5.5, 19.4.3.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 3. Transfer hoses are of suitable construction (18.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 4. Terminal information booklet reviewed (15. 2.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 5. Pre-berthing information is exchanged (21.3, 22.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 6. Pressure/vacuum valves and/or high velocity vents are operational (11.1.8) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 7. Fixed and portable oxygen analysers are operational (2.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 1B. Tanker: checks pre-arrival if using an inert gas system | | |
|---|--------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 8. Inert gas system pressure and oxygen recorders are operational (11.1.5.2, 11.1.11) | <input type="checkbox"/> | N/A |
| 9. Inert gas system and associated equipment are operational (11.1.5.2, 11.1.11) | <input type="checkbox"/> | |
| 10. Cargo tank atmospheres' oxygen content is less than 8% (11.1.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 11. Cargo tank atmospheres are at positive pressure (11.1.3) | <input type="checkbox"/> | |

| Part 2. Terminal: checks pre-arrival | | |
|--|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 12. Pre-arrival information is exchanged (6.5, 21.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 13. International shore fire connection is available (5.5, 19.4.3.1, 19.4.3.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 14. Transfer equipment is of suitable construction (18.1, 18.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 15. Terminal information booklet transmitted to tanker (15.2.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 16. Pre-berthing information is exchanged (21.3, 22.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 3. Tanker: checks after mooring | | |
|--|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 17. Fendering is effective (22.4.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 18. Mooring arrangement is effective (22.2, 22.4.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 19. Access to and from the tanker is safe (16.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 20. Scuppers and savealls are plugged (23.7.4, 23.7.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 21. Cargo system sea connections and overboard discharges are secured (23.7.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 22. Very high frequency and ultra high frequency transceivers are set to low power mode (4.11.6, 4.13.2.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 23. External openings in superstructures are controlled (23.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 24. Pumproom ventilation is effective (10.12.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 25. Medium frequency/high frequency radio antennae are isolated (4.11.4, 4.13.2.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 26. Accommodation spaces are at positive pressure (23.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 27. Fire control plans are readily available (9.11.2.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 4. Terminal: checks after mooring | | |
|---|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 28. Fendering is effective (22.4.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 29. Tanker is moored according to the terminal mooring plan (22.2, 22.4.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 30. Access to and from the terminal is safe (16.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 31. Spill containment and sumps are secure (18.4.2, 18.4.3, 23.7.4, 23.7.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 5A. Tanker and terminal: pre-transfer conference | | | |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|---------|
| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
| 32. Tanker is ready to move at agreed notice period (9.11, 21.7.1.1, 22.5.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 33. Effective tanker and terminal communications are established (21.1.1, 21.1.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 34. Transfer equipment is in safe condition (isolated, drained and depressurised) (18.4.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 35. Operation supervision and watchkeeping is adequate (7.9, 23.11) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|
| 36. There are sufficient personnel to deal with an emergency (9.11.2.2, 23.11) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 37. Smoking restrictions and designated smoking areas are established (4.10, 23.10) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 38. Naked light restrictions are established (4.10.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 39. Control of electrical and electronic devices is agreed (4.11, 4.12) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 40. Means of emergency escape from both tanker and terminal are established (20.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 41. Firefighting equipment is ready for use (5, 19.4, 23.8) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 42. Oil spill clean-up material is available (20.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 43. Manifolds are properly connected (23.6.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 44. Sampling and gauging protocols are agreed (23.5.3.2, 23.7.7.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 45. Procedures for cargo, bunkers and ballast handling operations are agreed (21.4, 21.5, 21.6) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | (De-ballasting is prohibited) |
| 46. Cargo transfer management controls are agreed (12.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 47. Cargo tank cleaning requirements, including crude oil washing, are agreed (12.3, 12.5, 21.4.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 48. Cargo tank gas freeing arrangements agreed (12.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | See also part 7C |
| 49. Cargo and bunker slop handling requirements agreed (12.1, 21.2, 21.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | See also part 7C |
| 50. Routine for regular checks on cargo transferred are agreed (23.7.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 51. Emergency signals and shutdown procedures are agreed (12.1.6.3, 18.5, 21.1.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Stop Stop Stop |
| 52. Safety data sheets are available (1.4.4, 20.1, 21.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 53. Hazardous properties of the products to be transferred are discussed (1.2, 1.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 54. Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective (12.9.5, 17.4, 18.2.14) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 55. Tank venting system and closed operation procedures are agreed (11.3.3.1, 21.4, 21.5, 23.3.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 56. Vapour return line operational parameters are agreed (11.5, 18.3, 23.7.7) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 57. Measures to avoid back-filling are agreed (12.1.13.7) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|---------|
| 58. Status of unused cargo and bunker connections is satisfactory (23.7.1, 23.7.6) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 59. Portable very high frequency and ultra high frequency radios are intrinsically safe (4.12.4, 21.1.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 60. Procedures for receiving nitrogen from terminal to cargo tank are agreed (12.1.14.8) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |







Additional for Chemical Tankers

| Part 5B. Tanker and terminal: bulk liquid chemicals. Checks pre-transfer | | | |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|---------|
| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
| 61. Inhibition certificate received (if required) from manufacturer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 62. Appropriate personal protective equipment identified and available (4.8.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 63. Countermeasures against personal contact with cargo are agreed (1.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 64. Cargo handling rate and relationship with valve closure times and automatic shutdown systems is agreed (16.8, 21.4, 21.5, 21.6) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 65. Cargo system gauge operation and alarm set points are confirmed (12.1.6.6.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 66. Adequate portable vapour detection instruments are in use (2.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 67. Information on firefighting media and procedures is exchanged (5, 19) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 68. Transfer hoses confirmed suitable for the product being handled (18.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 69. Confirm cargo handling is only by a permanent installed pipeline system | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 70. Procedures are in place to receive nitrogen from the terminal for inerting or purging (12.1.14.8) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

















Additional for Gas Tankers

| Part 5C. Tanker and terminal: liquefied gas. Checks pre-transfer | | | |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|---------|
| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
| 71. Inhibition certificate received (if required) from manufacturer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 72. Water spray system is operational (5.3.1, 19.4.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
|---|--------------------------|--------------------------|---------|
| 73. Appropriate personal protective equipment is identified and available (4.8.1) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 74. Remote control valves are operational | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 75. Cargo pumps and compressors are operational | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 76. Maximum working pressures are agreed between tanker and terminal (21.4, 21.5, 21.6) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 77. Reliquefaction or boil-off control equipment is operational | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 78. Gas detection equipment is appropriately set for the cargo (2.4) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 79. Cargo system gauge operation and alarm set points are confirmed (12.1.6.6.1) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 80. Emergency shutdown systems are tested and operational (18.5) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 81. Cargo handling rate and relationship with valve closure times and automatic shutdown systems is agreed (16.8, 21.4, 21.5, 21.6) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 82. Maximum/minimum temperatures/pressures of the cargo to be transferred are agreed (21.4, 21.5, 21.6) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 83. Cargo tank relief valve settings are confirmed (12.11, 21.2, 21.4) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

| Part 6. Tanker and terminal: agreements pre-transfer | | | | |
|--|--|---|---|---|
| Part 5 Item | Agreement | Details | Tanker initials | Terminal initials |
| 32 | Tanker manoeuvring readiness | Notice period (maximum) for full readiness to manoeuvre: Period of disablement (if permitted): |  |  |
| 33 | Security protocols | Security level: 1 Local requirements: 1 |  |  |
| 33 | Effective tanker/terminal communications | Primary system: Terminal's Radio CH MTT - O/P Backup system: VHF CH 13 |  |  |

| Part 5 Item | Agreement | Details | Tanker Initials | Terminal Initials |
|----------------|---|--|--------------------|----------------------|
| 35 | Operational supervision and watchkeeping | Tanker: <i>c/o 100w / 2 Deck crew</i> Terminal: <i>1 LM</i> | <i>[Signature]</i> | <i>[Signature]</i> |
| 37,38 | Dedicated smoking areas and naked lights restrictions | Tanker: <i>mess room</i> Terminal: <i>NA</i> | <i>[Signature]</i> | <i>[Signature]</i> |
| 45 | Maximum wind, current and sea/swell criteria or other environmental factors | Stop cargo transfer: 25 knots Disconnect: 30 knots Unberth: 35 knots Swell: 2 M. | <i>[Signature]</i> | <i>[Signature]</i> |
| 45,46 | Limits for cargo, bunkers and ballast handling | Maximum transfer rates: <i>500 m³</i> Topping-off rates: <i>100 m³</i> Maximum manifold pressure: <i>7.0</i> Cargo temperature: Other limitations: De-ballasting is prohibited | <i>[Signature]</i> | <i>[Signature]</i> |
| 45,46 | Pressure surge control | Minimum number of cargo tanks open: Tank switching protocols: Minimum number of cargo tanks open: Tank switching protocols: Full load rate: Topping-off rate: Closing time of automatic valves: | <i>[Signature]</i> | <i>[Signature]</i> |

| Part 5 Item | Agreement | Details | Tanker Initials | Terminal Initials |
|----------------|--|---|---|---|
| 46 | Cargo transfer management procedures | Action notice periods: Transfer stop protocols: |  |  |
| 50 | Routine for regular checks on cargo transferred are agreed | Routine transferred quantity checks: <i>Hourly</i> |  |  |
| 51 | Emergency signals | Tanker: <i>STOP 3+</i> Terminal: Stop Stop Stop |  |  |
| 55 | Tank venting system | Procedure: <i>VRL</i> |  |  |
| 55 | Closed operations | Requirements: |  |  |
| 56 | Vapour return line | Operational parameters: Maximum flow rate: |  |  |
| 60 | Nitrogen supply from terminal | Procedures to receive: Maximum pressure: Flow rate: |  <i>u/l</i> |  |
| 83 | For gas tanker only: cargo tank relief valve settings | Tank 1: Tank 2: Tank 3: Tank 4: Tank 5: Tank 6: Tank 7: Tank 8: Tank 9: Tank 10: | <i>u/A</i> |  |
| xx | Exceptions and additions | Special issues that both parties should be aware of: | <i>u/x</i> |  |

| Part 7A. General tanker: checks pre-transfer | | |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Item | Status | Remarks |
| 84. Portable drip trays are correctly positioned and empty (23.7.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 85. Individual cargo tank inert gas supply valves are secured for cargo plan (12.1.13.4) | <input type="checkbox"/> | N/A |
| 86. Inert gas system delivering inert gas with oxygen content not more than 5% (11.1.3) | <input type="checkbox"/> | A |
| 87. Cargo tank high level alarms are operational (12.1.6.6.1) | <input type="checkbox"/> | High level alarm ...95... % of tank |
| 88. All cargo, ballast and bunker tanks openings are secured (23.3) | <input type="checkbox"/> | |

| Part 7B. Tanker: checks pre-transfer if crude oil washing is planned | | |
|--|--------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 89. The completed pre-arrival crude oil washing checklist, as contained in the approved crude oil washing manual, is copied to terminal (12.5.2, 21.2.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 90. Crude oil washing checklists for use before, during and after crude oil washing are in place ready to complete, as contained in the approved crude oil washing manual (12.5.2, 21.6) | <input type="checkbox"/> | |

For tankers that will perform tank cleaning alongside and/or gas freeing alongside

| Part 7C. Tanker: checks prior to tank cleaning and/or gas freeing | | |
|---|--------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 91. Permission for tank cleaning operations is confirmed (21.2.3, 21.4, 25.4.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 92. Permission for gas freeing operations is confirmed (12.4.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 93. Tank cleaning procedures are agreed (12.3.2, 21.4, 21.6) | <input type="checkbox"/> | |
| 94. If cargo tank entry is required, procedures for entry have been agreed with the terminal (10.5) | <input type="checkbox"/> | |
| 95. Slop reception facilities and requirements are confirmed (12.1, 21.2, 21.4) | <input type="checkbox"/> | |

Declaration

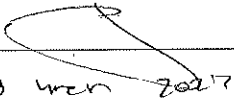

We the undersigned have checked the items in the applicable parts 1 to 7 as marked and signed below:

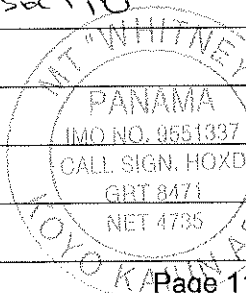
| | Tanker | Terminal |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Part 1A. Tanker: checks pre-arrival | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 1B. Tanker: checks pre-arrival if using an inert gas system | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 2. Terminal: checks pre-arrival | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 3. Tanker: checks after mooring | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 4. Terminal: checks after mooring | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 5A. Tanker and terminal: pre-transfer conference | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 5B. Tanker and terminal: bulk liquid chemicals. Checks pre-transfer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 5C. Tanker and terminal: liquefied gas. Checks pre-transfer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 6. Tanker and terminal: agreements pre-transfer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 7A. General tanker: checks pre-transfer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 7B. Tanker: checks pre-transfer if crude oil washing is planned | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 7C. Tanker: checks prior to tank cleaning and/or gas freeing | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |

In accordance with the guidance in chapter 25 of ISGOTT, we have satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge and that the tanker and terminal are in agreement to undertake the transfer operation.

We have also agreed to carry out the repetitive checks noted in parts 8 and 9 of the ISGOTT SSSCL, which should occur at intervals of not more than 4 hours for the tanker and not more than 4 hours for the terminal.






If, to our knowledge, the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

| Tanker | Terminal |
|--|--|
| Name: <u>MAOALISA JOSA TO</u> | Name: <u>Chonlatit Cheenblang</u> |
| Rank: <u>clb</u> | Rank: <u>Loading Master</u> |
| Signature:  | Signature:  LOADING MASTER |
| Date: <u>03 Mar 2023</u> | Date: <u>03 MAR 2023</u> |
| Time: <u>16:54</u> | Time: <u>16:54</u> |



| Part 8. Tanker: repetitive checks during and after transfer | | | | | | | | | |
|---|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Item | Check | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time |
| Interval time 4 Hrs. | | 20:54 | 00:54 | 04:54 | 08:00 | 10:00 | | | |
| 8 | Inert gas system pressure and oxygen recording operational | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9 | Inert gas system and all associated equipment are operational | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11 | Cargo tank atmospheres are at positive pressure | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 18 | Mooring arrangement is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 19 | Access to and from the tanker is safe | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 20 | Scuppers and savealls are plugged | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 23 | External openings in superstructures are controlled | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 24 | Pumproom ventilation is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 28 | Tanker is ready to move at agreed notice period | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 29 | Fendering is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 33 | Communications are effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 35 | Supervision and watchkeeping is adequate | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 36 | Sufficient personnel are available to deal with an emergency | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 37 | Smoking restrictions and designated smoking areas are complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 38 | Naked light restrictions are complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 39 | Control of electrical devices and equipment in hazardous zones is complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 40,41,42,45 | Emergency response preparedness is satisfactory | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 54 | Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

OS-F-0002-016
Declaration of Ship-Shore Safety Checklist

| | | | | | | | | | |
|----------|---|---|---|---|---|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 55 | Tank venting system and closed operation procedures are as agreed | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 85 | Individual cargo tank inert gas valves settings are as agreed | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 86 | Inert gas delivery maintained at not more than 5% oxygen | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 87 | Cargo tank high level alarms are operational | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Initials | |  |  |  |  |  | | | |

| Part 9. Terminal: repetitive checks during and after transfer | | | | | | | | | |
|---|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Item | Check | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time |
| Interval time 4 Hrs. | | 20154 | 00:54 | 04:54 | 08:00 | 10:00 | | | |
| 18 | Mooring arrangement is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 19 | Access to and from the terminal is safe | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 29 | Fendering is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 32 | Spill containment and sumps are secure | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 33 | Communications are effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 35 | Supervision and watchkeeping is adequate | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 36 | Sufficient personnel are available to deal with an emergency | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 37 | Smoking restrictions and designated smoking areas are complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 38 | Naked light restrictions are complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 39 | Control of electrical devices and equipment in hazardous zones is complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 40,41,42,51 | Emergency response preparedness is satisfactory | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 54 | Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 55 | Tank venting system and closed operation procedures are as agreed | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Initials | | <i>JB</i> | <i>CB</i> | <i>CB</i> | <i>JB</i> | <i>JB</i> | | | |

Declaration of Ship-Shore Safety Checklist


Ship Name Fairchem Copper
Product Octene
Work No. SPE-9029 10029

| <u>Content</u> | <u>Page</u> |
|---|-------------|
| I. Communication Declaration | 1 |
| II. Safety and Pollution Prevention Requirements | 2 |
| III. Ship Shore Safety Checklist (ISGOTT 6 th Edition) | 3-14 |

I. Communication Declaration

To facilitate communication between your ship and our terminal, kindly acknowledge receipt of one UHF set no. Jetty 3 with batteries spare. This set should be held by your officer in-charge of cargo operations and is to be returned to MTT RTC Terminal before ship's departure from the berth. Freshly charged battery is available on request.

Your call sign will be Fairchem Copper (Ship Name)
To contact the terminal, call MTT RTC 3 (Jetty No)

| | |
|--|----------------------------|
| Noted and received by | Returned in good condition |
|  | |
| TER p., Ltd. | |

II. Safety and Pollution Prevention Requirements

To Master of MT Fairchem Copper.....

Dear Captain,

In order to assure that while alongside at our berth and throughout staying at Terminal, all transfer operation and related activity are being operated, the following highlight Terminal Requirements are strictly complied.

- Master is strongly required to draw the special attention for the majority causes of pollution by ship are as follows:

1) Vapor Emission due to

- a. Breathe of cargo vapor from cargo equipment during the operation.
- b. Incomplete combustion of engine & boiler.

2) Cargo overfill from ship's cargo tank while operation due to

- a. Cargo valve line up and/or tank switching mistaken operate.
- b. Cargo monitoring system out of order.

3) Soot from Inert Gas System Plant flew overboard.

4) Oil spill from

- a. Combination line. (non-segregate)
- b. Sea and Overboard discharge valve is opened.
- c. Ship's bunker tank.

- Your ship must be ready to move under its own power at short notice in case of emergency.
- No de-ballasting permitted unless obtained the permission approval from Terminal Operation manager. (The permission must be approved in advance prior to alongside)
- No shore leave through the terminal whilst the ship is alongside at berth at MTT/RTC Jetties.
- Delivery/Handling of Ship's Store is strictly not allowed in MTT/RTC.

In the event of your vessel's failure to comply with safety standards and Terminal Safety Regulation, we reserve the right to stop all operations and to order your vessel off the berth for appropriate action to be taken by the charterers and owners concerned. Please acknowledge receipt of this letter and confirm you have a copy of the Terminal safety regulation by countersigning and returning the attached copy of this letter.

Noted and Acknowledged


Yours faithfully
LOADING MASTER
MTT/RTC Terminal
Map Ta Phut Tank Terminal Co., Ltd.


MT. FAIRCHEM COPPER
Master / Chief Officer

For Receipt Only

III. Ship Shore Safety Checklist (ISGOTT 6th Edition)

| Part 1A. Tanker: checks pre-arrival | | |
|---|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 1. Pre-arrival information is exchanged (6.5, 21.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 2. International shore fire connection is available (5.5, 19.4.3.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 3. Transfer hoses are of suitable construction (18.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 4. Terminal information booklet reviewed (15. 2.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 5. Pre-berthing information is exchanged (21.3, 22.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 6. Pressure/vacuum valves and/or high velocity vents are operational (11.1.8) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 7. Fixed and portable oxygen analysers are operational (2.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 1B. Tanker: checks pre-arrival if using an inert gas system | | |
|---|---|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 8. Inert gas system pressure and oxygen recorders are operational (11.1.5.2, 11.1.11) | <input type="checkbox"/> NA | |
| 9. Inert gas system and associated equipment are operational (11.1.5.2, 11.1.11) | <input type="checkbox"/> NA | |
| 10. Cargo tank atmospheres' oxygen content is less than 8% (11.1.3) | <input checked="" type="checkbox"/> NA | |
| 11. Cargo tank atmospheres are at positive pressure (11.1.3) | <input type="checkbox"/> NA | |

| Part 2. Terminal: checks pre-arrival | | |
|--|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 12. Pre-arrival information is exchanged (6.5, 21.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 13. International shore fire connection is available (5.5, 19.4.3.1, 19.4.3.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 14. Transfer equipment is of suitable construction (18.1, 18.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 15. Terminal information booklet transmitted to tanker (15.2.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 16. Pre-berthing information is exchanged (21.3, 22.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 3. Tanker: checks after mooring | | |
|--|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 17. Fendering is effective (22.4.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 18. Mooring arrangement is effective (22.2, 22.4.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 19. Access to and from the tanker is safe (16.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 20. Scuppers and savealls are plugged (23.7.4, 23.7.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 21. Cargo system sea connections and overboard discharges are secured (23.7.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 22. Very high frequency and ultra high frequency transceivers are set to low power mode (4.11.6, 4.13.2.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 23. External openings in superstructures are controlled (23.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 24. Pumproom ventilation is effective (10.12.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 25. Medium frequency/high frequency radio antennae are isolated (4.11.4, 4.13.2.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 26. Accommodation spaces are at positive pressure (23.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 27. Fire control plans are readily available (9.11.2.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 4. Terminal: checks after mooring | | |
|---|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 28. Fendering is effective (22.4.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 29. Tanker is moored according to the terminal mooring plan (22.2, 22.4.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 30. Access to and from the terminal is safe (16.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 31. Spill containment and sumps are secure (18.4.2, 18.4.3, 23.7.4, 23.7.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 5A. Tanker and terminal: pre-transfer conference | | | |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|---------|
| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
| 32. Tanker is ready to move at agreed notice period (9.11, 21.7.1.1, 22.5.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 33. Effective tanker and terminal communications are established (21.1.1, 21.1.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 34. Transfer equipment is in safe condition (isolated, drained and de-pressurised) (18.4.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 35. Operation supervision and watchkeeping is adequate (7.9, 23.11) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|
| 36. There are sufficient personnel to deal with an emergency (9.11.2.2, 23.11) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 37. Smoking restrictions and designated smoking areas are established (4.10, 23.10) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 38. Naked light restrictions are established (4.10.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 39. Control of electrical and electronic devices is agreed (4.11, 4.12) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 40. Means of emergency escape from both tanker and terminal are established (20.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 41. Firefighting equipment is ready for use (5, 19.4, 23.8) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 42. Oil spill clean-up material is available (20.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 43. Manifolds are properly connected (23.6.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 44. Sampling and gauging protocols are agreed (23.5.3.2, 23.7.7.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 45. Procedures for cargo, bunkers and ballast handling operations are agreed (21.4, 21.5, 21.6) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | (De-ballasting is prohibited) |
| 46. Cargo transfer management controls are agreed (12.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 47. Cargo tank cleaning requirements, including crude oil washing, are agreed (12.3, 12.5, 21.4.1) | <input type="checkbox"/> NA | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 48. Cargo tank gas freeing arrangements agreed (12.4) | <input type="checkbox"/> NA | <input checked="" type="checkbox"/> | See also part 7C |
| 49. Cargo and bunker slop handling requirements agreed (12.1, 21.2, 21.4) | <input type="checkbox"/> NA | <input checked="" type="checkbox"/> | See also part 7C |
| 50. Routine for regular checks on cargo transferred are agreed (23.7.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 51. Emergency signals and shutdown procedures are agreed (12.1.6.3, 18.5, 21.1.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Stop Stop Stop |
| 52. Safety data sheets are available (1.4.4, 20.1, 21.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 53. Hazardous properties of the products to be transferred are discussed (1.2, 1.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 54. Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective (12.9.5, 17.4, 18.2.14) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 55. Tank venting system and closed operation procedures are agreed (11.3.3.1, 21.4, 21.5, 23.3.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 56. Vapour return line operational parameters are agreed (11.5, 18.3, 23.7.7) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 57. Measures to avoid back-filling are agreed (12.1.13.7) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|---------|
| 58. Status of unused cargo and bunker connections is satisfactory (23.7.1, 23.7.6) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 59. Portable very high frequency and ultra high frequency radios are intrinsically safe (4.12.4, 21.1.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 60. Procedures for receiving nitrogen from terminal to cargo tank are agreed (12.1.14.8) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

Additional for Chemical Tankers

| Part 5B. Tanker and terminal: bulk liquid chemicals. Checks pre-transfer | | | |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|---------|
| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
| 61. Inhibition certificate received (if required) from manufacturer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 62. Appropriate personal protective equipment identified and available (4.8.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 63. Countermeasures against personal contact with cargo are agreed (1.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 64. Cargo handling rate and relationship with valve closure times and automatic shutdown systems is agreed (16.8, 21.4, 21.5, 21.6) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 65. Cargo system gauge operation and alarm set points are confirmed (12.1.6.6.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 66. Adequate portable vapour detection instruments are in use (2.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 67. Information on firefighting media and procedures is exchanged (5, 19) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 68. Transfer hoses confirmed suitable for the product being handled (18.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 69. Confirm cargo handling is only by a permanent installed pipeline system | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 70. Procedures are in place to receive nitrogen from the terminal for inerting or purging (12.1.14.8) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |



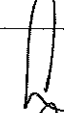







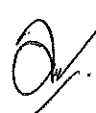





Additional for Gas Tankers

| Part 5C. Tanker and terminal: liquefied gas. Checks pre-transfer | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|---------|
| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
| 71. Inhibition certificate received (if required) from manufacturer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 72. Water spray system is operational (5.3.1, 19.4.3) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
|---|--------------------------|-------------------------------------|---------|
| 73. Appropriate personal protective equipment is identified and available (4.8.1) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 74. Remote control valves are operational | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 75. Cargo pumps and compressors are operational | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 76. Maximum working pressures are agreed between tanker and terminal (21.4, 21.5, 21.6) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 77. Reliquefaction or boil-off control equipment is operational | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 78. Gas detection equipment is appropriately set for the cargo (2.4) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 79. Cargo system gauge operation and alarm set points are confirmed (12.1.6.6.1) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 80. Emergency shutdown systems are tested and operational (18.5) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 81. Cargo handling rate and relationship with valve closure times and automatic shutdown systems is agreed (16.8, 21.4, 21.5, 21.6) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 82. Maximum/minimum temperatures/pressures of the cargo to be transferred are agreed (21.4, 21.5, 21.6) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 83. Cargo tank relief valve settings are confirmed (12.11, 21.2, 21.4) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

| Part 6. Tanker and terminal: agreements pre-transfer | | | | |
|--|--|---|-----------------|-------------------|
| Part 5 Item | Agreement | Details | Tanker Initials | Terminal Initials |
| 32 | Tanker manoeuvring readiness | Notice period (maximum) for full readiness to manoeuvre: 60mins Period of disablement (if permitted): NA | h | a |
| 33 | Security protocols | Security level: LVL 1 Local requirements: 1 | h | a |
| 33 | Effective tanker/terminal communications | Primary system: Terminal's Radio CH MTT - O/P Backup system: VHF CH 13 | h | a |

| Part 5 Item | Agreement | Details | Tanker initials | Terminal initials |
|----------------|---|---|--------------------|----------------------|
| 35 | Operational supervision and watchkeeping | Tanker: 2 CREW ALWAYS ON DECK WATCH Terminal: 1 Loading Master | R | Am |
| 37,38 | Dedicated smoking areas and naked lights restrictions | Tanker: OFF & CREW MESS RM Terminal: N/A | R | Am |
| 45 | Maximum wind, current and sea/swell criteria or other environmental factors | Stop cargo transfer: 25 knots Disconnect: 30 knots Unberth: 35 knots Swell: 2 M. | R | Am |
| 45,46 | Limits for cargo, bunkers and ballast handling | Maximum transfer rates: 600m ³ /hr Topping-off rates: Maximum manifold pressure: 7.0 Cargo temperature: 29°C Other limitations: De-ballasting is prohibited | R | Am |
| 45,46 | Pressure surge control | Minimum number of cargo tanks open: 1 Tank switching protocols: Minimum number of cargo tanks open: 1 Tank switching protocols: Full load rate: Topping-off rate: Closing time of automatic valves: | R | Am |

| Part 5 Item | Agreement | Details | Tanker initials | Terminal Initials |
|----------------|--|---|---|---|
| 46 | Cargo transfer management procedures | Action notice periods: Transfer stop protocols: |  |  |
| 50 | Routine for regular checks on cargo transferred are agreed | Routine transferred quantity checks: 2 hrs |  |  |
| 51 | Emergency signals | Tanker: STOP X3 Terminal: Stop Stop Stop |  |  |
| 55 | Tank venting system | Procedure: PIV |  |  |
| 55 | Closed operations | Requirements: YES | |  |
| 56 | Vapour return line | Operational parameters: Maximum flow rate: 600 m ³ |  |  |
| 60 | Nitrogen supply from terminal | Procedures to receive: 0.05 - 0.058 barg. Maximum pressure: 7 kg. Flow rate: 120 m ³ |  |  |
| 83 | For gas tanker only: cargo tank relief valve settings | Tank 1: Tank 2: Tank 3: Tank 4: Tank 5: Tank 6: Tank 7: Tank 8: Tank 9: Tank 10:  |  |  |
| xx | Exceptions and additions | Special issues that both parties should be aware of: | N/A | N/A |

| Part 7A. General tanker: checks pre-transfer | | |
|--|-------------------------------------|----------------------------------|
| Item | Status | Remarks |
| 84. Portable drip trays are correctly positioned and empty (23.7.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 85. Individual cargo tank inert gas supply valves are secured for cargo plan (12.1.13.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 86. Inert gas system delivering inert gas with oxygen content not more than 5% (11.1.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 87. Cargo tank high level alarms are operational (12.1.6.6.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | High level alarm % of tank |
| 88. All cargo, ballast and bunker tanks openings are secured (23.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 7B. Tanker: checks pre-transfer if crude oil washing is planned | | |
|--|--------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 89. The completed pre-arrival crude oil washing checklist, as contained in the approved crude oil washing manual, is copied to terminal (12.5.2; 21.2.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 90. Crude oil washing checklists for use before, during and after crude oil washing are in place ready to complete, as contained in the approved crude oil washing manual (12.5.2, 21.6) | <input type="checkbox"/> | |

For tankers that will perform tank cleaning alongside and/or gas freeing alongside

| Part 7C. Tanker: checks prior to tank cleaning and/or gas freeing | | |
|---|--------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 91. Permission for tank cleaning operations is confirmed (21.2.3, 21.4, 25.4.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 92. Permission for gas freeing operations is confirmed (12.4.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 93. Tank cleaning procedures are agreed (12.3.2, 21.4, 21.6) | <input type="checkbox"/> | |
| 94. If cargo tank entry is required, procedures for entry have been agreed with the terminal (10.5) | <input type="checkbox"/> | |
| 95. Slop reception facilities and requirements are confirmed (12.1, 21.2, 21.4) | <input type="checkbox"/> | |

Declaration


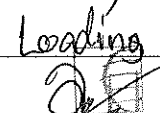
We the undersigned have checked the items in the applicable parts 1 to 7 as marked and signed below:

| | Tanker | Terminal |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Part 1A. Tanker: checks pre-arrival | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 1B. Tanker: checks pre-arrival if using an inert gas system | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 2. Terminal: checks pre-arrival | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 3. Tanker: checks after mooring | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 4. Terminal: checks after mooring | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 5A. Tanker and terminal: pre-transfer conference | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 5B. Tanker and terminal: bulk liquid chemicals. Checks pre-transfer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 5C. Tanker and terminal: liquefied gas. Checks pre-transfer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 6. Tanker and terminal: agreements pre-transfer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 7A. General tanker: checks pre-transfer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 7B. Tanker: checks pre-transfer if crude oil washing is planned | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 7C. Tanker: checks prior to tank cleaning and/or gas freeing | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |

In accordance with the guidance in chapter 25 of ISGOTT, we have satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge and that the tanker and terminal are in agreement to undertake the transfer operation.

We have also agreed to carry out the repetitive checks noted in parts 8 and 9 of the ISGOTT SSSCL, which should occur at intervals of not more than 4 hours for the tanker and not more than 4 hours for the terminal.

If, to our knowledge, the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

| Tanker | Terminal |
|--|---|
| Name: FAIRCHEM COPPER SAGAR RAJPUT | Name: Amnuary |
| Rank: Chief Officer | Rank: Loading Master |
| Signature:  | Signature:  LOADING MASTER |
| Date: 11 APR 2023 | Date: 11 APR 2023 |
| Time: 1600 | Time: 1600 |

| Part 8. Tanker: repetitive checks during and after transfer | | | | | | | | | |
|---|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Item | Check | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time |
| Interval time 4 Hrs. | | 2000 | 0000 | 0400 | 0600 | | | | |
| 8 | Inert gas system pressure and oxygen recording operational | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9 | Inert gas system and all associated equipment are operational | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11 | Cargo tank atmospheres are at positive pressure | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 18 | Mooring arrangement is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 19 | Access to and from the tanker is safe | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 20 | Scuppers and savealls are plugged | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 23 | External openings in superstructures are controlled | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 24 | Pumproom ventilation is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 28 | Tanker is ready to move at agreed notice period | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 29 | Fendering is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 33 | Communications are effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 35 | Supervision and watchkeeping is adequate | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 36 | Sufficient personnel are available to deal with an emergency | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 37 | Smoking restrictions and designated smoking areas are complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 38 | Naked light restrictions are complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 39 | Control of electrical devices and equipment in hazardous zones is complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 40,41,42,45 | Emergency response preparedness is satisfactory | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 54 | Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| | | | | | | | | | |
|----------|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 55 | Tank venting system and closed operation procedures are as agreed | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 85 | Individual cargo tank inert gas valves settings are as agreed | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 86 | Inert gas delivery maintained at not more than 5% oxygen | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 87 | Cargo tank high level alarms are operational | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Initials | | <i>AB</i> | <i>JS</i> | <i>JS</i> | <i>JS</i> | | | | |

| Part 9. Terminal: repetitive checks during and after transfer | | | | | | | | | |
|---|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Item | Check | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time |
| Interval time ^A Hrs. | | 0000 | 0000 | 0400 | 0400 | | | | |
| 18 | Mooring arrangement is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 19 | Access to and from the terminal is safe | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 29 | Fendering is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 32 | Spill containment and sumps are secure | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 33 | Communications are effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 35 | Supervision and watchkeeping is adequate | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 36 | Sufficient personnel are available to deal with an emergency | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 37 | Smoking restrictions and designated smoking areas are complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 38 | Naked light restrictions are complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 39 | Control of electrical devices and equipment in hazardous zones is complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 40,41,42,51 | Emergency response preparedness is satisfactory | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 54 | Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 55 | Tank venting system and closed operation procedures are as agreed | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Initials | | <i>g</i> | <i>g</i> | <i>g</i> | <i>g</i> | | | | |

Declaration of Ship-Shore Safety Checklist


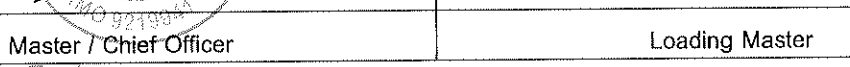
Ship Name Siri Pipat
Product Mixed xylene, Toluene
Work No. 110C-2023/0275, POC-2023/0171

| <u>Content</u> | <u>Page</u> |
|---|-------------|
| I. Communication Declaration | 1 |
| II. Safety and Pollution Prevention Requirements | 2 |
| III. Ship Shore Safety Checklist (ISGOTT 6 th Edition) | 3-14 |

I. Communication Declaration

To facilitate communication between your ship and our terminal, kindly acknowledge receipt of one UHF set no. J-4 with batteries spare. This set should be held by your officer in-charge of cargo operations and is to be returned to MTT RTC Terminal before ship's departure from the berth. Freshly charged battery is available on request.

Your call sign will be Siri Pipat (Ship Name)
To contact the terminal, call MTT RTC 4 (Jetty No)

| | | |
|--|----------------|---------------------------|
|  | | on |
|  | | MASTER minal Co., Ltd. |
| Master / Chief Officer Rank _____ | Loading Master | |

II. Safety and Pollution Prevention Requirements

To Master of MT Siri Pipat

Dear Captain,

In order to assure that while alongside at our berth and throughout staying at Terminal, all transfer operation and related activity are being operated, the following highlight Terminal Requirements are strictly complied.

- Master is strongly required to draw the special attention for the majority causes of pollution by ship are as follows:

1) Vapor Emission due to

- a. Breathe of cargo vapor from cargo equipment during the operation.
- b. Incomplete combustion of engine & boiler.

2) Cargo overfill from ship's cargo tank while operation due to

- a. Cargo valve line up and/or tank switching mistaken operate.
- b. Cargo monitoring system out of order.

3) Soot from Inert Gas System Plant flew overboard.

4) Oil spill from

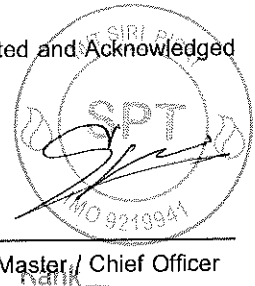
- a. Combination line. (non-segregate)
- b. Sea and Overboard discharge valve is opened.
- c. Ship's bunker tank.

- Your ship must be ready to move under its own power at short notice in case of emergency.
- No de-ballasting permitted unless obtained the permission approval from Terminal Operation manager. (The permission must be approved in advance prior to alongside)
- No shore leave through the terminal whilst the ship is alongside at berth at MTT/RTC Jetties.
- Delivery/Handling of Ship's Store is strictly not allowed in MTT/RTC.

In the event of your vessel's failure to comply with safety standards and Terminal Safety Regulation, we reserve the right to stop all operations and to order your vessel off the berth for appropriate action to be taken by the charterers and owners concerned. Please acknowledge receipt of this letter and confirm you have a copy of the Terminal safety regulation by countersigning and returning the attached copy of this letter.


LOADING MASTER
Yours faithfully,
Master/Chief Officer
MTT/RTC Terminal

Noted and Acknowledged


Master/Chief Officer
Rank _____

III. Ship Shore Safety Checklist (ISGOTT 6th Edition)

| Part 1A. Tanker: checks pre-arrival | | |
|---|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 1. Pre-arrival information is exchanged (6.5, 21.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 2. International shore fire connection is available (5.5, 19.4.3.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 3. Transfer hoses are of suitable construction (18.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 4. Terminal information booklet reviewed (15. 2.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 5. Pre-berthing information is exchanged (21.3, 22.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 6. Pressure/vacuum valves and/or high velocity vents are operational (11.1.8) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 7. Fixed and portable oxygen analysers are operational (2.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 1B. Tanker: checks pre-arrival if using an inert gas system | | |
|---|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 8. Inert gas system pressure and oxygen recorders are operational (11.1.5.2, 11.1.11) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 9. Inert gas system and associated equipment are operational (11.1.5.2, 11.1.11) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 10. Cargo tank atmospheres' oxygen content is less than 8% (11.1.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 11. Cargo tank atmospheres are at positive pressure (11.1.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 2. Terminal: checks pre-arrival | | |
|--|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 12. Pre-arrival information is exchanged (6.5, 21.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 13. International shore fire connection is available (5.5, 19.4.3.1, 19.4.3.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 14. Transfer equipment is of suitable construction (18.1, 18.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 15. Terminal information booklet transmitted to tanker (15.2.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 16. Pre-berthing information is exchanged (21.3, 22.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 3. Tanker: checks after mooring | | |
|--|-------------------------------------|--------------------------|
| Item | Status | Remarks |
| 17. Fendering is effective (22.4.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 18. Mooring arrangement is effective (22.2, 22.4.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 19. Access to and from the tanker is safe (16.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 20. Scuppers and savealls are plugged (23.7.4, 23.7.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 21. Cargo system sea connections and overboard discharges are secured (23.7.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 22. Very high frequency and ultra high frequency transceivers are set to low power mode (4.11.6, 4.13.2.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 23. External openings in superstructures are controlled (23.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 24. Pumproom ventilation is effective (10.12.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 25. Medium frequency/high frequency radio antennae are isolated (4.11.4, 4.13.2.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 26. Accommodation spaces are at positive pressure (23.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 27. Fire control plans are readily available (9.11.2.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | LOCATION: POOPDECK (p/s) |

| Part 4. Terminal: checks after mooring | | |
|---|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 28. Fendering is effective (22.4.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 29. Tanker is moored according to the terminal mooring plan (22.2, 22.4.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 30. Access to and from the terminal is safe (16.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 31. Spill containment and sumps are secure (18.4.2, 18.4.3, 23.7.4, 23.7.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 5A. Tanker and terminal: pre-transfer conference | | | |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------|
| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
| 32. Tanker is ready to move at agreed notice period (9.11, 21.7.1.1, 22.5.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | 20 MINUTES PREPARE ENGINE. |
| 33. Effective tanker and terminal communications are established (21.1.1, 21.1.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 34. Transfer equipment is in safe condition (isolated, drained and de-pressurised) (18.4.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 35. Operation supervision and watchkeeping is adequate (7.9, 23.11) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | SNIP: 2 PERSON. |

| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|
| 36. There are sufficient personnel to deal with an emergency (9.11.2.2, 23.11) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | SHIP: 14 persons. |
| 37. Smoking restrictions and designated smoking areas are established (4.10, 23.10) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 38. Naked light restrictions are established (4.10.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 39. Control of electrical and electronic devices is agreed (4.11, 4.12) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 40. Means of emergency escape from both tanker and terminal are established (20.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 41. Firefighting equipment is ready for use (5, 19.4, 23.8) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 42. Oil spill clean-up material is available (20.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 43. Manifolds are properly connected (23.6.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 44. Sampling and gauging protocols are agreed (23.5.3.2, 23.7.7.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 45. Procedures for cargo, bunkers and ballast handling operations are agreed (21.4, 21.5, 21.6) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | (De-ballasting is prohibited) |
| 46. Cargo transfer management controls are agreed (12.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 47. Cargo tank cleaning requirements, including crude oil washing, are agreed (12.3, 12.5, 21.4.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 48. Cargo tank gas freeing arrangements agreed (12.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | See also part 7C |
| 49. Cargo and bunker slop handling requirements agreed (12.1, 21.2, 21.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | See also part 7C |
| 50. Routine for regular checks on cargo transferred are agreed (23.7.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 51. Emergency signals and shutdown procedures are agreed (12.1.6.3, 18.5, 21.1.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Stop Stop Stop |
| 52. Safety data sheets are available (1.4.4, 20.1, 21.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 53. Hazardous properties of the products to be transferred are discussed (1.2, 1.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 54. Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective (12.9.5, 17.4, 18.2.14) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 55. Tank venting system and closed operation procedures are agreed (11.3.3.1, 21.4, 21.5, 23.3.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 56. Vapour return line operational parameters are agreed (11.5, 18.3, 23.7.7) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 57. Measures to avoid back-filling are agreed (12.1.13.7) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|---------|
| 58. Status of unused cargo and bunker connections is satisfactory (23.7.1, 23.7.6) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 59. Portable very high frequency and ultra high frequency radios are intrinsically safe (4.12.4, 21.1.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 60. Procedures for receiving nitrogen from terminal to cargo tank are agreed (12.1.14.8) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

Additional for Chemical Tankers

| Part 5B. Tanker and terminal: bulk liquid chemicals. Checks pre-transfer | | | |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|---------|
| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
| 61. Inhibition certificate received (if required) from manufacturer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 62. Appropriate personal protective equipment identified and available (4.8.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 63. Countermeasures against personal contact with cargo are agreed (1.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 64. Cargo handling rate and relationship with valve closure times and automatic shutdown systems is agreed (16.8, 21.4, 21.5, 21.6) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 65. Cargo system gauge operation and alarm set points are confirmed (12.1.8.6.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 66. Adequate portable vapour detection instruments are in use (2.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 67. Information on firefighting media and procedures is exchanged (5, 19) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 68. Transfer hoses confirmed suitable for the product being handled (18.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 69. Confirm cargo handling is only by a permanent installed pipeline system | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 70. Procedures are in place to receive nitrogen from the terminal for inerting or purging (12.1.14.8) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

Additional for Gas Tankers

| Part 5C. Tanker and terminal: liquefied gas. Checks pre-transfer | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|---------|
| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
| 71. Inhibition certificate received (if required) from manufacturer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 72. Water spray system is operational (5.3.1, 19.4.3) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
|---|--------------------------|--------------------------|---------|
| 73. Appropriate personal protective equipment is identified and available (4.8.1) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 74. Remote control valves are operational | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 75. Cargo pumps and compressors are operational | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 76. Maximum working pressures are agreed between tanker and terminal (21.4, 21.5, 21.6) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 77. Reliquefaction or boil-off control equipment is operational | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 78. Gas detection equipment is appropriately set for the cargo (2.4) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 79. Cargo system gauge operation and alarm set points are confirmed (12.1.6.6.1) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 80. Emergency shutdown systems are tested and operational (18.5) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 81. Cargo handling rate and relationship with valve closure times and automatic shutdown systems is agreed (16.8, 21.4, 21.5, 21.6) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 82. Maximum/minimum temperatures/pressures of the cargo to be transferred are agreed (21.4, 21.5, 21.6) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 83. Cargo tank relief valve settings are confirmed (12.11, 21.2, 21.4) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

| Part 6. Tanker and terminal: agreements pre-transfer | | | | |
|--|--|--|-----------------|-------------------|
| Part 5 Item | Agreement | Details | Tanker initials | Terminal initials |
| 32 | Tanker manoeuvring readiness | Notice period (maximum) for full readiness to manoeuvre: 20 minutes Period of disablement (if permitted): - | <i>CS</i> | <i>DA</i> |
| 33 | Security protocols | Security level: 1 Local requirements: 1 | <i>CS</i> | <i>DA</i> |
| 33 | Effective tanker/terminal communications | Primary system: Terminal's Radio CH MTT - O/P Backup system: VHF CH 13 | <i>CS</i> | <i>DA</i> |

| Part 5 Item | Agreement | Details | Tanker initials | Terminal initials |
|----------------|---|--|--------------------|----------------------|
| 35 | Operational supervision and watchkeeping | Tanker: 2 PERSONS. Terminal: 1 HM, 5 operator | CZ | AM |
| 37,38 | Dedicated smoking areas and naked lights restrictions | Tanker: MESSROOM. Terminal: N/A | CZ | AM |
| 45 | Maximum wind, current and sea/swell criteria or other environmental factors | Stop cargo transfer: 25 knots Disconnect: 30 knots Unberth: 35 knots Swell: 2 M. | CZ | AM |
| 45,46 | Limits for cargo, bunkers and ballast handling | Maximum transfer rates: 440 m ³ /hr. Topping-off rates: 100 m ³ /hr. Maximum manifold pressure: 7.0 bar. Cargo temperature: Other limitations: De-ballasting is prohibited | CZ | AM |
| 45,46 | Pressure surge control | Minimum number of cargo tanks open: 2 TANKS Tank switching protocols: TOL: 1C → SW → 2W. MX: 3W → 4W. Minimum number of cargo tanks open: Tk-1203, Tk-501A Tank switching protocols: Tk-1203 to Tk-501A Full load rate: 600 m ³ /hr., 430 m ³ /hr. Topping-off rate: 100 m ³ /hr. Closing time of automatic valves: 31 secg. | CZ | AM |

| Part 5 Item | Agreement | Details | Tanker initials | Terminal initials |
|----------------|--|--|--------------------|----------------------|
| 46 | Cargo transfer management procedures | Action notice periods: 30 minutes Transfer stop protocols: 5 minutes | <i>dz</i> | <i>[Signature]</i> |
| 50 | Routine for regular checks on cargo transferred are agreed | Routine transferred quantity checks: 1 Hr. | <i>dz</i> | <i>[Signature]</i> |
| 51 | Emergency signals | Tanker: <i>only low blast and stop</i> VIA RADIO Terminal: Stop Stop Stop | <i>dz</i> | <i>[Signature]</i> |
| 55 | Tank venting system | Procedure: <i>VAPOUR RETURN.</i> | <i>dz</i> | <i>[Signature]</i> |
| 55 | Closed operations | Requirements: <i>close operation</i> | <i>dz</i> | <i>[Signature]</i> |
| 56 | Vapour return line | Operational parameters: VRU unit Maximum flow rate: 800 m ³ /Hr. | <i>dz</i> | <i>[Signature]</i> |
| 60 | Nitrogen supply from terminal | Procedures to receive: <i>Empty loading arm</i> Maximum pressure: 5 kg/cm ² Flow rate: 400 Nm ³ /Hr. | <i>dz</i> | <i>[Signature]</i> |
| 83 | For gas tanker only: cargo tank relief valve settings | Tank 1: Tank 2: Tank 3: Tank 4: Tank 5: <i>N/A</i> Tank 6: Tank 7: Tank 8: Tank 9: Tank 10: | <i>N/A</i> | <i>[Signature]</i> |
| xx | Exceptions and additions | Special issues that both parties should be aware of: | <i>dz</i> | <i>[Signature]</i> |

| Part 7A. General tanker: checks pre-transfer | | |
|--|-------------------------------------|--|
| Item | Status | Remarks |
| 84. Portable drip trays are correctly positioned and empty (23.7.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 85. Individual cargo tank inert gas supply valves are secured for cargo plan (12.1.13.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 86. Inert gas system delivering inert gas with oxygen content not more than 5% (11.1.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 87. Cargo tank high level alarms are operational (12.1.6.6.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | High level alarm ^{45, 48} % of tank |
| 88. All cargo, ballast and bunker tanks openings are secured (23.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 7B. Tanker: checks pre-transfer if crude oil washing is planned | | |
|--|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 89. The completed pre-arrival crude oil washing checklist, as contained in the approved crude oil washing manual, is copied to terminal (12.5.2; 21.2.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 90. Crude oil washing checklists for use before, during and after crude oil washing are in place ready to complete, as contained in the approved crude oil washing manual (12.5.2; 21.6) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

For tankers that will perform tank cleaning alongside and/or gas freeing alongside

| Part 7C. Tanker: checks prior to tank cleaning and/or gas freeing | | |
|---|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 91. Permission for tank cleaning operations is confirmed (21.2.3; 21.4; 25.4.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 92. Permission for gas freeing operations is confirmed (12.4.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 93. Tank cleaning procedures are agreed (12.3.2; 21.4; 21.6) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 94. If cargo tank entry is required, procedures for entry have been agreed with the terminal (10.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 95. Stop reception facilities and requirements are confirmed (12.1; 21.2; 21.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

Declaration

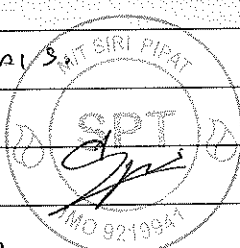
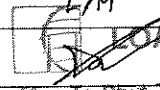
We the undersigned have checked the items in the applicable parts 1 to 7 as marked and signed below:

| | Tanker | Terminal |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Part 1A. Tanker: checks pre-arrival | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 1B. Tanker: checks pre-arrival if using an inert gas system | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 2. Terminal: checks pre-arrival | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 3. Tanker: checks after mooring | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 4. Terminal: checks after mooring | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 5A. Tanker and terminal: pre-transfer conference | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 5B. Tanker and terminal: bulk liquid chemicals. Checks pre-transfer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 5C. Tanker and terminal: liquefied gas. Checks pre-transfer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 6. Tanker and terminal: agreements pre-transfer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 7A. General tanker: checks pre-transfer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 7B. Tanker: checks pre-transfer if crude oil washing is planned | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 7C. Tanker: checks prior to tank cleaning and/or gas freeing | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |

In accordance with the guidance in chapter 25 of ISGOTT, we have satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge and that the tanker and terminal are in agreement to undertake the transfer operation.

We have also agreed to carry out the repetitive checks noted in parts 8 and 9 of the ISGOTT SSSCL, which should occur at intervals of not more than ____ hours for the tanker and not more than 4 hours for the terminal.

If, to our knowledge, the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

| Tanker | Terminal |
|--|---|
| Name: <u>MR. SUTACHAI</u> | Name: <u>Sompap Perkon</u> |
| Rank: <u>C/O</u> | Rank: <u>L/M</u> |
| Signature:  | Signature:  |
| Date: <u>2 May 23</u> | Date: <u>02 May 2023</u> |
| Time: <u>1520</u> Rank: _____ | Time: <u>16:10</u> |

| Part 8. Tanker: repetitive checks during and after transfer | | | | | | | | | |
|---|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Item | Check | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time |
| Interval time Hrs. | | 1920 | 2320 | 0320 | | | | | |
| 8 | Inert gas system pressure and oxygen recording operational | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9 | Inert gas system and all associated equipment are operational | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11 | Cargo tank atmospheres are at positive pressure | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 18 | Mooring arrangement is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 19 | Access to and from the tanker is safe | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 20 | Scuppers and savealls are plugged | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 23 | External openings in superstructures are controlled | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 24 | Pumproom ventilation is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 28 | Tanker is ready to move at agreed notice period | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 29 | Fendering is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 33 | Communications are effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 35 | Supervision and watchkeeping is adequate | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 36 | Sufficient personnel are available to deal with an emergency | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 37 | Smoking restrictions and designated smoking areas are complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 38 | Naked light restrictions are complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 39 | Control of electrical devices and equipment in hazardous zones is complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 40,41,42,45 | Emergency response preparedness is satisfactory | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 54 | Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| | | | | | | | | | |
|----------|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 55 | Tank venting system and closed operation procedures are as agreed | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 85 | Individual cargo tank inert gas valves settings are as agreed | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 86 | Inert gas delivery maintained at not more than 5% oxygen | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 87 | Cargo tank high level alarms are operational | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Initials | | <i>103205</i> | <i>103205</i> | <i>103205</i> | | | | | |

| Part 9. Terminal: repetitive checks during and after transfer | | | | | | | | | |
|---|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Item | Check | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time |
| Interval time 4 Hrs. | | 14:10 | 23:10 | 03:20 | | | | | |
| 18 | Mooring arrangement is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 19 | Access to and from the terminal is safe | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 29 | Fendering is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 32 | Spill containment and sumps are secure | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 33 | Communications are effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 35 | Supervision and watchkeeping is adequate | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 36 | Sufficient personnel are available to deal with an emergency | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 37 | Smoking restrictions and designated smoking areas are complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 38 | Naked light restrictions are complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 39 | Control of electrical devices and equipment in hazardous zones is complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 40,41,42,51 | Emergency response preparedness is satisfactory | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 54 | Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 55 | Tank venting system and closed operation procedures are as agreed | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Initials | | <i>[Signature]</i> | <i>[Signature]</i> | <i>[Signature]</i> | | | | | |

Declaration of Ship-Shore Safety Checklist


Ship Name Lady BME
Product Betadiene
Work No. BST-9023 / 0244

| <u>Content</u> | <u>Page</u> |
|---|-------------|
| I. Communication Declaration | 1 |
| II. Safety and Pollution Prevention Requirements | 2 |
| III. Ship Shore Safety Checklist (ISGOTT 6 th Edition) | 3-14 |

I. Communication Declaration

To facilitate communication between your ship and our terminal, kindly acknowledge receipt of one UHF set no. 2 with batteries spare. This set should be held by your officer in-charge of cargo operations and is to be returned to MTT RTC Terminal before ship's departure from the berth. Freshly charged battery is available on request.

Your call sign will be Lady BME (Ship Name)
To contact the terminal, call MTT RTC 2 (Jetty No)

| | |
|--|----------------------------|
| Noted and received by | Returned in good condition |
|  | |
| Master / Chief Officer | Loading Master |

II. Safety and Pollution Prevention Requirements

To Master of MT Lady BNE.....

Dear Captain,

In order to assure that while alongside at our berth and throughout staying at Terminal, all transfer operation and related activity are being operated, the following highlight Terminal Requirements are strictly complied.

- Master is strongly required to draw the special attention for the majority causes of pollution by ship are as follows:

1) Vapor Emission due to

- a. Breathe of cargo vapor from cargo equipment during the operation.
- b. Incomplete combustion of engine & boiler.

2) Cargo overfill from ship's cargo tank while operation due to

- a. Cargo valve line up and/or tank switching mistaken operate.
- b. Cargo monitoring system out of order.

3) Soot from Inert Gas System Plant flew overboard.

4) Oil spill from

- a. Combination line. (non-segregate)
- b. Sea and Overboard discharge valve is opened.
- c. Ship's bunker tank.

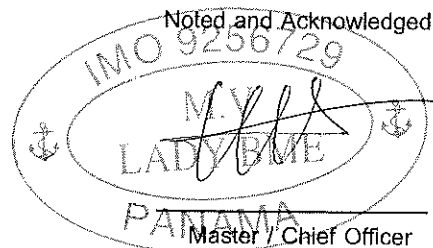
- Your ship must be ready to move under its own power at short notice in case of emergency.
- No de-ballasting permitted unless obtained the permission approval from Terminal Operation manager. (The permission must be approved in advance prior to alongside)
- No shore leave through the terminal whilst the ship is alongside at berth at MTT/RTC Jetties.
- Delivery/Handling of Ship's Store is strictly not allowed in MTT/RTC.

In the event of your vessel's failure to comply with safety standards and Terminal Safety Regulation, we reserve the right to stop all operations and to order your vessel off the berth for appropriate action to be taken by the charterers and owners concerned. Please acknowledge receipt of this letter and confirm you have a copy of the Terminal safety regulation by countersigning and returning the attached copy of this letter.

Yours faithfully


MTT/RTC Terminal
LOADING MASTER

Map Ta Phut Tank Terminal Co., Ltd.



III. Ship Shore Safety Checklist (ISGOTT 6th Edition)

| Part 1A. Tanker: checks pre-arrival | | |
|---|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 1. Pre-arrival information is exchanged (6.5, 21.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 2. International shore fire connection is available (5.5, 19.4.3.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 3. Transfer hoses are of suitable construction (18.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 4. Terminal information booklet reviewed (15. 2.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 5. Pre-berthing information is exchanged (21.3, 22.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 6. Pressure/vacuum valves and/or high velocity vents are operational (11.1.8) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 7. Fixed and portable oxygen analysers are operational (2.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 1B. Tanker: checks pre-arrival if using an inert gas system | | |
|---|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 8. Inert gas system pressure and oxygen recorders are operational (11.1.5.2, 11.1.11) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 9. Inert gas system and associated equipment are operational (11.1.5.2, 11.1.11) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 10. Cargo tank atmospheres' oxygen content is less than 8% (11.1.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 11. Cargo tank atmospheres are at positive pressure (11.1.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 2. Terminal: checks pre-arrival | | |
|--|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 12. Pre-arrival information is exchanged (6.5, 21.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 13. International shore fire connection is available (5.5, 19.4.3.1, 19.4.3.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 14. Transfer equipment is of suitable construction (18.1, 18.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 15. Terminal information booklet transmitted to tanker (15.2.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 16. Pre-berthing information is exchanged (21.3, 22.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 3. Tanker: checks after mooring | | |
|--|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 17. Fendering is effective (22.4.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 18. Mooring arrangement is effective (22.2, 22.4.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 19. Access to and from the tanker is safe (16.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 20. Scuppers and savealls are plugged (23.7.4, 23.7.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 21. Cargo system sea connections and overboard discharges are secured (23.7.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 22. Very high frequency and ultra high frequency transceivers are set to low power mode (4.11.6, 4.13.2.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 23. External openings in superstructures are controlled (23.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 24. Pumproom ventilation is effective (10.12.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 25. Medium frequency/high frequency radio antennae are isolated (4.11.4, 4.13.2.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 26. Accommodation spaces are at positive pressure (23.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 27. Fire control plans are readily available (9.11.2.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 4. Terminal: checks after mooring | | |
|---|-------------------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 28. Fendering is effective (22.4.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 29. Tanker is moored according to the terminal mooring plan (22.2, 22.4.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 30. Access to and from the terminal is safe (16.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 31. Spill containment and sumps are secure (18.4.2, 18.4.3, 23.7.4, 23.7.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 5A. Tanker and terminal: pre-transfer conference | | | |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|---------|
| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
| 32. Tanker is ready to move at agreed notice period (9.11, 21.7.1.1, 22.5.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 33. Effective tanker and terminal communications are established (21.1.1, 21.1.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 34. Transfer equipment is in safe condition (isolated, drained and depressurised) (18.4.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 35. Operation supervision and watchkeeping is adequate (7.9, 23.11) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|
| 36. There are sufficient personnel to deal with an emergency (9.11.2.2, 23.11) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 37. Smoking restrictions and designated smoking areas are established (4.10, 23.10) | N/A <input type="checkbox"/> | N/A <input type="checkbox"/> | |
| 38. Naked light restrictions are established (4.10.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 39. Control of electrical and electronic devices is agreed (4.11, 4.12) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 40. Means of emergency escape from both tanker and terminal are established (20.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 41. Firefighting equipment is ready for use (5, 19.4, 23.8) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 42. Oil spill clean-up material is available (20.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 43. Manifolds are properly connected (23.6.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 44. Sampling and gauging protocols are agreed (23.5.3.2, 23.7.7.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 45. Procedures for cargo, bunkers and ballast handling operations are agreed (21.4, 21.5, 21.6) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | (De-ballasting is prohibited) |
| 46. Cargo transfer management controls are agreed (12.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 47. Cargo tank cleaning requirements, including crude oil washing, are agreed (12.3, 12.5, 21.4.1) | N/A <input type="checkbox"/> | N/A <input type="checkbox"/> | |
| 48. Cargo tank gas freeing arrangements agreed (12.4) | N/A <input type="checkbox"/> | N/A <input type="checkbox"/> | See also part 7C |
| 49. Cargo and bunker slop handling requirements agreed (12.1, 21.2, 21.4) | N/A <input type="checkbox"/> | N/A <input type="checkbox"/> | See also part 7C |
| 50. Routine for regular checks on cargo transferred are agreed (23.7.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 51. Emergency signals and shutdown procedures are agreed (12.1.6.3, 18.5, 21.1.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Stop Stop Stop |
| 52. Safety data sheets are available (1.4.4, 20.1, 21.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 53. Hazardous properties of the products to be transferred are discussed (1.2, 1.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 54. Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective (12.9.5, 17.4, 18.2.14) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 55. Tank venting system and closed operation procedures are agreed (11.3.3.1, 21.4, 21.5, 23.3.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 56. Vapour return line operational parameters are agreed (11.5, 18.3, 23.7.7) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | standby for emergency |
| 57. Measures to avoid back-filling are agreed (12.1.13.7) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|
| 58. Status of unused cargo and bunker connections is satisfactory (23.7.1, 23.7.6) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 59. Portable very high frequency and ultra high frequency radios are intrinsically safe (4.12.4, 21.1.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 60. Procedures for receiving nitrogen from terminal to cargo tank are agreed (12.1.14.8) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | N ₂ for empty Loading Arm? |

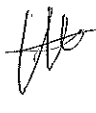

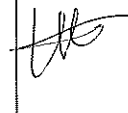

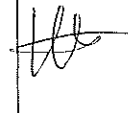

Additional for Chemical Tankers






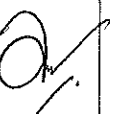
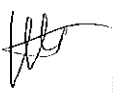

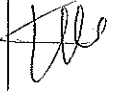

| Part 5B. Tanker and terminal: bulk liquid chemicals. Checks pre-transfer | | | |
|---|-------------------------------------|--------------------------|---------|
| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
| 61. Inhibition certificate received (if required) from manufacturer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 62. Appropriate personal protective equipment identified and available (4.8.1) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 63. Countermeasures against personal contact with cargo are agreed (1.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 64. Cargo handling rate and relationship with valve closure times and automatic shutdown systems is agreed (16.8, 21.4, 21.5, 21.6) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 65. Cargo system gauge operation and alarm set points are confirmed (12.1.6.6.1) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 66. Adequate portable vapour detection instruments are in use (2.4) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 67. Information on firefighting media and procedures is exchanged (5, 19) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 68. Transfer hoses confirmed suitable for the product being handled (18.2) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 69. Confirm cargo handling is only by a permanent installed pipeline system | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 70. Procedures are in place to receive nitrogen from the terminal for inerting or purging (12.1.14.8) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

Additional for Gas Tankers

| Part 5C. Tanker and terminal: liquefied gas. Checks pre-transfer | | | |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|---------|
| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
| 71. Inhibition certificate received (if required) from manufacturer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 72. Water spray system is operational (5.3.1, 19.4.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Item | Tanker Status | Terminal Status | Remarks |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|---------|
| 73. Appropriate personal protective equipment is identified and available (4.8.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 74. Remote control valves are operational | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 75. Cargo pumps and compressors are operational | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 76. Maximum working pressures are agreed between tanker and terminal (21.4, 21.5, 21.6) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 77. Reliquefaction or boil-off control equipment is operational | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 78. Gas detection equipment is appropriately set for the cargo (2.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 79. Cargo system gauge operation and alarm set points are confirmed (12.1.6.6.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 80. Emergency shutdown systems are tested and operational (18.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 81. Cargo handling rate and relationship with valve closure times and automatic shutdown systems is agreed (16.8, 21.4, 21.5, 21.6) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 82. Maximum/minimum temperatures/pressures of the cargo to be transferred are agreed (21.4, 21.5, 21.6) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 83. Cargo tank relief valve settings are confirmed (12.11, 21.2, 21.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 6. Tanker and terminal: agreements pre-transfer | | | | |
|--|--|--|---|---|
| Part 5 Item | Agreement | Details | Tanker initials | Terminal initials |
| 32 | Tanker manoeuvring readiness | Notice period (maximum) for full readiness to manoeuvre: 30 min Period of disablement (if permitted): N/A |  |  |
| 33 | Security protocols | Security level: 1 Local requirements: 1 |  |  |
| 33 | Effective tanker/terminal communications | Primary system: Terminal's Radio CH MTT – O/P Backup system: VHF CH 13 |  |  |

| Part 5 Item | Agreement | Details | Tanker Initials | Terminal Initials |
|----------------|---|---|---|---|
| 35 | Operational supervision and watchkeeping | Tanker: O.I.C.C.R & O.A DECK Terminal: 1 Loading Master |  |  |
| 37,38 | Dedicated smoking areas and naked lights restrictions | Tanker: C.C.R AND MESS ROOM Terminal: N/A |  |  |
| 45 | Maximum wind, current and sea/swell criteria or other environmental factors | Stop cargo transfer: 25 knots Disconnect: 30 knots Unberth: 35 knots Swell: 2 M. |  |  |
| 45,46 | Limits for cargo, bunkers and ballast handling | Maximum transfer rates: 200 MT Topping-off rates: 80 MT Maximum manifold pressure: 14 BAR Cargo temperature: Other limitations: N/A De-ballasting is prohibited |  |  |
| 45,46 | Pressure surge control | Minimum number of cargo tanks open: 1 Tank switching protocols: 1 Minimum number of cargo tanks open: 1 Tank switching protocols: 1 Full load rate: 200 MT Topping-off rate: 80 MT Closing time of automatic valves: 26 s |  |  |

| Part 5 Item | Agreement | Details | Tanker Initials | Terminal Initials |
|----------------|--|---|--------------------|----------------------|
| 46 | Cargo transfer management procedures | Action notice periods: Refer loading plan Transfer stop protocols: Refer loading plan | llh | a/ |
| 50 | Routine for regular checks on cargo transferred are agreed | Routine transferred quantity checks: J104 RLV | llh | a/ |
| 51 | Emergency signals | Tanker: stop x stop x stop Terminal: Stop Stop Stop | llh | a/ |
| 55 | Tank venting system | Procedure: N/A | llh | a/ |
| 55 | Closed operations | Requirements: Control B4 closed | llh | a/ |
| 56 | Vapour return line | Operational parameters: emergency only Maximum flow rate: | llh | a/ |
| 60 | Nitrogen supply from terminal | Procedures to receive: Maximum pressure: N/A Flow rate: | llh | a/ |
| 83 | For gas tanker only: cargo tank relief valve settings | Tank 1: 17.65 BAR Tank 2: 17.65 BAR Tank 3: Tank 4: Tank 5: Tank 6: Tank 7: Tank 8: Tank 9: Tank 10: | llh | a/ |
| xx | Exceptions and additions | Special issues that both parties should be aware of: N/A | llh | a/ |

| Part 7A. General tanker: checks pre-transfer | | |
|--|-------------------------------------|----------------------------------|
| Item | Status | Remarks |
| 84. Portable drip trays are correctly positioned and empty (23.7.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 85. Individual cargo tank inert gas supply valves are secured for cargo plan (12.1.13.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 86. Inert gas system delivering inert gas with oxygen content not more than 5% (11.1.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 87. Cargo tank high level alarms are operational (12.1.6.6.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | High level alarm % of tank |
| 88. All cargo, ballast and bunker tanks openings are secured (23.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| Part 7B. Tanker: checks pre-transfer if crude oil washing is planned | | |
|--|--------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 89. The completed pre-arrival crude oil washing checklist, as contained in the approved crude oil washing manual, is copied to terminal (12.5.2; 21.2.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 90. Crude oil washing checklists for use before, during and after crude oil washing are in place ready to complete, as contained in the approved crude oil washing manual (12.5.2; 21.6) | <input type="checkbox"/> | |

For tankers that will perform tank cleaning alongside and/or gas freeing alongside

| Part 7C. Tanker: checks prior to tank cleaning and/or gas freeing | | |
|---|--------------------------|---------|
| Item | Status | Remarks |
| 91. Permission for tank cleaning operations is confirmed (21.2.3; 21.4; 25.4.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 92. Permission for gas freeing operations is confirmed (12.4.3) | <input type="checkbox"/> | |
| 93. Tank cleaning procedures are agreed (12.3.2; 21.4; 21.6) | <input type="checkbox"/> | |
| 94. If cargo tank entry is required, procedures for entry have been agreed with the terminal (10.5) | <input type="checkbox"/> | |
| 95. Slop reception facilities and requirements are confirmed (12.1; 21.2; 21.4) | <input type="checkbox"/> | |

Declaration

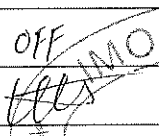
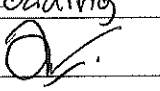
We the undersigned have checked the items in the applicable parts 1 to 7 as marked and signed below:

| | Tanker | Terminal |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Part 1A. Tanker: checks pre-arrival | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 1B. Tanker: checks pre-arrival if using an inert gas system | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 2. Terminal: checks pre-arrival | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 3. Tanker: checks after mooring | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 4. Terminal: checks after mooring | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 5A. Tanker and terminal: pre-transfer conference | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 5B. Tanker and terminal: bulk liquid chemicals. Checks pre-transfer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 5C. Tanker and terminal: liquefied gas. Checks pre-transfer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 6. Tanker and terminal: agreements pre-transfer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 7A. General tanker: checks pre-transfer | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 7B. Tanker: checks pre-transfer if crude oil washing is planned | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Part 7C. Tanker: checks prior to tank cleaning and/or gas freeing | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |

In accordance with the guidance in chapter 25 of ISGOTT, we have satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge and that the tanker and terminal are in agreement to undertake the transfer operation.

We have also agreed to carry out the repetitive checks noted in parts 8 and 9 of the ISGOTT SSSCL, which should occur at intervals of not more than A hours for the tanker and not more than 4 hours for the terminal.

If, to our knowledge, the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

| Tanker | Terminal |
|--|---|
| Name: NGUYEN VAN HUNG | Name: Amnuay C.H. |
| Rank: CHIEF OFF | Rank: Loading Master |
| Signature:  | Signature:  |
| Date: 28 JUNE 2023 | Date: 23 June 2023 |
| Time: 1930 | Time: 1930 |

| Part 8. Tanker: repetitive checks during and after transfer | | | | | | | | | |
|---|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Item | Check | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time |
| Interval time 4 Hrs. | | 2340 | 0740 | 0740 | 1140 | | | | |
| 8 | Inert gas system pressure and oxygen recording operational | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9 | Inert gas system and all associated equipment are operational | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11 | Cargo tank atmospheres are at positive pressure | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 18 | Mooring arrangement is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 19 | Access to and from the tanker is safe | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 20 | Scuppers and savealls are plugged | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 23 | External openings in superstructures are controlled | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 24 | Pumproom ventilation is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 28 | Tanker is ready to move at agreed notice period | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 29 | Fendering is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 33 | Communications are effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 35 | Supervision and watchkeeping is adequate | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 36 | Sufficient personnel are available to deal with an emergency | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 37 | Smoking restrictions and designated smoking areas are complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 38 | Naked light restrictions are complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 39 | Control of electrical devices and equipment in hazardous zones is complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 40,41,42,45 | Emergency response preparedness is satisfactory | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 54 | Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

OS-F-0002-016
Declaration of Ship-Shore Safety Checklist

| | | | | | | | | | |
|----------|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 55 | Tank venting system and closed operation procedures are as agreed | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 85 | Individual cargo tank inert gas valves settings are as agreed | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 86 | Inert gas delivery maintained at not more than 5% oxygen | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 87 | Cargo tank high level alarms are operational | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Initials | | <i>WHD</i> | <i>WHD</i> | <i>WHD</i> | <i>WHD</i> | | | | |

| Part 9. Terminal: repetitive checks during and after transfer | | | | | | | | | |
|---|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Item | Check | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time | Time |
| Interval time 4 Hrs. | | 2340 | 0740 | 0740 | 1140 | | | | |
| 18 | Mooring arrangement is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 19 | Access to and from the terminal is safe | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 29 | Fendering is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 32 | Spill containment and sumps are secure | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 33 | Communications are effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 35 | Supervision and watchkeeping is adequate | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 36 | Sufficient personnel are available to deal with an emergency | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 37 | Smoking restrictions and designated smoking areas are complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 38 | Naked light restrictions are complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 39 | Control of electrical devices and equipment in hazardous zones is complied with | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 40,41,42,51 | Emergency response preparedness is satisfactory | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 54 | Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 55 | Tank venting system and closed operation procedures are as agreed | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Initials | | <i>JS</i> | <i>JS</i> | <i>JS</i> | <i>JS</i> | | | | |