

LNG-bunkringsföreskrift

Oskarshamns hamn

2019-03-22

Innehållsförteckning

1	Introduktion	4
1.1	Allmänt	4
1.2	Syfte	4
1.3	Tillämpning	4
1.4	Kontaktuppgifter.....	5
2	Regelverk	5
2.1	Allmänt	5
2.2	Europeisk och nationell lagstiftning	5
2.3	Internationella standarder och riktlinjer	6
2.4	Smålandshamn.....	7
3	Egenskaper hos LNG.....	8
4	LNG-bunkring	8
4.1	Allmänt	8
4.2	Specifika krav för LNG-mottagare och LNG-leverantör	9
4.2.1	LNG-leverantör (fartyg).....	9
4.2.2	LNG-leverantör (lastbil).....	9
4.2.3	LNG-mottagare (skepp).....	9
4.3	Anmälan	9
4.4	Checklista för LNG-bunkring	10
4.5	Godkända platser för LNG-bunkring	10
4.6	Säkerhet vid LNG-bunkring.....	10
4.6.1	Zonindelning	11
4.6.2	Skyddsutrustning	11
4.6.3	Sjösäkerhet.....	12
4.7	Utbildning.....	12
4.8	SIMOPS.....	13
5	Ansvarsfördelning	13
5.1	Allmänt	13
5.2	LNG-leverantör/LNG-mottagare	13
5.3	Smålandshamn.....	14
6	Nödsituation.....	14
6.1	Rapporteringsskyldighet	15

Address

Phone

E-Mail

Web page

VAT No.

Smålandshamn AB

Norra Strandgatan 50

SE-572 32 OSKARSHAMN

+46 (0)0491-872 00

info@smalandshamn.com

www.smalandshamn.com

SE556028456301



Address	Phone	E-Mail	Web page	VAT No.
Smålandshamn AB Norra Strandgatan 50 SE-572 32 OSKARSHAMN	+46 (0)0491-872 00	info@smalandshamn.com	www.smalandshamn.com	SE556028456301

1 Introduktion

1.1 Allmänt

Under en längre period (från 2006) har EU successivt skärpt kraven på svavelhalten i sjöfartens traditionella bränsle (ner till 0,1%) samt infört restriktioner på utsläpp av miljö- och hälsoskadliga NO_x, SO_x och partiklar i det svavelkontrollområde (SECA) som omfattar Östersjön. LNG (flytande naturgas) är ett av de främsta alternativen till att ersätta de traditionella bränslena inom sjöfarten.

Svavelkontrollområde (SECA) som omfattar Östersjön trafikeras redan idag av en mängd fraktfartyg, passagerarfartyg och kryssningsfartyg som använder LNG som bränsle. En ökning av antalet fartyg som använder LNG som bränsle är att förvänta de kommande åren.

Destination Gotland kommer under 2019 börja färjetrafik från Oskarshamns hamn till Visby hamn med ett nybyggt passagerarfartyg som använder LNG som bränsle. LNG-bunkring av detta passagerarfartyg kommer bland annat att genomföras i Oskarshamns hamn (ship-to-ship och truck-to-ship) och därmed gör LNG sitt intåg i Oskarshamns hamn.

1.2 Syfte

Syftet med denna LNG-bunkringsföreskrift är att presentera det regelverk kring LNG-bunkring (ship-to-ship och truck-to-ship) som Smålandshamn etablerat för att säkerställa en säker LNG-bunkring i Oskarshamns hamn.

Regelverket ska stötta LNG-leverantörer (fartyg eller lastbilar) och LNG-mottagare (fartyg) som kommer att hantera LNG i Oskarshamns hamn. Det är LNG-leverantörens och LNG-mottagarens ansvar att tillgodogöra sig kännedom och förståelse för innehållet i denna LNG-bunkringsföreskrift.

1.3 Tillämpning

Denna LNG-bunkringsföreskrift ska läsas som ett komplement till de allmänna driftsföreskrifterna för Oskarshamns hamn. Det ska uppmärksammas att endast relevanta delar av dessa allmänna driftsföreskrifter för Oskarshamns hamn ska beaktas (se avsnitt 2.4).

Hamnordning och driftsföreskrifter för Oskarshamns hamn kan hämtas här:

www.smalandshamn.com

LNG-bunkringsföreskriften för Oskarshamns hamn tar sin utgångspunkt i de nationella riktlinjerna (TSG 2018-4023) för bunkring av flytande metan från Transportstyrelsen.

Direkta referenser till både de allmänna driftsföreskrifterna för Oskarshamns hamn och de nationella riktlinjerna (TSG 2018-4023) för bunkring av flytande metan från Transportstyrelsen kommer att presenteras genom detta dokument.

1.4 Kontaktuppgifter

För frågor kring denna LNG-bunkringsföreskrift hänvisas till:

Claes Mollén
Teknik- och säkerhetschef
Telefon: +46 (0)491-872 05 / +46 (0)706-38 72 05
E-mail: claes.molden@smalandshamn.com

2 Regelverk

2.1 Allmänt

LNG-bunkring i Oskarshamns hamn ska ske i enlighet med de allmänna driftsföreskrifterna för Oskarshamns hamn, nationell lagstiftning samt erkända internationella och nationella standarder och riktlinjer. Det är LNG-leverantörens och LNG-mottagarens ansvar att säkerställa att dessa följs.

Grundläggande är arbetsmiljölagen (1977:1160) och föreskrifterna (AFS 2001:9) för hamnarbete samt de allmänna driftsföreskrifterna för Oskarshamns hamn, regler för besökande och entreprenörer i Oskarshamns hamn och hamnordningen för Oskarshamns hamn.

En fullständig förteckning över relevant nationell lagstiftning samt relevanta internationella och nationella standarder och riktlinjer finns i följande dokument:

- De nationella riktlinjerna (TSG 2018-4023) för bunkring av flytande metan från Transportstyrelsen
- De internationella riktlinjerna för LNG-bunkring från EMSA (European Maritime Safety Agency)

Ett urval av relevant nationell lagstiftning samt relevanta internationella och nationella standarder och riktlinjer presenteras i följande avsnitt.

2.2 Europeisk och nationell lagstiftning

Arbetsmiljölagen (1977:1160)

Föreskrift (AFS 2001:9) för hamnarbete

Föreskrift (MSBFS 2018:5) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S)

IMO – IGF-code - International Code of Safety for Ships Using Gases or Other Low-Flashpoint Fuels (IMO Res.MSC.391(95))

Föreskrift (TSFS 2017:89) om säkerhet på fartyg som använder gaser eller alternativa bränslen med låg flampunkt (IGF-koden)

IMO – IGC-code - International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IMO Res.MSC.5(48))

Föreskrift (SJÖFS 2006:36) om transport till sjöss av kondenserade gaser i bulk (IGC-koden)

IMO - International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) (2010)

Föreskrift (SRVFS 2004:7) om explosionsfarlig miljö vid hantering av brandfarliga gaser och vätskor

2.3 Internationella standarder och riktlinjer

ISO (International Organization for Standardization)

ISO/TS 18683:2015 – Riktlinjer för system och anläggningar för leverans av flytande naturgas (LNG) som bränsle till fartyg

ISO 20519:2017 – Skeppsteknik – Specifikation för bunkring av flytande naturgas (LNG) som fartygsbränsle

ISO 28640:2010 – Petroleum och naturgasindustrier - Installation och utrustning för flytande naturgas (LNG) – Ship-to-shore gränssnitt och hamnverksamheten

SGMF (Society for Gas as a Marine Fuel)

Safety Guidelines – LNG Bunkering (2017)

Bunkering of ships with LNG – Competency Guidelines (2017)

Recommendation of Controlled Zones during LNG Bunkering (2018)

Simultaneous Operations (SIMOPs) during LNG Bunkering (2018)

EMSA (European Maritime Safety Agency)

Guidance on LNG Bunkering to Port Authorities and Administrations (2018)

SIGTTO (Society of International Gas Tanker and Terminal Operators)

LNG Operations in Port Areas (2003)

ESD Arrangements & Linked Ship/Shore Systems for Liquefied Gas Carriers (2009)

IAPH (International Association of Ports and Harbors)

LNG Bunkering Safety Checklists (Ship-to-Ship, Truck-to-Ship, Shore-to-Ship) (2015)

DNV GL (Det Norske Veritas – Germanischer Lloyd)

DNVGL-RP-G105 Development and Operation of Liquefied Natural Gas Bunkering Facilities (2015)

IEC (International Electrotechnical Commission)

IEC 60079-10-1:2015 - Explosive atmospheres - Part 10-1: Classification of areas - Explosive gas atmospheres

IEC 60092-502:1999 - Electrical installations in ships –Part 502: Tankers – Special features

2.4 Smålandshamn

Hamnordning (2009)

Driftföreskrifter Smålandshamn AB – Oskarshamn & Västervik (2018)

Bland annat:

- Avsnitt 3 – Godshantering
- Avsnitt 4 – Bunkring
- Avsnitt 6 – Fartyg i oljehamn
- Avsnitt 7 – Lossning och lastning av oljor, gaser och kemikalier i bulk

Regler för besökande och entreprenörer – Oskarshamn & Västervik (2017)

3 Egenskaper hos LNG

LNG (flytande naturgas) eller LBG (flytande biogas) är naturgas som har kylts ned till en temperatur omkring -160 °C och kondenserats. Huvudbeståndsdelen i LNG och naturgas är metan (85% - 99%).

Volymen för LNG är ungefär 1/600 av den motsvarande för naturgas. Detta medför en rad praktiska och ekonomiska fördelar vid lagring och distribution.

Omvänt kommer LNG vid atmosfäriska förhållanden (till exempel ett utsläpp) snabbt att förångas till naturgas och bilda ett större moln. Naturgas är färglös och luktfritt. Det synbara vita molnet utgörs av vattenpartiklar (fukt) i luften som fryser i kontakt med den kalla naturgasen.

Naturgas är lättare än luft och stiger vid temperaturer över -110 °C . Med bakgrund av den låga temperaturen omkring -160 °C kommer den förångade naturgasen inledningsvis att följa marken.

Riskerna kring LNG och naturgas är förknippade med dess kryogeniska egenskaper (köldskador) samt brandfarlighet (pölbrand, jetbrand och gasmolnsbrand). Det ska uppmärksammas att LNG endast är brännbar efter det att den förångats till naturgas. Naturgas har ett brännbarhetsområde mellan 4% och 16% vid uppblandning med luft.

4 LNG-bunkring

4.1 Allmänt

LNG-bunkring i Oskarshamns hamn ska ske i enlighet med de allmänna driftsföreskrifterna för Oskarshamns hamn, nationell lagstiftning samt erkända internationella och nationella standarder och riktlinjer.

Ett antal operationella och tekniska rekommendationer och krav presenteras i de nationella riktlinjerna (TSG 2018-4023) för bunkring av flytande metan från Transportstyrelsen. Bland annat:

- Avsnitt 4.1 – Säkerhet
- Avsnitt 4.7 – Bunkringsstation ombord
- Avsnitt 4.8 – Bunkerslangar
- Avsnitt 3.9 – Manifold
- Avsnitt 9.4.1 – Operationella och tekniska krav

Smålandshamn hänvisar vidare till relevanta delar av avsnitt 4 och 7 i de allmänna driftsföreskrifterna för Oskarshamns hamn.

4.2 Specifika krav för LNG-mottagare och LNG-leverantör

Ett antal specifika krav för LNG-mottagare och LNG-leverantör har fastställts av Smålandshamn.

4.2.1 LNG-leverantör (fartyg)

Fartyg som ska leverera LNG i Oskarshamns hamn ska uppfylla IGC-koden (IMO Res.MSC.5(48)).

LNG-leverantören ska ha en dokumenterad handlingsplan (intern) för att hantera nödsituationer (se avsnitt 6).

Vidare ska fartyget ha nödvändiga godkännande från Transportstyrelsen enligt avsnitt 4.15 av de nationella riktlinjerna (TSG 2018-4023) för bunkring av flytande metan.

4.2.2 LNG-leverantör (lastbil)

Lastbilar och lastbilschaufför som ska leverera LNG i Oskarshamns hamn ska uppfylla föreskrift (MSBFS 2018:5) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S).

LNG-leverantören ska ha en dokumenterad handlingsplan (intern) för att hantera nödsituationer (se avsnitt 6).

4.2.3 LNG-mottagare (skepp)

Fartyg som ska mottaga LNG i Oskarshamns hamn ska uppfylla IGF-koden (IMO Res.MSC.391(95)). För äldre fartyg som inte omfattas av IGF-koden gäller IMO.Res.MSC.285(86) och alternativ design.

LNG-mottagaren ska ha en dokumenterad handlingsplan (intern) för att hantera nödsituationer (se avsnitt 6).

Vidare ska fartyget uppfylla kraven enligt avsnitt 4.16 och 9.2 av de nationella riktlinjerna (TSG 2018-4023) för bunkring av flytande metan från Transportstyrelsen.

4.3 Anmälan

En skriftlig anmälan om fartygsanlöp skall göras till Trafikavdelningen på Smålandshamn senast 24 timmar innan LNG-leverantörens ankomst i enlighet med §18 i hamnordningen för Oskarshamns hamn och avsnitt 2.1 i de allmänna driftsföreskrifterna för Oskarshamns hamn. Detta är endast aktuellt vid LNG-bunkring från fartyg (ship-to-ship).

Vidare ska en skriftlig anmälan om LNG-bunkring göras till Trafikavdelningen på Smålandshamn och Räddningstjänsten i Oskarshamn (raddningstjansten@oskarshamn.se) senast 48 timmar innan LNG-leverantörens ankomst i enlighet med avsnitt 4.2 i de allmänna driftsföreskrifterna för Oskarshamns hamn. Detta är aktuellt både vid LNG-bunkring från fartyg (ship-to-ship) och lastbil (truck-to-ship).

En sådan anmälan ska åtminstone innehålla:

Address	Phone	E-Mail	Web page	VAT No.
Smålandshamn AB Norra Strandgatan 50 SE-572 32 OSKARSHAMN	+46 (0)0491-872 00	info@smalandshamn.com	www.smalandshamn.com	SE556028456301

- Datum och tid
- Avsedd LNG-bunkringsplats
- Kort beskrivning av LNG-bunkringen (t.ex. eventuella SIMOPS)
- Definierade kontrollzoner (inkl. presentation på karta)

Dessutom ska en skriftlig anmälan om införsel av farligt gods göras till Smålandshamnar senast 24 timmar innan LNG-leverantörens ankomst i enlighet med avsnitt 3.3 i de allmänna driftsföreskrifterna för Oskarshamns hamn. Detta är framförallt aktuellt vid LNG-bunkring från lastbil (truck-to-ship) och kombineras med anmälan om LNG-bunkring.

4.4 Checklista för LNG-bunkring

En checklista ska dokumentera alla nödvändiga steg och förberedelser för att säkerställa en säker LNG-bunkring i Oskarshamns hamn. Checklistan ska fyllas i och signeras av både LNG-leverantör och LNG-mottagare. Efter avslutad LNG-bunkring ska checklistan sparas för att kunna uppvisas för Smålandshamnar vid förfrågan.

Smålandshamnar hänvisar LNG-leverantör och LNG-mottagare till att använda checklistorna för LNG-bunkring från IAPH. Dessa kan hämtas här: www.smalandshamnar.com

Smålandshamnar hänvisar vidare till relevanta delar av avsnitt 4.4 - 4.6 i de allmänna driftsföreskrifterna för Oskarshamns hamn.

4.5 Godkända platser för LNG-bunkring

LNG-bunkring får endast genomföras på godkända platser i Oskarshamns hamn.

Följande platser i Oskarshamns hamn är godkända för LNG-bunkring:

- Kaj 13
- Sjösidan om fartyg förtöjt vid kaj 13

För att ytterligare LNG-bunkringsplatser ska godkännas måste en specifik riskanalys utarbetas av LNG-leverantören samt granskas och godkännas av relevanta myndigheter och Smålandshamnar enligt krav i avsnitt 4.4 av de nationella riktlinjerna (TSG 2018-4023) för bunkring av flytande metan från Transportstyrelsen.

4.6 Säkerhet vid LNG-bunkring

Med bakgrund av det centrala läget och den höga aktivitetsnivån i Oskarshamns hamn är det av yttersta vikt att säkerställa en säker LNG-bunkring i enlighet med avsnitt 4.1 av de nationella riktlinjerna (TSG 2018-4023) för bunkring av flytande metan från Transportstyrelsen.

Smålandshamnar hänvisar vidare till relevanta delar av avsnitt 1.4, 3.3, 3.6 - 3.7 och 6.15 i de

allmänna driftsföreskrifterna för Oskarshamns hamn.

4.6.1 Zonindelning

Ett antal kontrollzoner ska etableras runt LNG-bunkringsplatsen i enlighet med avsnitt 12 av de nationella riktlinjerna (TSG 2018-4023) för bunkring av flytande metan från Transportstyrelsen.

Syftet med sådana kontrollzoner är att förhindra störningar och säkerställa en säker LNG-bunkring. Relevanta kontrollzoner ska vara tydligt markerade i samband med LNG-bunkringen (t.ex. skyltar, barriärer och avspärrningar).

För respektive LNG-bunkringsplats måste följande zoner definieras och etableras innan LNG-bunkring påbörjas:

- Riskområde (hazardous zone)
- Säkerhetsområde (safety zone)
- Övervakningsområde (monitoring and security zone)

Riskområdet definieras som den zon (tredimensionell) inom vilken en explosiv och brännbar atmosfär kan förväntas i samband med LNG-bunkring. Sådan explosiv och brännbar atmosfär definieras bland annat enligt föreskriften (SRVFS 2004:7) om explosionsfarlig miljö vid hantering av brandfarliga gaser och vätskor.

Säkerhetsområdet definieras som den zon (tredimensionell) inom vilken en explosiv och brännbar atmosfär kan uppstå i samband med läckage under LNG-bunkring. Inom säkerhetsområdet ska antändningskällor begränsas så långt det är möjligt och endast nödvändig personal och aktiviteter tillåtas. Säkerhetsområdet ska definieras med bakgrund av en specifik deterministisk eller probabilistisk riskanalys utarbetad av LNG-leverantören. Denna specifika riskanalys ska granskas och godkännas av Smålandshamn enligt krav i avsnitt 4.4 av de nationella riktlinjerna (TSG 2018-4023) för bunkring av flytande metan från Transportstyrelsen

Övervakningsområdet definieras som den zon det är nödvändigt att kontinuerligt övervaka för att säkerställa att angränsande aktiviteter (t.ex. trafik) inte riskerar att störa LNG-bunkringen eller äventyra säkerheten under LNG-bunkringen. Övervakningsområdet ska definieras utifrån de praktiska förutsättningarna på LNG-bunkringsplatsen (t.ex. sikt och angränsande verksamheter). Aktiviteter behöver inte per automatik begränsas inom övervakningsområdet. Eftersom ett sådant övervakningsområde dock kan komma att inskränka på angränsande aktiviteter är det viktigt att dess syfte och utbredelse tydligt kommunicerats till berörda parter.

Utbredelsen av säkerhetsområdet och övervakningsområdet utgår från den samlade ytterkonturen av utrustningen, lastbilen eller fartyget som används vid LNG-bunkringen.

LNG-leverantören ska i samband med anmälan om LNG-bunkring till Smålandshamn meddela definierade kontrollzoner (se avsnitt 4.3).

4.6.2 Skyddsutrustning

För att säkerställa att personalen inblandad i LNG-bunkringen är skyddade från riskerna med LNG (köldskador och brandfarlighet) ska lämplig skyddsutrustning användas.

Rekommendationer kring skyddsutrustning presenteras i avsnitt 4.10 och 14 av de nationella riktlinjerna (TSG 2018-4023) för bunkring av flytande metan från Transportstyrelsen.

Smålandshamn hänvisar vidare till relevanta delar av avsnitt 1.5, 2.9 och 6.15 i de allmänna driftsföreskrifterna för Oskarshamns hamn.

4.6.3 Sjösäkerhet

LNG-leverantör och LNG-mottagare ska genom respektive befälhavare/fartygskapten (eller lastbilschaufför) på egen hand definiera väderkriterium under vilket en säker LNG-bunkring kan genomföras.

Det är LNG-leverantörens ansvar att i enlighet med §5 i hamnordningen för Oskarshamns hamn framföra fartyget så att andra fartyg inte utsätts för fara i det begränsade utrymmet i Oskarshamns hamn.

4.7 Utbildning

LNG-bunkringen ska övervakas av en ansvarig (bunkervakt) från LNG-leverantören respektive LNG-mottagaren i enlighet med avsnitt 3.6 i de allmänna driftsföreskrifterna för Oskarshamns hamn samt avsnitt 4.6 av de nationella riktlinjerna (TSG 2018-4023) för bunkring av flytande metan från Transportstyrelsen.

Dessa ansvariga ska ha nödvändig utbildning och erfarenhet för att säkerställa en säker LNG-bunkring och kunna agera i händelse av en nödsituation i enlighet med avsnitt 4.14 av de nationella riktlinjerna (TSG 2018-4023) för bunkring av flytande metan från Transportstyrelsen.

Dokumentation av utbildning och erfarenhet ska kunna uppvisas för Smålandshamn vid förfrågan.

Rekommendationer kring utbildning presenteras i avsnitt 4.14 och 11 av de nationella riktlinjerna (TSG 2018-4023) för bunkring av flytande metan från Transportstyrelsen.

Vidare ska samtlig personal inblandad i LNG-bunkringen ha nödvändig kännedom kring de regler för besökande och entreprenörer som finns för Oskarshamns hamn. Regler för Oskarshamns hamn kan hämtas från: www.smalandshamn.com

Anmälan och registrering av personal inblandad i LNG-bunkring utifrån reglerna för besökande och entreprenörer som finns för Oskarshamns hamn ska göras skriftligen till:

claes.molden@smalandshamn.com
stefan.johansson@smalandshamn.com
info@smalandshamn.com

Detta behöver endast genomföras för enskild personal inför det första besöket i Oskarshamns hamn (och inte vid varje återkommande besök).

4.8 SIMOPS

Med SIMOPS (simultaneous operation) åsyftas samtidiga aktiviteter vilka potentiellt riskerar att störa LNG-bunkringen eller äventyra säkerheten vid LNG-bunkringen. Exempel på SIMOPS kan vara lastning/lossning av gods från fartyg, oljebunkring till angränsande fartyg samt incheckning/bordning av passagerare och fordon till fartyg.

För att SIMOPS ska godkännas måste en specifik riskanalys utarbetats av LNG-leverantören eller LNG-mottagaren (den som önskar SIMOPS). Denna riskanalys ska sedan granskas och godkännas av Smålandshamn enligt krav i avsnitt 4.11.4 och 4.13 av de nationella riktlinjerna (TSG 2018-4023) för bunkring av flytande metan från Transportstyrelsen.

Följande SIMOPS är idag inte godkända inom säkerhetsområdet (se avsnitt 4.6.1) för LNG-bunkring i Oskarshamns hamn:

- Bordning av passagerare/bilar till och från fartyg

Följande SIMOPS är idag inte godkända under LNG-bunkring i Oskarshamns hamn:

- Lossning av farligt gods till och från fartyg

Smålandshamn hänvisar vidare till hamnordningen för Oskarshamns hamn.

5 Ansvarsfördelning

5.1 Allmänt

Rekommendationer och krav kring ansvarsfördelningen finns i avsnitt 4.11 av de nationella riktlinjerna (TSG 2018-4023) för bunkring av flytande metan från Transportstyrelsen.

Smålandshamn hänvisar vidare till relevanta delar av avsnitt 4.3 i de allmänna driftsföreskrifterna för Oskarshamns hamn.

5.2 LNG-leverantör/LNG-mottagare

LNG-leverantören ska senast 48 timmar innan ankomst göra en anmälan om LNG-bunkring till Trafikavdelningen på Smålandshamn och Räddningstjänsten i Oskarshamn (se avsnitt 4.3).

LNG-leverantör och LNG-mottagare är genom respektive befälhavare/fartygskapten (eller lastbilschaufför) ytterst ansvarig för LNG-bunkringen. Ansvaret från respektive befälhavare/fartygskapten kan delegeras till en ansvarig (bunkervakt).

LNG-bunkringen ska övervakas av en ansvarig (bunkervakt) från LNG-leverantören respektive LNG-mottagaren.

De ansvariga (bunkervakterna) ska ha nödvändig utbildning och erfarenhet för att ansvariga en säker LNG-bunkring och kunna agera i händelse av en nödsituation (se avsnitt 4.7). Vidare ska de ansvariga (bunkervakterna) ha kunskap kring det regelverk som finns i Oskarshamns hamn samt säkerställa att detta följs (t.ex. övervaka och upprätthålla de kontrollzoner som definierats).

LNG-leverantören är ansvariga för den del av LNG-bunkringen som kontrolleras från LNG-bunkringsfartyget/lastbilen (t.ex. pumpning) medan LNG-mottagaren är ansvarig för den del av LNG-bunkring som kontrolleras från fartyget (t.ex. mottagande). Båda är ansvariga för att avsluta LNG-bunkringen i händelse av oväntade problem för att undvika en nödsituation.

En checklista för LNG-bunkring ska fyllas i och signeras av både LNG-leverantör och LNG-mottagare (se avsnitt 4.4).

5.3 Smålandshamn

Smålandshamn har ansvar för att säkerställa att ett regelverk för LNG-bunkring i Oskarshamns hamn finns etablerat och tillgängligt för LNG-leverantörer och LNG-mottagare.

Detta regelverk ställer krav till LNG-leverantören och LNG-mottagaren och genom att denna LNG-bunkringsföreskrift åtföljs godkänner Smålandshamn indirekt LNG-bunkringen som bedrivs av LNG-leverantör och LNG-mottagare.

Relevant dokumentation ska kunna uppvisas av LNG-leverantör och LNG-mottagare och Smålandshamn förbehåller sig rätten att begära ut sådan dokumentation.

6 Nödsituation

LNG-leverantören och LNG-mottagaren ska alltid ha en dokumenterad handlingsplan (intern) för att hantera nödsituationer och begränsa effekterna från eventuella olycksscenarioer med avseende på hälsa och miljö så långt det är möjligt. Sådan handlingsplan för nödsituationer (intern) och relaterad LNG-bunkringsmanual ska framsändas till Smålandshamn för ev. granskning och godkännande i god tid innan LNG-bunkring.

Vidare ska LNG-leverantören och LNG-mottagaren säkerställa sig om att ha kännedom och förståelse för den övergripande handlingsplan (extern) för nödsituationer som etablerats i samarbete Räddningstjänsten samt checklistan för olycka och telefonlistan för nödläge som finns bifogat de allmänna driftföreskrifterna för Oskarshamns hamn.

Rekommendationer kring en sådan handlingsplan (intern och extern) ges i avsnitt 13 och 14.4 av de nationella riktlinjerna (TSG 2018–4023) för bunkring av flytande metan från Transportstyrelsen.

Smålandshamn hänvisar vidare till relevanta delar av avsnitt 1.6, 2.10, 3.5, 4.7 och 6.16 - 6.18 i de allmänna driftföreskrifterna för Oskarshamns hamn.

6.1 Rapporteringsskyldighet

Samtliga tillbud, incidenter eller skador som uppstår i samband med LNG-bunkringen ska omedelbart rapporteras till Smålandshamn (skriftligt och muntligt) i enlighet med §27 i hamnordningen för Oskarshamns hamn.

Tillbudsrapport/avvikelse rapport kan hämtas här:

<http://www.smalandshamn.com/documents/portohamn/documents/hafte%20regler%20for%20besokande%20och%20entreprenorer%20smalandshamn%20ab%202018.pdf>

Vidare krav kring rapporteringsskyldighet presenteras i avsnitt 4.5 av de nationella riktlinjerna (TSG 2018-4023) för bunkring av flytande metan från Transportstyrelsen.