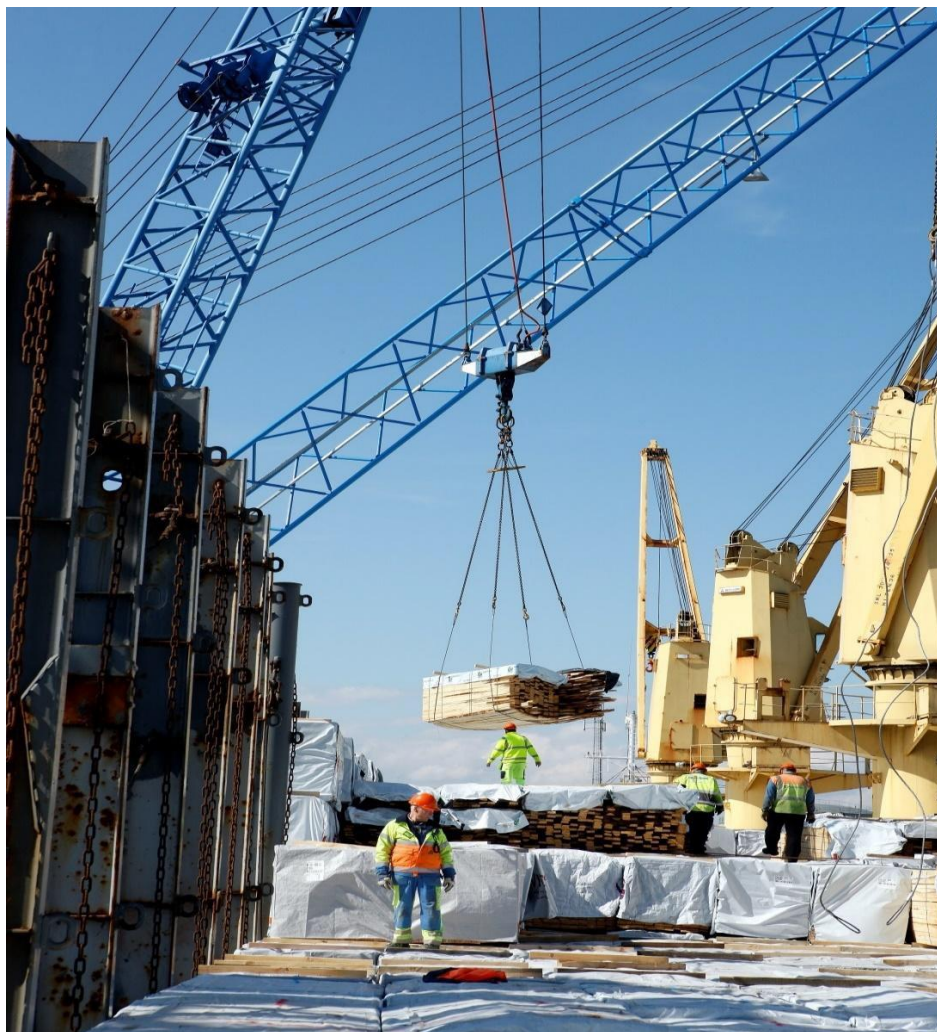


Operating regulations, Smålandshamn AB

Oskarshamn and Västervik



Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitzer regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager.
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

INDEX

1.	GENERAL INFORMATION.....	5
1.1	CONTACT INFORMATION.....	5
1.2	APPLICATION	5
1.3	ESTABLISHING OF THE REGULATIONS	5
1.4	RISK MANAGEMENT	5
1.5	SAFETY	6
1.6	EMERGENCY	6
1.7	ENVIRONMENT/WASTE.....	7
1.8	ALCOHOL AND DRUGS	10
1.9	SMOKING	11
1.10	REPAIRS, HOT WORKS	11
1.11	VEHICLES TRAFFIC	11
1.12	DIVING AND WORK BELOW WATER	11
1.13	DAMAGES IN THE PORT AREA.....	11
2.	VESSELS/SHIPS IN THE PORT OF OSKARSHAMN	12
2.1	NOTIFICATION OF VESSELS	12
2.2	ORDERING OF GOODS-HANDLING.....	12
2.3	ACCESS TO VESSELS	13
2.4	DELIVERY OF SHIP SUPPLIES	13
2.5	INSPECTION	13
2.6	TOWING	13
2.7	MOORING, DELAYING, DISPLACEMENT etc.....	13
2.8	BRIDGE/ACCOMODATION LADDER	14
2.9	FIRE PROTECTION	15
2.10	ACTIONS IN CASE OF FIRE.....	16
2.11	SMOKE DEVELOPMENT AND ROTATING OF PROPELLER.....	16

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitser regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.



Developed by:	Date:	Edition:
Claes Molldén	2020-08-31	6
Determined by:	Date:	Sida 3 av 29
Niclas Strömqvist	2021-05-11	

2.12	MOVEMENT OF OWN MACHINE	16
2.13	REPARATIONS	16
2.14	COMBINATION SHIPS	16
3.	HANDLING OF GOODS	18
3.1	LOADING, DISCHARGING, PLACING OF GOODS	18
3.2	SAFETY ACTIONS WHEN LOADING AND DISCHARGING OF VESSELS	18
3.3	DANGEROUS GOODS	19
3.4	STORING OF DANGEROUS GOODS	19
3.5	EMERGENCY ACTIONS	19
3.6	WATCHKEEPING	21
3.7	HANDLING OF DANGEROUS GOODS	21
4.	BUNKERING	23
4.1	DEFINITIONS	23
4.2	REPORTING	23
4.3	DISTRIBUTION OF RESPONSIBILITIES	23
4.4	BEFORE BUNKERING IS STARTED	23
4.5	DURING ONGOING BUNKERING	24
4.6	AFTER FINISHED PUMPING	24
4.7	ACTIONS IN CASE OF SPILL	24
5.1	ADDITIONAL REGULATIONS	25
5.2	THOROUGHFARE	25
5.3	FIXED HOSE-CRANE AT THE OIL PORT	25
5.4	HOT WORK AND USE OF SPARK-FORMING TOOLS	25
6.	VESSEL IN OIL PORT	27
6.1	GAS VENTILATION	27
6.2	SPARK EXTINGUISHER	27
6.3	MOORING	27
6.4	DE-FEND	27

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitser regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.



Developed by:	Date:	Edition:
Claes Molldén	2020-08-31	6
Determined by:	Date:	Sida 4 av 29
Niclas Strömqvist	2021-05-11	

6.5	CREW	27
6.6	WATCHKEEPING	28
6.7	SMOKING	28
6.8	REPAIRS	28
6.9	PORTABLE ELECTRICAL EQUIPMENT	28
6.10	USING VESSEL RADIO AND RADAR	28
6.11	PROVISIONING	28
6.12	CLEANING OF TANK	30
6.13	VESSELS LONG-SIDE OTHER VESSELS	30
6.14	SAFETY-ARRANGEMENTS ON SHORE.....	30
6.15	FIREPROTECTIONS	30
6.16	ACTIONS IN THE EVENT OF FIRE	31
6.17	ACTIONS IN THE EVENT OF PRODUCT EMISSIONS	31
6.18	INFORMATION REGARDING ACTIONS IN THE EVENT OF FIRE OR PRODUCT EMISSIONS	31
7.	UNLOADING AND LOADING OF OILS, GASES AND CHEMICALS IN BULK	32
8.	BALLASTING OF OIL-, GAS- AND CHEMICAL-TANKERS.....	33
8.1	RESPONSIBILITIES	33
8.2	ACTIONS WHEN BALLASTING	33
8.3	ACTIONS WHEN DISCHARGING BALLASTING WATER	33

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitser regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

1. GENERAL INFORMATION

The operational regulations of Smålandshamn AB applies parallel with general regulations, the organizations port's arrangement for Smålandshamn AB, the Swedish port's terminal regulations of 1989 and the organizations management system. Everyone has an obligation of knowing the content, including those parts that do not directly affect them. By following the operational regulations of Smålandshamn AB does not excuse anyone from the responsibility to comply with the general port regulations for the organization.

1.1 CONTACT INFORMATION

Port security officer: Erik Larsson 0491-87207 / 070-638 72 07

Erik.Larsson@smalandshamnar.com

The regulations can be requisitioned from Smålandshamn AB's website, www.smalandshamnar.com , or by phone 0491- 872 00.

1.2 APPLICATION

The operating regulations applies to all activities within Smålandshamn AB's range regarding the portside that is shown by map sketch in Appendix 1. (Oskarshamn) and Appendix 1.1 (Västervik).

All personnel and external visitors who work and reside within the port areas of Oskarshamn and/or Västervik shall inform themselves about the regulations and are required to comply with the regulations.

1.3 ESTABLISHING OF THE REGULATIONS

The CEO of Smålandshamn AB establishes the regulations. The latest version of the regulations can be found in the management system and at www.smalandshamnar.com

1.4 RISK MANAGEMENT

Crude oil, refined products, petroleum gases and chemical products are usually of fire- and health hazardous nature. Hence, special attention is required to prevent injury regarding people, property and environment.

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitzer regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

1.5 SAFETY

Safety rules, also available at Smålandshamn AB's website and in the brochure "Rules for visitors and contractors".

Notification of visits to the port of Smålandshamn must be made not later than 24 hours before arrival. Notification shall be made to all, see below by mail or telephone:

Erik.Larsson@smalandshamn.com 0491-872 07, 070-638 72 07

trafik@smalandshamn.com 0491-872 10

All visitors in the port must proof to have taken note of the port's safety rules by signing "Rules for visitors and contractors".

In addition, all visitors must carry an ID card/day code/reg-code made by Smålandshamn AB to enter the port area, in accordance with the Swedish law 2004:487 about maritime security.

Access to Smålandshamn AB is executed at the Ports House (in Swedish; Hamnens Hus) or by written advance notification, as well as presentation of identification.

Visitors shall also wear a warning vest, helmet and safety shoes.

1.6 EMERGENCY

Actions when incidents/accidents – personal injury:

- See Appendix 2, "Emergency flowchart"
- See Appendix 3, "Emergency telephone list"

Actions when incidents/accidents – external environment:

Anyone who detects an emergency shall call for help and/or implement actions that restricts emissions, leakage, fire or other damage.

If needed, external help is called according to Appendix 3 "Emergency telephone list".

Fire in the premises of the harbour:

- Fire extinguishers are available on the premises and personnel's education includes knowing of how to extinguish smaller fires.
- The emergency service is called by telephone.

Collision with impact of fuel tank or other incident of accident, e.g. when handling chemical product, hazardous waste or dangerous goods: See paragraphs 1, 2 and 3 below.

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitser regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

Developed by:	Date:	Edition:
Claes Molldén	2020-08-31	6
Determined by:	Date:	Sida 7 av 29
Niclas Strömqvist	2021-05-11	

Leakage of oil or other chemical products from vessels in port or other incident on vessels in port: See paragraphs 2 and 3 below.

1. If leakage occurs on the quay, actions must be taken to prevent the leakage from reaching the wells. Groundwater wells adjacent to the leak shall be sealed with a seal cap. Seal caps are to be found in the company's link taps in Oskarshamn and in Västervik they are to be found in the workshop. Oil absorption material is placed at the entrance to magazine 6 and magazine 1 in Västervik, Gotland terminal, the oil dock and the workshop. Waste shall be collected, and the waste shall be disposed of as hazardous waste.
2. When discharging into water, the emergency service's internal commander is called by telephone (see emergency flowchart) who decides if- and takes any actions. Equipment (drains) to restrict and manage discharges into the water are stored in the Coast Guard's depot.
In the event of incidents that may cause inconvenience to human health or the environment, the authority of regulations shall be notified immediately. Subsequently, a written statement of causes and actions taken shall be sent to the same authority.
3. When the emergency services have made their urgent efforts to restrict and absorb oil or other chemical product, they can transfer responsibility to the port company to complete the remediation of the pollution. If this is the case, the port company will take external help for the remediation.

1.7 ENVIRONMENT/WASTE

Smålandshamn AB's regulations regarding sorting and handling of waste shall be followed. Only companies approved by Smålandshamn AB and who has permission from due authority can transport and dispose environmental hazardous waste.

Material which can be recycled shall be sorted in correct container/reservoir intended for recycling.

Chemicals and hazardous substances shall absolutely not be placed in sewers or sewer reservoirs not intended for this purpose. At the environmental station outside the workshop building, there are labelled reservoirs for chemicals and hazardous substances.

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitser regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.



Developed by:	Date:	Edition:
Claes Molldén	2020-08-31	6
Determined by:	Date:	Sida 8 av 29
Niclas Strömqvist	2021-05-11	

Contractors using chemicals/hazardous substances when working in Oskarshamn's harbour shall contact traffic department for approval before commencing work.

Contact information:

Traffic (07:00-15:30) 0491-872 10, trafik@smalandshamnar.com

Timmy Randow 0491-872 17, timmy.randow@smalandshamnar.com

Environmental officer Stefan Gustafsson 0491-872 20,
stefan.gustafsson@Smalandshamnar.com

Safety data sheets (SDS) shall be available for those chemicals in use.

The user shall be well aware of which dangers that may occur from the hazardous substances and which protective equipment is needed.

Incidents, accidents and discharges shall immediately be reported to contact persons at Smålandshamn AB, as above.

All hazardous waste is reported, either by Smålandshamn AB or assigned subcontractor, to Naturvårdsverket according to Avfallsförordning (2020:614).

1.7.1 Waste from ships (including hazardous waste)

Ordering of waste management and sludge are done by broker, not later than 24 hours before arrival or at departure for sea voyages shorter than 24 hours. Form regarding notification of delivery of waste, see website: [Smålandshamn.se](https://www.smalandshamn.se)

If the form is not submitted there is no guarantee that the ship will be able to discharge the waste at a time convenient for the ship.

An indirect fee, based on ship type and BRT, is always charged for all ships arriving at a terminal belonging to Smålandshamn AB unless an exception approved by the Swedish transport agency can be shown.

Containers and tanks intended for sorting the various fractions are dispatched to the ships according to orders. Waste shall be sorted into the various containers. If the waste is not properly sorted an extra fee can be charged corresponding to the extra work this sorting will take Smålandshamn AB.

Ships will receive receipt of delivered waste.

Contact information:

Traffic (07:00-15:30) 0491-872 10, trafik@smalandshamnar.com

Timmy Randow 0491-872 17, timmy.randow@smalandshamnar.com

Environmental officer: Stefan Gustafsson 0491-872 20,
stefan.gustafsson@Smalandshamnar.com

Ships and Smålandshamn AB shall follow SJÖFS 2001:12 Swedish

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitser regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

Developed by:	Date:	Edition:
Claes Molldén	2020-08-31	6
Determined by:	Date:	Sida 9 av 29
Niclas Strömqvist	2021-05-11	

regulation and general advices about reception of waste from vessels.
Additional fee

Smålandshamn AB may take out an additional fee for the extra costs that can occur if:

- If the waiting time for truck/barge, before transfer of waste is started, takes longer than 15min.
- If the ship/agent hasn't notified Smålandshamn AB about the discharge of waste according to Swedish law and Sjöfartsverkets regulations.
- If the waste is not properly packed, marked and sorted.
- If the ship does not assign a crew member to Sludge handling operation.
- If the ships pump capacity is lower than 5m³/h.

The extra fees follow the Swedish transport agency's regulation 2010:96 chapter 6 §81-89.

That the pump capacity needs to be over 5m³/h can be motivated by the following points:

- Smålandshamn AB may receive an additional fee because of increased costs for the contractor in charge of receiving the waste.
- Low pumping capacity can also make the contractor miss other appointments and therefore take out an additional fee because of missed income.

1.7.2 Safety regulations regarding discharge and collection of Oily waste

Preparations before pumping starts

1. If reception facility is a ship the captain on the receiving ship should appoint a watchkeeper that is well familiar with the ship.
2. The driver of the receiving vehicle or the captain of the receiving ship shall inform the responsible officer on the discharging ship about the maximum pump pressure and the quantity to be filled in each tank.
3. All scuppers on the receiving ship that can be affected shall be sealed.
4. All tank ventilation on the receiving ship or vehicle shall be equipped with a device that prevents tanks to be overfilled.
5. A thorough check shall be made of all valves on the receiving ship or vehicle so transfer is made to the correct tanks.
6. Waste containers shall be placed under the manifolds on both the discharging ship as on the receiving ship/vehicle.
7. The hose for discharge of Sludge/oily waste from the ships engine room shall be secured in a manner so it can't be damaged by the ships or its own movement.

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitzer regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

Developed by:	Date:	Edition:
Claes Molldén	2020-08-31	6
Determined by:	Date:	Sida 10 av 29
Niclas Strömqvist	2021-05-11	

8. Hoses, pipe lines and handling area shall be well lit so leakage can easily be spotted.
9. Proper communication shall be made between discharging ship and receiving ship/vehicle. This communication shall be maintained until the discharge has been completed and the hose has been disconnected.

Checks to be made during discharge

1. Hose connections shall be continuously checked for leakage.
2. All the time during the discharge, the driver of the receiving vehicle or the watchkeeper on the receiving ship shall be in a place so they immediately can stop the discharge.

After finished discharge

All hoses shall be disconnected in a manor so there is no oil spill, waste containers shall be used. Hoses that are not equipped with a shut-off valve shall be equipped with a blind flange or secure plug before hoses are moved back to receiving vehicle or ship.

Accidental spill/discharge

If an accidental spill or discharge occurs the following actions shall immediately be completed

1. Discharge is stopped.
2. Valves on the discharging ship are immediately closed.
3. Spill/Discharge is reported according to emergency flow chart (appendix 3) to the inner command and to the Safety manager. If a larger spill has occurred the rescue service shall be contacted (phone number: 112).

1.8 ALCOHOL AND DRUGS

Smålandshamn AB have an alcohol and drug policy where the goal is, among other things, an alcohol- and drug free workplace. Personnel residing, where there is ongoing work at the port, are not allowed to be affected by alcohol or drugs.

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitser regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

1.9 SMOKING

During loading and unloading, open fire or smoking must not occur in cargo rooms or on decks adjacent to cargo hatches or on operational quay. Use of open fire or smoking must also not occur where appropriations for such prohibitions are mounted.

1.10 REPAIRS, HOT WORKS

For work involving open fire, hot surfaces, spark-forming tools or electrical equipment that are not approved for use where flammable gases may occur, can only be performed if following criteria are met:

- Written permission issued by the security manager at Smålandshamn AB.
- The person which performing the work holds a valid certificate for hot work.

1.11 VEHICLES TRAFFIC

- Installation and parking of vehicles may only take place at specially designated places.
- The maximum permitted speed within the port area is 30 km/h, 15 km/h at the gate C.
- Specific regulations apply to traffic in individual port areas, as well as general and local regulations issued by authorities.

1.12 DIVING AND WORK BELOW WATER

Diving and work below water may only take place after permission from safety manager at Smålandshamn AB. Form regarding diving permit is available at www.smalandshamn.com

1.13 DAMAGES IN THE PORT AREA

Anyone who, within the port areas or associated fairways, damages vessels, constructions, goods or any other property shall immediately report this to safety manager at Smålandshamn AB.

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitser regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

2. VESSELS/SHIPS IN THE PORT OF OSKARSHAMN

2.1 NOTIFICATION OF VESSELS

If a vessel is entering a port of protection-area or pass through the port, the vessels commander, shipowner or representative for these parts shall report this to the traffic department.

Contact-information:

Traffic 0491-872 10, trafik@smalandshamnar.com

Timmy Randow 0491-872 17, timmy.randow@smalandshamnar.com

Pre-registration must be made early, not later than 24 hours before the ship is scheduled to arrive at port.

The pre-registration is carried out on the form "Ordering of goods-handling-services & goods registration", which can be downloaded at www.smalandshamnar.com

The commander or its representative shall notify the traffic department about time for **departure** and at **all delays**, not later than 3 hours before the ship's departure.

2.2 ORDERING OF GOODS-HANDLING

- For work the following day at 07.00 am, shall the order have been placed not later than 13.30 pm the day before. For overtime work on weekdays not later than 13.30 pm.
- For work on Saturdays, not later than 13.30 pm on Friday.
- For work on Sunday or public holidays, not later than 13.30 pm two days before.
- For work at the day after weekend or public holidays shall the order have been placed not later than 13.30 pm on a regular working day before.

Work can be ordered with a start point at 07.00 am, 09.45 am, 12.45 am for weekdays. For work at other time, according to agreement, NOTE! All overtime work shall be booked provisionally before 11.00 am.

Ordering is carried out in the form "Ordering of goods-handling-services & goods registration", which can be downloaded at www.smalandshamnar.com

Contact-information:

Traffic 0491-872 10 (07:00-15:30), trafik@smalandshamnar.com

Timmy Randow 0491-872 17, timmy.randow@smalandshamnar.com

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitzer regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

2.3 ACCESS TO VESSELS

Except for those who according to the regulatory authority have access to vessels, it is up to the commander of the ship to decide who else can have access to the vessel. However, personnel belonging to Smålandshamn AB shall always be prepared of access in service matters.

For further information, see section "1.5 Safety" in this regulation.

2.4 DELIVERY OF SHIP SUPPLIES

Delivery of ship supplies shall be reported not later than 24 hours before arrival, with information on the carrier, driver and registration number of the vehicle.

2.5 INSPECTION

The Port and Maritime Inspectorate (Coast Guard by delegation) has the right to inspect vessels in accordance with the regulations in the port-order and of this operating regulation.

The commander is obliged to comply with the regulations, and to facilitate the implementation upon inspection.

2.6 TOWING

Towing assistance shall be used in accordance with guidelines and restrictions, see:

<http://www.sjofartsverket.se/pages/30845/Riktv%c3%a4rden%20Sm%c3%a5la%20ndskusten.pdf>

For booking of towage assistance contact Svitze Operations:

+46 31 109710 or segot.operations@svitzer.com

2.7 MOORING, DELAYING, DISPLACEMENT etc.

- Vessels may only be placed, moored or anchored in a place designated by the traffic department. The commander of the vessel shall continuous keep informed of the depth of water at the designated additional, mooring or anchorage location.
- Arrangement of vessels may only take place after permission from the Port

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitze regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

Developed by:	Date:	Edition:
Claes Molldén	2020-08-31	6
Determined by:	Date:	Sida 14 av 29
Niclas Strömqvist	2021-05-11	

Authority. The commander, shipowner or owner of the vessel shall ensure that the vessel is well moored and have satisfying supervision.

- Vessels may not be brought into the port area if there is a risk that the vessel may, due to its condition or other causes, sink, obstruct ship traffic or otherwise pose a danger to order and safety within the port area.
- When mooring, anchoring and delaying, the commander must ensure that other vessels and quays, bridges, cables, lines or other similarities are not damaged, and that vessel-traffic is not unnecessarily obstructed or disturbed.
- Establishing of mooring places, amplification of pipelines, power cables or other lines or cables, pontoons or temporary bridge-connections and similarities may not take place without permission from safety manager.
- The Port Authority may require the commander, shipowner or owner to relocate or delay the vessel or take other actions, if required regarding the order and security of the port. The imposition may be combined with regulations and instructions.
- The commander, shipowner, owner or representative of any of these must immediately notify the safety manager if a ship has sunk, encountered a shallow, rammed a quay-establishment or similarities or have become inoperative.
- The owner or representative of the owner (such as the commander, shipowner or representatives) for other sunken objects, goods that have fallen into the water, oil or other pollutants that have fallen into the water, shall report this to the safety manager. The owner or representative of the owner shall take immediate actions to remove the obstacle or contamination.
- Towing of vessels, goods or other objects must not take place without permission from safety manager.
- When mooring, in connection with arrive or departure, anchoring or delay, if necessary, in consideration of order and safety within the port area, the action shall be taken with assistance of tugboats and coaches.

2.8 BRIDGE/ACCOMODATION LADDER

Devices for access between vessels and quay shall be secure, and constructions of bridges and accommodation ladders shall be of proper order for the purpose.

A safety net shall be rigged and secured below the bridge/accommodation ladder.

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitzer regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

Developed by: Claes Molldén	Date: 2020-08-31	Edition: 6
Determined by: Niclas Strömqvist	Date: 2021-05-11	Sida 15 av 29

Bridge/accommodation ladder shall be appropriately lit during dark.

2.9 FIRE PROTECTION

Vessels equipment regarding fire protection shall be in good condition. For vessels carrying dangerous goods shall the fire protection equipment be in condition for immediate use. The crew shall be educated in- and well acquainted with this handling.

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitser regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

2.10 ACTIONS IN CASE OF FIRE

In case of fire on land, on board ships or on nearby vessels, the following measures must be taken:

- Alarm signal with the ship's siren is emitted
- Fire-fighting preparedness is taken
- Emergency service and security officer are alerted, see section "1.6 Emergency" above
- Actions to fight the fire are taken
- All cargo handling is stopped, and the ship's possible delay is prepared

2.11 SMOKE DEVELOPMENT AND ROTATING OF PROPELLER

Vessels shall ensure that smoke development from main machinery, auxiliary machinery, boilers/furnaces and any other equipment is minimized. If abnormally strong smoke development is observed, shall immediate actions be taken.

Main machinery shall only be used for the time required for vessel manoeuvring.

Rotating of propeller at quay shall only happen after permission from safety manager.

2.12 MOVEMENT OF OWN MACHINE

Vessels that load or unload dangerous goods must always be ready to move for itself, of own machine, at short notice.

2.13 REPARATIONS

External reparations and maintenance of commercial vessels, moored at quays, cannot commence without permission from the safety manager. Rotating of propellers at quay can only happen after permission from safety manager. Excluded are however necessary smaller internal reparations,

- a) Only non-sparking hand tools may be used
- b) The vessel must be able to move at short notice for itself.

2.14 COMBINATION SHIPS

In addition to what the Swedish Maritime Administration and other authorities stipulate, Smålandshamn AB may issue special security regulations

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitser regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

regarding each individual call.

Developed by: Claes Molldén	Date: 2020-08-31	Edition: 6
Determined by: Niclas Strömqvist	Date: 2021-05-11	Sida 17 av 29

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitzer regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

Developed by:	Date:	Edition:
Claes Molldén	2020-08-31	6
Determined by:	Date:	Sida 18 av 29
Niclas Strömqvist	2021-05-11	

3. HANDLING OF GOODS

3.1 LOADING, DISCHARGING, PLACING OF GOODS

Goods, vehicles or other materials shall be handled, placed or put up in a place designated by the traffic department and in such way that port areas, buildings, street pavements, tracks, cranes or others are not damaged, or that fire-streets being blocked, or that danger to persons does not occur.

3.2 SAFETY ACTIONS WHEN LOADING AND DISCHARGING OF VESSELS

Following safety rules applies when loading and discharging at the port.

The rules are based on regulations issued by the Swedish regulations of working environment, the Swedish regulations of ship safety Act and the ILO's "Safety and health in work by port".

- A safety net must be located under the land connection. The net shall be fixed, so that it prevents falling between the ship and the quay.
- The tire must be kept clean and non-slippery.
- Hatches and cutting logs shall be placed and allow enough space for the hatch base.
- The list of dangerous goods (according to the IMDG code) and where the goods are placed, must be handed over to the responsible work management.
- Work platform for hatch base, must have guardrail.
- During section loading or section discharging, there must be safety nets that prevent people or cargo from crashing.
- On Row/row-vessels, disembarkation- and crash-protection must be available at lift openings. Passenger transport is only permitted if it is clearly stated in the lift certificate.
- When driving with an internal combustion engine in the ship, exhaust must be evacuated effectively.
- Safe access routes must be placed, with well lighting in the dark.
- Crew and stevedore shall not work at the same time in cargo rooms.
- During work, only crew members participating in the work of loading/unloading should be in the area of load-handling.
- Personnel shall wear reflective clothing and personal protective equipment.

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitzer regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

- When open, the patent-hatch must be secured with a mechanical locking device.

Responsible for coordinating the working environment during your stay in the harbour is productions manager for Smålandshamn AB:

Phone: 0491-872 10

trafik@smalandshamnar.com

3.3 DANGEROUS GOODS

Dangerous goods shall not be brought to the port area of Oskarshamn until after the pre-registration.

Transportation/handling of dangerous goods shall only be handled by personnel with documented education regarding dangerous goods (lake, railroad and road).

The commander and drivers etc. are in charge for taking appropriate actions concerning fire protection at transport, handling and storing of the dangerous goods.

3.4 STORING OF DANGEROUS GOODS

- When prescribed or required, dangerous goods shall be monitored.
- Dangerous goods shall be kept separated according to the separation chart.

Smålandshamn AB has the right of rejecting especial dangerous goods or big quantities of goods if the security of Oskarshamn's port would be seriously jeopardized through its transport, handling or storing.

Smålandshamn AB has the right of taking appropriate and reasonable actions to eliminate risks as the dangerous goods may entail. The owner or its representative can be charged the involving costs.

Vessels that loads, unloads or have explosive goods, flammable gases or fluids, oxygen-emitting substances onboard in such quantities that risk of personal injury or damage of plant outside of the vessel may exist in case of an accident, must always be prepared that in short notice be able to be moved for itself. Exceptions can be made if there are special reasons, permitted by Smålandshamn AB.

3.5 EMERGENCY ACTIONS

Relevant personnel of the port and commanders onboard, within their respective responsible areas, shall ensure that information of which actions that should be taken at a certain accident or incident regarding dangerous

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitzer regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

Developed by: Claes Molldén	Date: 2020-08-31	Edition: 6
Determined by: Niclas Strömqvist	Date: 2021-05-11	Sida 20 av 29

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitzer regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

3.6 WATCHKEEPING

The commander of a vessels that is loading, discharging or bring dangerous goods onboard shall ensure that the staff is always enough regarding a safe watchkeeping, and that the vessels equipment can be handled when emergency.

If need of watchkeeping with fire personnel, the shipping company shall (the broker) order through an accredited guarding company, not later than the day before.

On vessels that loading, discharging or bring dangerous goods onboard shall, if Smålandshamn AB requires, through the commander's care be a special watchman that either is a part of the crew or with requisite expertise.

Watchman on vessel that loading, discharging or bring dangerous goods onboard shall:

- Be well acquainted with the risks posed by the dangerous goods.
- In the area of competence, monitor compliance of the safety regulations and pay attention to activity in the vicinity of the vessel that may jeopardize safety.
- In the event of danger, alert and/or take other appropriate actions according to "1.6 Emergency" above, depending on the hazard's nature.

3.7 HANDLING OF DANGEROUS GOODS

Dangerous goods shall be handled under the supervision of a person who is well acquainted with current risks and which precautions that may be necessary.

Damage on dangerous goods or incidents must be reported to Smålandshamn AB immediately.

Relevant personnel of the port and commanders onboard shall ensure that the equipment concerning handling of dangerous goods is appropriate and are only used by educated and competent personnel.

Before handling, affected personnel shall be informed of the dangerous goods property/quality and current protective actions.

Goods, railway wagons, vehicles and material must be arranged so that free passage for emergency vehicles is obtained on the way up to the vessel at relevant loading hatches and the gangway.

Smålandshamn AB may prescribe the amount of dangerous goods that may be placed at the same time at Oskarshamn's- and Västervik's port area, considering the dangerous goods in relation to the transport class, possibilities of firefighting and other preventive safety measures.

Dangerous goods shall, at loading, discharging, repositioning at the vessel

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitser regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

Developed by:	Date:	Edition:
Claes Molldén	2020-08-31	6
Determined by:	Date:	Sida 22 av 29
Niclas Strömqvist	2021-05-11	

(flanging), quay-laying and transport, be stored and secured and handled so that they do not fall, tumble, displaces or be exposed to thrusts or other stresses that may damage the content or package.

When loading and unloading, access to the transport route for dangerous goods, ashore and onboard, must not be hindered by other activities or by obstruction.

Areas where dangerous goods are being handled shall be kept clean and free from material.

Work at a place where there is spill shall immediately be stopped and must not be resumed until the spill has been removed. It can only be removed if it can be done without risks being taken regarding concerned workers, and after the advice of an expert has been obtained.

Goods in damaged packages shall be set aside and information must be obtained from an expert on the procedure.

Dangerous goods shall, during handling, be kept separate from other dangerous goods or other goods in accordance with regulations and regulatory requirements.

It is the commander's responsibility to announce regarding the dangerous goods at gangway and onboard of the vessel.

Affected personnel and commander onboard the vessel is responsible for that the dangerous goods do not be transported or handled in weather that can bring serious increase of risks.

When loading and unloading and at handling of dangerous goods, good communication shall be maintained by the commander and relevant personnel of the port.

Affected personnel of the port and commander shall ensure that those areas where dangerous goods are being transported and handled are adequately lighted.

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitser regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

4. BUNKERING

4.1 DEFINITIONS

Receiving vessel – Vessel which through guidance from land or other ship or vehicle receive a bunker.

Bunkering boat – Vessel that leave a bunker to a receiving vessel.

Bunkering vehicle – Tank truck or another vehicle that leave a bunker to a receiving vessel.

4.2 REPORTING

Reporting of bunkering shall be made to the traffic department.

The report must contain information regarding:

- The receiving vessels name.
- The bunkering boat's name.
- Time and place for the bunkering.
- The quantity that shall be bunkered.

4.3 DISTRIBUTION OF RESPONSIBILITIES

Responsible of bunkering at receiving vessel and commander at bunkering boat or driver of bunkering vehicles are required to take all necessary safety measures within the work-areas to prevent that bunkering oil being released in water or on land.

4.4 BEFORE BUNKERING IS STARTED

- All scuppers on receiving vessel and on the bunkering boat must be sealed.
- The venting of the tanks (swan necks) shall be provided with appropriate overfill protection.
- The commander of the bunkering boat or the driver of the bunkering vehicle shall be informed of the maximum pump pressure with which the bunker can be received and the quantity to be filled in each tank.
- Hose from bunkering boat or bunkering vehicle must be securely connected to the connection on board and rigged in such way that it cannot be damaged by the ship's movements.
- Only approved hoses, that have been tested during the last 12-month period may be used.
- Control of all valves that are being used, must be made, and that the valves are placed so that filling takes place at the right tank.
- Safe communication must be established between receiving vessels and

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitzer regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

Developed by:	Date:	Edition:
Claes Molldén	2020-08-31	6
Determined by:	Date:	Sida 24 av 29
Niclas Strömqvist	2021-05-11	

bunkering boats or bunkering vehicles, with the aid of radio communication. Communication shall be maintained until its bunkering is completed and bunkering hose (bunkering arm) is disconnected.

4.5 DURING ONGOING BUNKERING

- Hose connections must continuously be checked concerning leaks.
- During the entire bunkering operation, responsible from receiving vessels shall be present. The person in charge must be in place so that the person in question can immediately order the pump to be interrupted in the event of overfilling or any other requirements
- The oil level in the tanks must be carefully adjusted. Special care should be taken when "topping".

4.6 AFTER FINISHED PUMPING

- The bunker boat's or the bunker vehicle's hose shall be loosed at such way that oil is not to be spilled. Hose shall be fitted with blind flange before return to bunkering boat and brought to bunkering vehicle.

4.7 ACTIONS IN CASE OF SPILL

In the event of an oil spill, the following actions are to be taken immediately:

- Pumping is stopped.
- Valves must be closed immediately on bunkering boat or bunkering vehicle and on receiving vessel.
- Send alarm to Rescue services and safety managers, see Appendix 4 and 5 "Emergency telephone list".
- Follow the steps in section "1.6 Emergency" in this regulation.

4.8 BUNKERING OF LNG

See separate "LNG Operating Regulations" at www.smalandshamn.com

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitzer regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

5. GENERAL REGULATIONS FOR THE OIL PORTS OF SMÅLANDSHAMNAR AB

Everyone who works and resides within the oil ports are obliged to know and follow the regulations that apply to the oil port.

5.1 ADDITIONAL REGULATIONS

At the moment, none.

5.2 THOROUGHFARE

Engine vehicles shall not be driven or parked within EX-classified area. Depot manager or plant manager is responsible for compliance within each depot or plant.

5.3 FIXED HOSE-CRANE AT THE OIL PORT

In order to run the hose-crane in the oil port of Oskarshamn, the crane driver must have a review and a license in written issued by the safety manager of Smålandshamn AB.

5.4 HOT WORK AND USE OF SPARK-FORMING TOOLS

Work concerning open fire, heat, hot surfaces, spark-forming tools or electric equipment that are not approved for using where flammable gases may occur, can only be performed if following criteria are met:

- That the safety distance from the hot work to the pipeline is at least:
 - 25 meters when unloading/loading Class 1 products
 - 15 meters when unloading/loading Class 2 products
 - 10 meters when unloading/loading Class 3 products
- That the performer of work holds a valid certificate for hot work.
- That permission in written is issued by Smålandshamn AB.

Such work-permit can only be issued for a limited time and shall inter alia include requirements of immediate available fire extinguishing equipment and guarding against fire.

5.5 MOBILE PHONES AND RADIO COMMUNICATION DEVICES

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitser regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

Developed by: Claes Molldén	Date: 2020-08-31	Edition: 6
Determined by: Niclas Strömqvist	Date: 2021-05-11	Sida 26 av 29

Shall be spark-free, shielded and explosion-proofed in order of to be used.

5.6 SPILL AND LEAKAGE OF OIL OR CHEMICAL

- In a place where spill and leakage may occur and where permanent device concerning collecting oil- or chemical spill is absent, absorbents shall be available and spill containers shall be used.
- Unconnected manifold-valves, loading hoses or similar shall be blind flanged. In addition of blind covers, gasket and fully numbered of well-tightened bolts shall be used.

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitzer regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

6. VESSEL IN OIL PORT

6.1 GAS VENTILATION

- Suction and blow-out of air from vessels cargo tanks may only, within the port areas, be done through the vessel's ordinary tank ventilation system.
- When vessels are connected to gas-return system ashore, the tank ventilation system must be adapted.
- If suction and blow-out of air must be done through tank door, permission must first be obtained from Smålandshamn AB. The tank door must be fitted with approved, permanently mounted explosion protection.

6.2 SPARK EXTINGUISHER

- Vessels and other floating structures calling at Oskarshamn's and Västervik's oil ports shall be equipped with efficient spark extinguisher at chimney and exhaust-pipe.
- If sparking from the vessels chimney or exhausting-pipe are being observed, shall immediate actions be taken to stop this sparking, even if electricity under steam boiler must be extinguished or the machine must be stopped.

6.3 MOORING

- When mooring vessels in an oil port, only cordage or wire with strap of cordage may be used, unless the quay bollards are fitted with quick-release hooks.
- Mooring may only be made for equipment intended for the purpose.

6.4 DE-FEND

In order to prevent the formation of sparks due to electrical potential differences, vessels in the oil port must be kept well de-fended to the quay or other structure that is in electrical contact with the quay or to another vessel. Particular attention should be paid to vessels at bunkering and lightering alongside one another. There is a risk that the vessels may come into contact in the event of lurching.

6.5 CREW

When handle products, bunkering, drop-off of bale loading and sludge, and other ongoing operations that can bring risks, there shall always be enough crew under the guidance of commander in charge onboard to be able to

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitzer regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

handle eventual emergency.

6.6 WATCHKEEPING

- A Swedish- or English-speaking crewmember shall always be on deck, equipped with valid radio communication device tuned into the channel prescribed by the unloading manager. In the event of situations that may cause danger on board and in the vicinity of the vessel, the watchman shall immediately report to the security manager at Smålandshamn AB.

6.7 SMOKING

- Smoking is forbidden on vessels open deck, bridges or similar, regardless of the cargo that the vessel is carrying.
- To prevent smoking from occurring in unauthorized places, should the commander provide appropriate places. The places shall not be directly accessible from the cargo deck. Doors and valves to areas where smoking is not allowed shall be kept closed.
- Appropriations regarding prohibition against smoking shall be clearly visible onboard.

6.8 REPAIRS

External work of repair and maintenance of commercial vessels moored at quay, shall not be commenced without permission from the safety manager.

Exceptions are necessary internal, smaller repairs.

- Only non-sparking hand tools may be used,
- The vessel shall, with short notice, be able to move for itself.

6.9 PORTABLE ELECTRICAL EQUIPMENT

All portable electrical equipment shall be ATEX- and EX-classified.

6.10 USING VESSEL RADIO AND RADAR

- Where flammable or explosive gases may be present, the vessel's main radio system must not be used for anything other than reception. The transmitter antenna must be switched off.
- Vessels' radar system must not be used.

6.11 PROVISIONING

Provisioning and loading/unloading of supplies and other equipment must be

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitzer regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

reported to the safety manager (ISPS).

Developed by: Claes Molldén	Date: 2020-08-31	Edition: 6
Determined by: Niclas Strömqvist	Date: 2021-05-11	Sida 29 av 29

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitzer regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

Developed by:	Date:	Edition:
Claes Molldén	2020-08-31	6
Determined by:	Date:	Sida 30 av 29
Niclas Strömqvist	2021-05-11	

6.12 CLEANING OF TANK

- A permit regarding cleaning of tank shall be applied for at Smålandshamn AB, not later than 24 hours before the cleaning of tank is intended to take place.
- Tank flushing with water should be carried out in accordance with recommendations issued by ISGOTT, see Appendix 6.

6.13 VESSELS LONG-SIDE OTHER VESSELS

Vessels may not be laid alongside another vessel, which is:

- Loading or unloading products, whose flashpoint is less than 60 °C, or which during the previous trip in any tank, carried such a product without consent from Smålandshamn AB.
- Performing cleaning of tanks, that have contained those products, which flashpoint is under 60 °C without permission from Smålandshamn AB.

6.14 SAFETY-ARRANGEMENTS ON SHORE

Commanders and other relevant personnel on vessels shall be notified regarding the safety-arrangements on shore and, where placeable, their management and administration. Thus, knowledge shall be obtained about:

- a) Location of fire extinguishing equipment
- b) Location of telephones and firehouses, through which the emergency services can be alerted.
- c) Where applicable, location of emergency stops for pumps.

6.15 FIREPROTECTIONS

Vessels fire protection-equipment shall be in good condition. Regarding vessels carrying dangerous goods, fire protection-equipment must be ready for immediate use. The crew shall be educated and well acquainted with its handling.

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitzer regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

6.16 ACTIONS IN THE EVENT OF FIRE

In the event of fire onshore, on vessel or on vessels nearby, the following actions shall be taken:

- Alarm signal with the vessel's siren is emitted.
- Preparedness of firefighting is taken.
- Emergency service and safety manager shall be alerted, see section "1.6 Emergency" above.
- Firefighting-actions are taken.
 - All product valves must be closed.
 - All tank- and bearing shutters must be closed.
 - Unloading of loading-hoses/-arms are being prepared.
- All handling of cargo is stopped, and the vessel's possible delay is being prepared.

6.17 ACTIONS IN THE EVENT OF PRODUCT EMISSIONS

In the event of major product emissions, the following actions shall immediately be taken:

- Any ongoing pumping is stopped.
- Valves onboard and ashore are closed.
- If flammable gas, flammable fluid or product that emits dangerous vapours leaks out, the vessel's siren (corresponding) shall be given alarm signal. Vessels nearby shall at that point stop unloading or loading and take necessary safety actions.
- Emergency service and safety manager are alerted, see "Emergency telephone list" (available in sentry-box and in the operation regulations, www.smalandshamnar.com)

6.18 INFORMATION REGARDING ACTIONS IN THE EVENT OF FIRE OR PRODUCT EMISSIONS

When vessels arrive at the port of Oskarshamn or Västervik, the current port arrangement and operating regulations must be satisfied by the commander.

Actions when incident/accident - external environment.

Anyone who detects an emergency should call for help and/or implement actions that limit emissions, leakage, fire or other damage.

If necessary, external help is called see Appendices 2, 4 and 5, "Emergency ", "Emergency telephone list".

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitzer regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

Developed by:	Date:	Edition:
Claes Molldén	2020-08-31	6
Determined by:	Date:	Sida 32 av 29
Niclas Strömqvist	2021-05-11	

Impact of fuel tank or other accident/incident, e.g. when handling chemical product, hazardous waste or dangerous goods: see paragraphs 1, 2 and 3 below.

Leakage of oil or other chemical products from vessels in the port or other accident/incident on vessel in the port: see paragraphs 2 and 3 below.

Oskarshamn:

1. If leakage occurs on the quay, actions must be taken to prevent the leakage from reaching the wells. Groundwater wells adjacent to the leakage shall be sealed with a sealing cap. Sealing caps can be found in the company's cable cranes in Oskarshamn and in magazine 6. In Västervik they are in the workshop and in magazine 1.
2. Oil absorption material is placed at the entrance to magazine 6, the Gotland Terminal, the oil quay and the workshop. Spill shall be collected, and the waste shall be disposed of as hazardous waste.
3. When emissions to water, the rescue service is called by telephone who decides on and takes any action. Equipment (runs/drains) to limit and manage emissions into the water are stored in the Coast Guard's depot.

Västervik:

1. If leakage occurs on the quay, actions must be taken to prevent leakage from reaching the wells. Groundwater wells adjacent to the leakage shall be sealed with a sealing cap in the workshop.
2. Oil absorption material is placed in the sentry-box. Spill shall be collected, and the waste shall be disposed of as hazardous waste.
3. When emissions to water, the rescue service is called by telephone who decides on and takes any action. Equipment (runs/drains) to limit and manage emissions into the water are stored in the container at the ramp, quay number 4.

7. UNLOADING AND LOADING OF OILS, GASES AND CHEMICALS IN BULK

Loading and unloading of tankers shall be carried out in accordance with recommendations issued by ISGOTT, see Appendix 6 and applicable regulations concerning the oil port.

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitser regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

Developed by:	Date:	Edition:
Claes Molldén	2020-08-31	6
Determined by:	Date:	Sida 33 av 29
Niclas Strömqvist	2021-05-11	

8. BALLASTING OF OIL-, GAS- AND CHEMICAL-TANKERS

8.1 RESPONSIBILITIES

The vessel's commander is responsible for the ballasting-operation. The ballasting-operation shall be supervised by a designated commander.

8.2 ACTIONS WHEN BALLASTING

Shall be carried out in accordance with the recommendations issued by ISGOTT, se Appendix 6 and as well as the current regulations of the oil port.

When ballasting, the same actions as when loading shall be taken when necessary, such as clogging scuppers, checking valves, monitoring of tank filling, monitoring of vessel sides and surrounding water area regarding loose product and interruption of ballasting in the event of blustery thunderstorms.

When ballasting of non-gas-free tanks, special caution shall be taken regarding outpouring flammable gas.

8.3 ACTIONS WHEN DISCHARGING BALLASTING WATER

Shall be carried out in accordance with the recommendations issued by ISGOTT, see Appendix 6 and as well as the current regulations of the oil port.

Oil-contaminated ballasting-water shall be disposed by the one who loading the oil product.

When unloading ballasting-water, the same regulations applies as for other unloading at oil-, gas- or chemical-quay.

Only pure ballasting-water, which has been carried out in separate ballasting-tanks that has not been in connection with loading-tanks, or which have passed the separator with such an effect that the discharged waters oil-content has not exceed 15 ppm.

No dilution of the water shall not take place to obtain 15 ppm or lower oil content.

Edition:	Changes:
6	Changed contact information for Svitser regarding new towing routines, as well as contact information regarding environmental manager and production manager
5	Updated information in section 1.7 and changed Port Security officer
4	Changed name and updated.
3	Changed to actual logo. Changed to make it actual for both Oskarshamn and Västervik.
2	Deleted section in chapter 6. Emergency towing are not relevant.
1	New operating regulations.

PORT REGULATIONS

**Local arrangements- and safety
regulations of the port in Oskarshamn**

**Accepted by town council 2009-01-12
Valid from 2009-03-01**

(Following regulations are described on Swedish)

Oskarshamns kommun föreskriver följande med stöd av 1 § förordningen (1993:1632) med bemyndigande för kommuner och länsstyrelser att meddela lokala föreskrifter enligt ordningslagen (1993:1617).

Inledande bestämmelser

1 §

Grundläggande bestämmelser om allmän ordning och säkerhet på offentlig plats finns i 3 kap. ordningslagen.

Denna hamnordning innehåller de ytterligare bestämmelser om ordning och säkerhet i Oskarshamns hamn som behövs med hänsyn till den verksamhet som bedrivs i hamnen.

För den del av hamnområdet som är offentlig plats gäller även kommunens allmänna lokala ordningsföreskrifter.

Hamnordningen gäller i vatten och på land inom det hamnområde som har markerats på den till hamnordningen bifogade kartan. Hamnområdet förvaltas av Oskarshamns Hamn AB.

2 §

Med hamnmyndigheten i denna hamnordning avses verkställande direktören för Oskarshamns Hamn AB.

3 §

När hamnmyndigheten ger tillstånd enligt denna hamnordning får myndigheten förena tillståndet med villkor.

4 §

Med fartyg förstås i denna hamnordning varje föremål som används för transport på vatten eller varje annat föremål, som kan förflyttas på eller i vatten.

Med fritidsfartyg avses skepp och båtar, som inte används i nyttotrafik eller annan kommersiell verksamhet.

Trafikbestämmelser

5 §

Fartyg ska föras så att fara eller hinder inte uppkommer för annan fartygstrafik och så att andra fartyg, anläggningar eller personer inte skadas. Fartygets befälhavare ska iaktta särskild försiktighet vid passage av plats där det pågår arbete i eller intill vattnet.

6 §

Pråmar, flottar, timmersläp och dylikt, som inte är försedda med styranordning och inte är bemannade, får inte utan hamnmyndighetens särskilda tillstånd framföras inom hamnområdet sammanlänkade till större längd än 100 meter eller större bredd än 20 meter.

Luftfarkost får inte landa inom hamnområdet utan tillstånd av hamnmyndigheten och annan berörd myndighet.

8 §

Ej anmälda fartyg och fritidsfartyg får inte framföras närmare hamnanläggning eller fartyg, förtöjda vid hamnanläggning inom hamnområdet, än 25 meter.

Förtöjning, förhalning, förflyttning m.m.

9 §

Fartyg får endast läggas, förtöjas eller ankras på plats som anvisats av hamnmyndigheten. Fartygets befälhavare ska hålla sig underrättad om vattendjupet vid anvisad tilläggs-, förtöjnings- eller ankarplats.

10 §

Fritidsfartyg får endast läggas eller förtöjas vid sådan plats som är särskilt upplåten för detta ändamål. Fritidsfartyg får läggas eller förtöjas vid annan plats endast med hamnmyndighetens medgivande.

11 §

Uppläggning av fartyg får ske endast efter tillstånd från hamnmyndigheten. Fartygets befälhavare, redare eller ägare ska tillse att fartyget är väl förtöjt och står under betryggande tillsyn.

12 §

Fartyg får inte föras in i hamnområdet om det finns risk för att fartyget på grund av sitt skick eller annan orsak kan komma att sjunka, hindra fartygstrafiken eller på annat sätt utgöra en fara för ordning och säkerhet inom hamnområdet.

13 §

Vid förtöjning, ankring och förhalning ska befälhavare se till att andra fartyg och kajer, bryggor, kablar, ledningar eller liknande inte skadas samt att fartygstrafiken inte onödigtvis hindras eller störs.

14 §

Inrättande av förtöjningsplatser, utläggning av rörledningar, elkablar eller andra ledningar eller kablar, pontoner eller tillfälliga broförbindelser och liknande får inte ske utan tillstånd av hamnmyndigheten.

15 §

Hamnmyndigheten kan ålägga befälhavaren, redaren eller ägaren att flytta eller förhala fartyget eller vidta andra åtgärder, om detta krävs med hänsyn till ordningen och säkerheten i hamnen. Åläggandet kan förenas med föreskrifter och anvisningar.

16 §

Befälhavare, redare, ägare eller ombud för någon av dessa ska omedelbart anmäla till hamnmyndigheten om ett fartyg har sjunkit, stött på grund, rammat kajanläggning eller liknande eller blivit manöverodugligt.

Ägaren eller ombud för ägaren (såsom befälhavare, redare eller ombud för dessa) till annat sjunket föremål, gods som fallit i vattnet, olja eller andra förorenande ämnen som hamnat i vattnet ska göra anmälan om detta till hamnmyndigheten. Ägaren eller ombudet för ägaren ska vidta omedelbara åtgärder för att avlägsna hindret eller föroreningen.

Bärgning av fartyg, gods eller annat föremål får inte ske utan tillstånd av hamnmyndigheten.

17 §

Vid förtöjning i samband med ankomst eller avgång, ankring eller förhalning ska åtgärden vidtas med assistans av bogserbåt och trosshalare om det behövs av hänsyn till ordningen eller säkerheten inom hamnområdet.

Anmälningsskyldighet m.m.

18 §

Om fartyget ska anlöpa hamnskyddsområde eller passera genom hamnen ska fartygets befälhavare, redare eller ombud för dessa anmäla detta till hamnmyndigheten.

Fartygsanmälan ska ske i så god tid som möjligt, dock inte senare än 24 timmar före fartygets beräknade ankomst. Hamnmyndigheten kan, med hänsyn till tidsåtgången för fartygets resa eller annan omständighet, medge kortare anmälningstid eller befrielse från anmälningsskyldigheten.

Befälhavaren ska till hamnmyndigheten anmäla tid för avgång och vid alla förhalningar, senast 3 timmar före fartygets avgång.

Anmärkning: Denna paragraf gäller ej fritidsfartyg.

Lastning, lossning, uppläggning av gods m.m.

19 §

Gods, fordon eller annat materiel ska hanteras, läggas eller ställas upp på plats som anvisats av hamnmyndigheten och på sådant sätt att hamnplaner, byggnader, gatubeläggningar, spår, kranar eller annat inte skadas eller brandgator blockeras eller så att fara för person inte uppkommer.

För anmälan om och hantering av farligt gods finns särskilda anvisningar.

Särskilda ordningsföreskrifter

20 §

Utvändiga reparations- och underhållsarbeten av kommersiella fartyg, förtöjda vid kaj får inte påbörjas utan hamnmyndighetens tillstånd. Sådana arbeten får inte innebära risk för annat fartyg eller hamnanläggningen.

Fartygets befälhavare ska se till att det från fartyget inte kommer ut förorenande ämnen eller avfall i omgivningen. Befälhavaren ska också se till att fartygets verksamhet inte förorsakar oskälig olägenhet för andra hamnanvändare.

22 §

Fartygets befälhavare ska se till att Oskarshamns Hamns Avfallsplan följs vid avfallshantering och -sortering.

23 §

Dykning och undervattensarbeten får ske endast efter tillstånd av hamnmyndigheten. Alla dykarbeten ska märkas ut med dykflagg.

24 §

Rundkörning av propeller vid kaj får endast ske efter tillstånd från hamnmyndigheten.

25 §

Det är förbjudet att fiska inom hamnskyddsområdet.

26 §

Det är förbjudet att bada inom hamnskyddsområdet.

27 §

Den som inom hamnområdet eller i tillhörande farleder skadar fartyg, anläggning, gods eller någon annan egendom ska omedelbart anmäla detta till hamnmyndigheten.

28 §

Under lastning och lossning får öppen eld eller rökning inte förekomma i lastrum eller på däck invid lastlucka eller på operativ kaj. Användning av öppen eld eller rökning får inte heller förekomma där anslag om sådant förbud finns uppsatt.

Tillträde till hamnanläggningen (passagekontroll)

29 §

Utan tillstånd från hamnmyndigheten får inte någon beträda sådan del av hamnen för vilken det genom stängsel, skyltar eller på annat sätt framgår att allmänheten inte har tillträde.

Den som önskar tillträda ett sådant område ska ansöka om tillstånd av hamnmyndigheten.

Ges tillstånd för tillträde, utfärdar hamnmyndigheten en besöksbricka till varje person, vilket utgör ett bevis på tillstånd att tillträda området.

Passagekontrollen kan medföra identitetskontroll, genomsökning av fordon, väskor, bagage eller gods.

Alla är skyldiga att meddela hamnmyndigheten sådana uppgifter som kan inverka på hamnsäkerheten och på den hamn- och sjöfartssäkerhet som avses i ISPS-koden*.

*ISPS= International Ship and Port Security Code utfärdad av International Maritime Organisation 2004. ISPS är internationell tillämpningsföreskrift för sjöfartsskydd.

Den som vägrar att låta sin egendom undersökas eller vars identitet inte kan kontrolleras, får avvisas eller avlägsnas från hamnen.

30 §

Besökare och reparatörer m. fl. till fartygen, ska anmälas av fartygets befälhavare 24 timmar innan ankomsten. Hamnmyndigheten ska ha tillgång till dessa dokument dygnet runt.

Anmälningsskyldigheten omfattar även fartygets besättnings- och passagerarlistor.

31 §

När passagekontroll passerats är alla som vistas inom området underställda de regler som framgår av ISPS-koden, Lag om Sjöfartsskydd och Lag om Hamnskydd.

Detta gäller även personer knutna till företag som inte är involverade i fartygsverksamhet.

32 §

Vid säkerhetstillbud som leder till höjd beredskap kan hela hamnområdet komma att spärras av för allmänheten.

Lasthantering

33 §

Leverans av fartygsförråd ska anmälas 24 timmar före ankomst med upplysningar om transportör, chaufför och registreringsnummer på fordonet.

Undersökning och kontroll

34 §

Delar av hamnskyddsområdet är elektroniskt övervakat. Påträffas någon inom dessa områden görs identitetskontroll, och kontroll av anledning till besöket. Personer som inte har anknytning till sjöfart eller hamnverksamhet kommer att avvisas.

Ansvarsbestämmelser

35 §

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot denna hamnordning kan dömas till påföljd enligt Ordningsslagen, Lag om Sjöfartsskydd, Lag om Hamnskydd och övriga tillämpliga lagar.

Ikraftträdande

Denna hamnordning träder i kraft 2009-03-01.

VÄSTERVIKS COUNTY

REGULATORY CODE

001.7

PORT REGULATIONS FOR PORTS IN VÄSTERVIK'S COUNTY

ACCEPTED BY TOWN COUNCIL 1995-12-21, § 144 TO BE VALID FROM 1996-01-01, WITH MODIFICATIONS ACCEPTED BY TOWN COUNCIL 2001-03-29 § 35 TO BE VALID FROM 2001-05-01

(Following regulations are described on Swedish)

Utöver vad som föreskrivs i ordningslagen (SFS 1993:1617) och i andra lagar, författningar och föreskrifter skall följande föreskrifter om ordning och säkerhet gälla i Västerviks hamn och Gamleby hamn belägna i Västerviks kommun.

Inledande bestämmelser

1 §

Denna hamnordning gäller i vatten och på land inom det område som markerats på de till hamnordningen bifogade kartorna.

2§

Myndighetsutövning enligt denna hamnordning utövas av hamnmyndigheten. Hamnmyndigheten utses av kommunstyrelsen.

När hamnmyndigheten ger tillstånd enligt denna hamnordning får myndigheten förena tillståndet med villkor.

3§

Med fartyg förstås i denna hamnordning varje föremål som används för transport på vatten eller varje annat föremål, som kan förflyttas på eller i vatten.

Med fritidsfartyg avses i denna hamnordning skepp och båtar, som inte används i nyttotrafik eller annan kommersiell verksamhet.

Trafikbestämmelser

4§

Fartyg skall föras så att fara eller hinder inte uppkommer för annan fartygs- trafik och så att andra fartyg, anläggningar eller personer inte skadas. Fartygets befälhavare skall iaktta särskild försiktighet vid passage av plats där det pågår arbete i vattnet.

5§

Pråmar, flottar, timmersläp och dylikt, som inte är försedda med styranordning och inte är bemannade, får inte utan hamnmyndighetens särskilda till- stånd framföras inom hamnområdet sammanlänkade till större längd än 100 meter eller större bredd än 20 meter.

6§

Flygplan får ej landa inom hamnområdet utan tillstånd av hamnmyndigheten och annan vederbörlig myndighet.

7§

Fritidsfartyg får ej framföras närmare fartyg förtöjda inom hamnområdet än 25 meter.

Förtöjning, förhalning, förflyttning m.m.

8§

Fartyg får endast läggas, förtöjas eller ankras på plats som anvisats av hamnmyndigheten.

Fartygets befälhavare skall hålla sig underrättad om vattendjupet vid anvisad tilläggs-, förtöjnings- eller ankarplats.

9§

Fritidsfartyg får endast läggas eller förtöjas vid sådan plats som är särskilt upplåten för detta ändamål. Fritidsfartyg får läggas eller förtöjas vid annan plats endast med hamnmyndighetens medgivande.

10 §

Uppläggning av fartyg får ske endast efter tillstånd från hamnmyndigheten. Fartygets befälhavare, redare eller ägare skall tillse att fartyget är väl förtöjt.

11 §

Vid förtöjning, ankring och förhalning skall befälhavare se till att andra fartyg och kajer, bryggor, kablar, ledningar eller liknande inte skadas samt att fartygstrafiken inte onödigtvis hindras eller störs.

12 §

Inrättande av förtöjningsplatser, utläggning av rörledningar, elkablar eller andra ledningar eller kablar, pontoner eller tillfälliga broförbindelser och liknande får inte ske utan tillstånd av hamnmyndigheten.

13 §

Hamnmyndigheten kan ålägga befälhavaren, redaren eller ägaren att flytta eller förhala fartyget eller vidta andra åtgärder, om detta krävs med hänsyn till ordningen och säkerheten i hamnen. Åläggandet kan förenas med föreskrifter och anvisningar.

14 §

Om det, enligt hamnmyndighetens bedömning, finns risk för att fartyg på grund av sitt skick eller av annan orsak kan komma att sjunka, skadas, hindra fartygstrafiken eller verksamheten eller påverka säkerheten och ordningen i övrigt inom hamnområdet får hamnmyndigheten besluta att fartyget inte får föras in i hamnområdet, att det skall avlägsnas därifrån eller att annan åtgärd skall vidtas för att undanröja faran.

15 §

Befälhavare, redare, ägare eller ombud för dessa skall omedelbart anmäla till hamnmyndigheten om ett fartyg sjunkit, stött på grund eller på annat sätt blivit manöverodugligt inom hamnområdet.

16 §

Ägare till annat sjunket föremål, eller ägarens ombud, skall göra anmälan om detta till hamnmyndigheten. Om föremålet förlorats från ett fartyg skall fartygets befälhavare, redare eller ombud göra denna anmälan. Hamnmyndigheten får ålägga ägaren att inom viss tid föra bort föremålet. Om ägaren inte följer åläggandet eller om det brådskar får hamnmyndigheten föra bort före- målet på ägarens bekostnad.

17 §

Hamnmyndigheten kan föreskriva assistans av bogserbåt.

18 §

Bärgning av fartyg, gods eller annat föremål får inte ske utan tillstånd av hamnmyndigheten.

Anmälningsskyldighet m.m.**19 §**

Om fartyget skall anlöpa eller passera genom hamnen skall fartygets befälhavare, redare eller ombud för dessa anmäla detta till hamnmyndigheten.

Anmälan skall ske i så god tid som möjligt, dock inte senare än 24 timmar före fartygets ankomst. Hamnmyndigheten kan, med hänsyn till tidsåtgången för fartygets resa eller annan omständighet, medge kortare anmälningstid eller befrielse från anmälningsskyldigheten.

Befälhavaren skall till hamnmyndigheten anmäla tid för avgång senast 3 timmar före fartygets avgång.

Anmärkning: Denna paragraf gäller ej fritidsfartyg.

Lastning, lossning, uppläggning av gods m.m.**20 §**

Gods, fordon och annan materiel skall hanteras, läggas eller ställas upp på plats som anvisats av hamnmyndigheten och så att hamnplaner, byggnader, gatubeläggning, spår, kranar eller annat inte skadas eller brandgator blockeras och så att fara för person inte uppkommer.

För anmälan om och hantering av farligt gods finns särskilda föreskrifter.

Särskilda ordningsföreskrifter

21 §

Innan större reparationsarbete, underhållsarbete eller motsvarande arbete påbörjas skall tillstånd inhämtas från hamnmyndigheten.

Innan reparations- eller underhållsarbete från flotte påbörjas skall detta meddelas hamnmyndigheten.

22 §

Innan ett fartyg görs manöverodugligt genom reparation eller motsvarande arbete skall tillstånd inhämtas från hamnmyndigheten.

23 §

Dykning och undervattensarbeten får ske endast efter tillstånd från hamn- myndigheten.

24 §

Rundkörning av propeller vid kaj får endast ske efter tillstånd från hamn- myndigheten.

25 §

Fiske får ej bedrivas så att det försvårar eller stör fartygstrafik eller hantering av fartyg.

26 §

Den som skadar en anläggning eller någon annan egendom inom hamnområdet skall omedelbart rapportera detta till hamnmyndigheten.

27 §

Rökning eller användande av öppen eld, gnistbildande verktyg eller het yta får inte förekomma i fartygs lastrum. Ej heller får rökning eller användande av öppen eld, gnistbildande eller het yta förekomma på fartygs öppna däck under pågående lastning eller lossning. Rökning eller användande av öppen eld får ej förekomma där anslag om sådant förbud finns.

Ansvarsbestämmelser

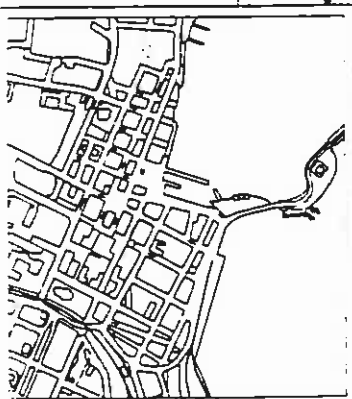
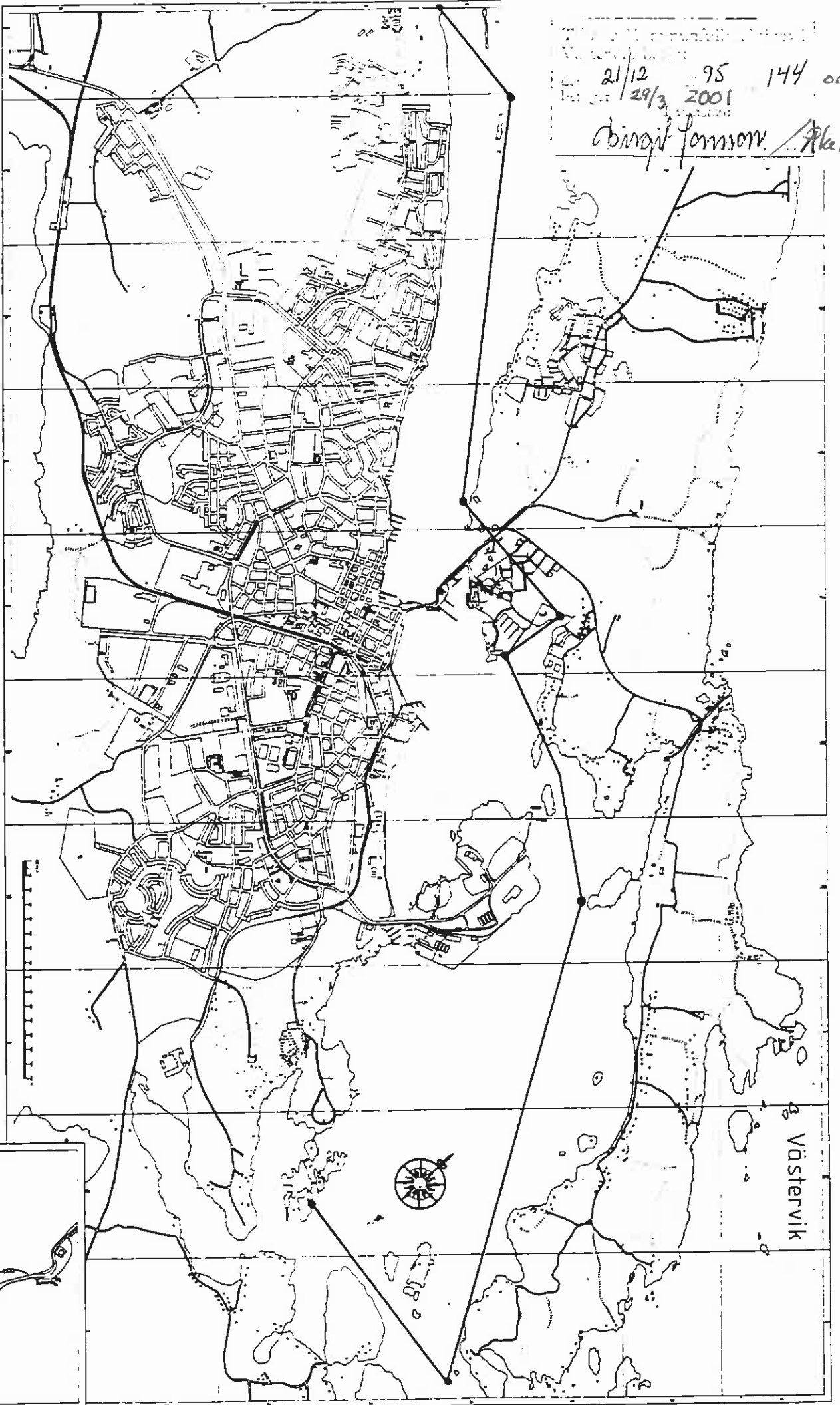
28 §

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot någon av 5–20 §§. 21§ första stycket eller 22–27 §§ i denna hamnordning kan dömas till penning- böter enligt 3 kap 22 § andra stycket ordningslagen.

I ordningslagen finns även bestämmelser om förelägganden och förverkanden.

21/12 95 144 och
29/3 2001

Oliver Jonsson / Åke Åberg



Västervik

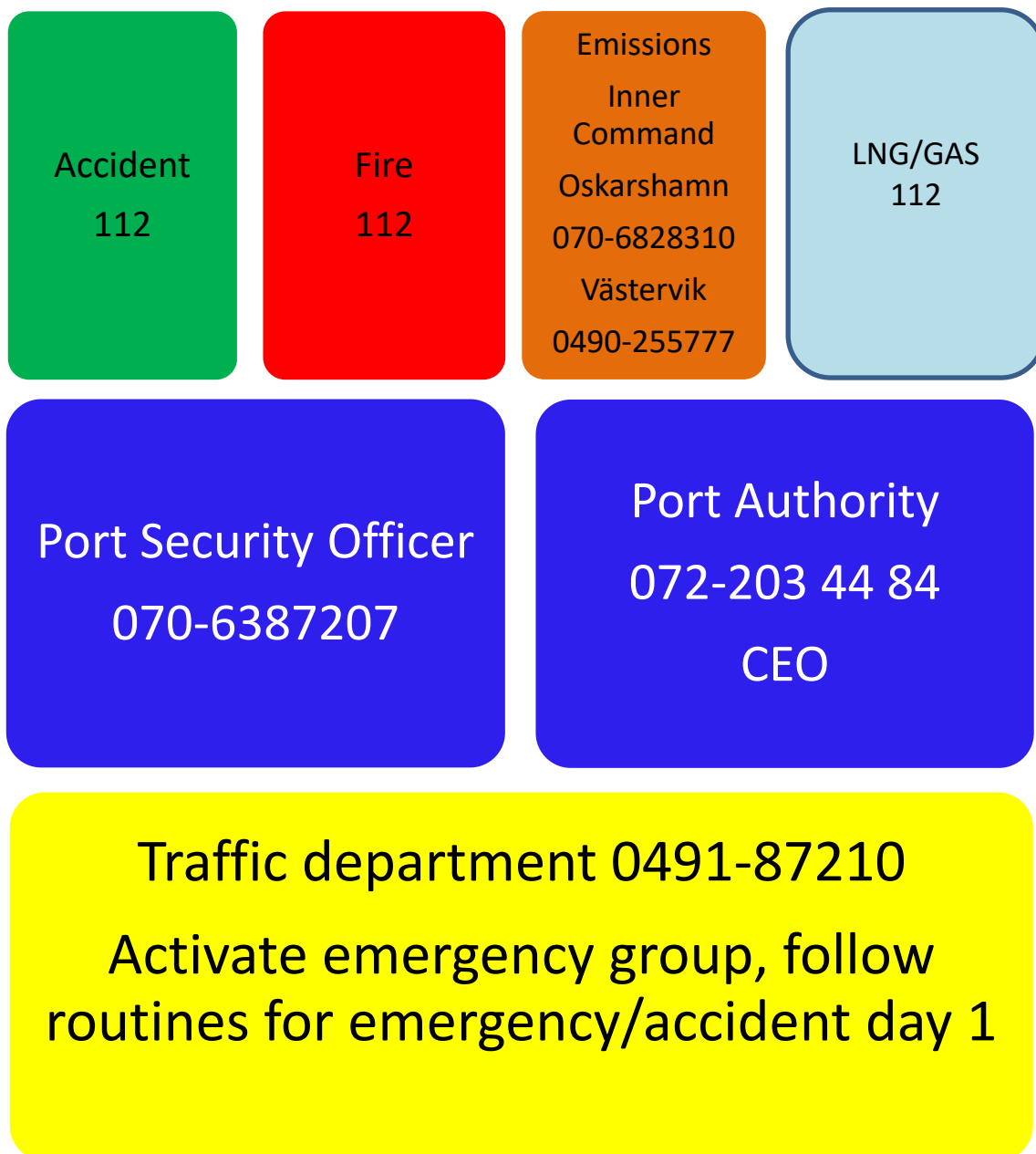
21/12 95 144
29/3 2001

Don't know / 96
96



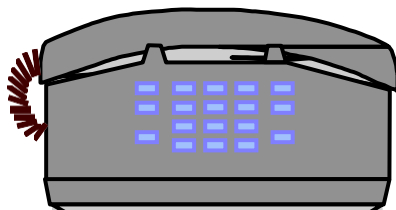
Framtaget av: Claes Molldén	Datum: 2019-01-25	Utgåva: 3
Fastställd av: Niclas Strömqvist	Datum: 2021-05-11	Sida 1 av 1

Emergency flowchart



Framtaget av:	Datum:	Utgåva:
Claes Mollén	2020-03-19	3
Fastställt av:	Datum:	Sida 1 av 1
Niclas Strömqvist	2021-05-11	

Emergency telephone list, Oskarshamn



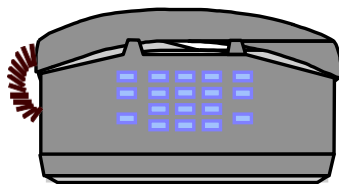
WHEN EMERGENCY, CALL - SOS 112

Contact	Phone number	E-mail
Emergency service, internal commander	070-68 283 10	
Niclas Strömqvist (CEO)	0491-872 16 072-203 44 84	niclas.stromqvist@smalandshamn.se
Erik Larsson (Port Security Officer)	0491-872 07, 070-63 872 07	Erik.Larsson@smalandshamn.se
Head of safety representative (vacant)		
Traffic department	0491-872 10	
The Swedish Work Environment Authority	010-730 90 00	
Coast Guard, Peter Ryman	0491-37 67 00 0708-44 34 83	peter.ryman@kustbevakningen.se
The Swedish Maritime Administration	0771-63 06 85	
Police	114 14	
Hot-/helpline, The Swedish Transport agency	0771-52 00 52	
The Swedish Transport agency, maritime department	0771-50 35 03	
Railroads telephone contingency, hot-/helpline (The Swedish Transport agency)	0771-51 09 20	
Community building office, Environment and health protection (Supervisory authority)	0491-880 00	sbk@oskarshamn.se

Utgåva nr:	Ändring:
1	Claes styrt dokument samt uppdaterat kontaktuppgifter
2	Lagt in Thomas som assisterande PFSO, tagit bort Stefan. Lagt till Niclas
3	Changed name of Port Security Officer

Framtaget av:	Datum:	Utgåva:
Claes Molldén	2020-03-19	3
Fastställt av:	Datum:	Sida 1 av 1
Niclas Strömqvist	2021-05-11	

Emergency telephone list, Västervik



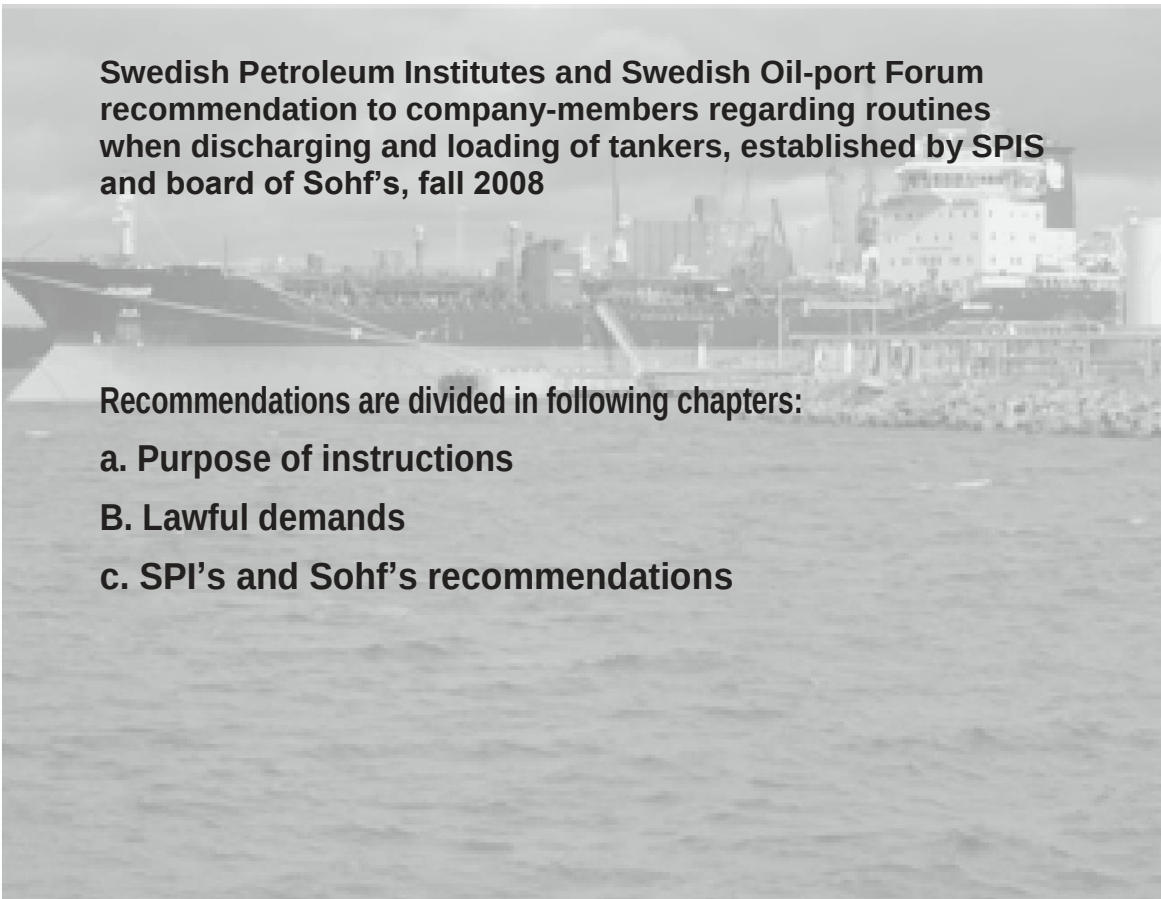
WHEN EMERGENCY, CALL - SOS 112

Contact	Phone number	E-mail
Emergency service, internal commander	0490-25 57 77	0490-255780 Peter Helge
Niclas Strömqvist (CEO)	0491-872 16 072-203 44 84	niclas.stromqvist@smalandshamnar.com
Erik Larsson (Port Security Officer)	0491-872 07, 070-638 72 07	Erik.Larsson@smalandshamnar.com
Head of safety representative (vacant)		
Traffic department	0491-872 10	
The Swedish Work Environment Authority	010-730 90 00	
Coast Guard, hot-/helpline	0776-70 70 00 08-578 976 00	
The Swedish Maritime Administration	0771-63 06 85	
Police	114 14	
Hot-/helpline, The Swedish Transport agency	0771-52 00 52	
The Swedish Transport agency, maritime department	0771-50 35 03	
Railroads telephone contingency, hot-/helpline (The Swedish Transport agency)	0771-51 09 20	
Environment and building office (Supervisory authority)	0490-25 48 25	Hanna Holmberg Hanna.Holmberg@vastervik.se

Utgåva nr:	Ändring:
1	Claes styrt dokument samt uppdaterat kontaktuppgifter
2	Lagt in Thomas som assisterande PFSO, tagit bort Stefan. Lagt till Niclas
3	Changed Port Security Officer

DISCHARGING/LOADING – TANKERS

Edition 2



**Swedish Petroleum Institutes and Swedish Oil-port Forum
recommendation to company-members regarding routines
when discharging and loading of tankers, established by SPIS
and board of Sohfs, fall 2008**

Recommendations are divided in following chapters:

- a. Purpose of instructions**
- B. Lawful demands**
- c. SPI's and Sohfs recommendations**

(Following instructions and regulations are described on Swedish)

Förord

Denna rekommendation har utarbetats av en gemensam arbetsgrupp med representanter från SPI och SOHF.

Rekommendationen baseras på senaste utgåvan av det internationella regelverket ISGOTT, gällande svenska regler och branschgemensamma praxis för att skapa förutsättningar för säker lastning och lossning av tankfartyg. Rekommendationen är godkänd av SPI:s driftkommitté och fastslagen av SPI:s och SOHF:s styrelse.

Utgåva 2 ersätter den tidigare branschrekommendationen om lastning och lossning av tankfartyg som inte längre är giltig.

*Stockholm
December
2008*

SPI och SOHF har lagt ned mycket arbete på att informationen i denna publikation ska vara korrekt.

SPI och/eller SOHF kan dock ej hållas ansvariga om nyttjandet av informationen lett till skada av vad slag 

 må.

A Syftet med instruktionerna

Syftet med detta regelverk är att skapa förutsättningar för en säker lossning och lastning av tankfartyg som levererar petroleumprodukter till medlemsföretagens depåanläggningar. Motsvarande rutiner gäller även vid pumpning mellan cisterner på olika depåer.

Dessa rekommendationer avser att specificera vad som är lämpliga instruktioner i samband med lossning och lastning av fartyg och överpumpning mellan depåer. Avsikten är att de ska användas som en mall för att utforma en verksamhetsanpassad detaljerad instruktion för varje anläggning. Dessutom har varje hamn och depå detaljerade lokala instruktioner som gäller för respektive anläggning.

Detta regelverk utgör SPIs och SOHFs rekommenderade minimikrav. Institutet och Forumet är medvetna om att medlemsföretagen därutöver kan ha företagsspecifika krav som är mer detaljerade

B Lagenliga krav

Enligt MSB's (f.d. Räddningsverkets) föreskrift SÄIFS 1997:9 om öppna cisterner och rörledningar m m för brandfarliga vätskor skall erforderliga instruktioner finnas på användningsstället för drift, fortlöpande tillsyn och underhåll av anordningarna.

I SÄIFS 1990:2 med ändring i SÄIFS 1995:4 om hantering av brandfarliga gaser och vätskor i anslutning till vissa transportmedel finns regler om hantering i anslutning till fartyg. Bl a föreskrivs att ett isolerstycke som förhindrar vagabonderande strömmar i den använda ledningen ska finnas inom sådant område som klassas som riskområde. Dessutom föreskrivs att en säkerhetsvakt som ska övervaka lastning och lossning ska utses av den som ansvarar för hanteringen. Sjöfartsverkets kungörelse SJÖFS 1991:8 med ändring enligt SJÖFS 2005:21 innehåller ett antal regler som berör såväl hamnen som fartyget avseende såväl rutiner som utrustning för lastning och lossning av tankfartyg. Bland annat finns där regler om lasthantering samt krav på upprättande av en ship/shore safety checklist enligt ISGOTT senaste utgåva.

Ett exempel på en sådan checklista upprättad enligt ISGOTT finns i bilaga 1.

ISPS – International Ship Port Security och lag om Sjöfartsskydd. Sedan den 1 juli 2004 gäller det internationella regelverket om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar för alla fartyg av viss storlek i internationell trafik. Den 1 januari 2007 trädde lagen om Sjöfartsskydd, SFS 2006:1209 i kraft. Regelverken syftar till att skydda sjöfartssektorn mot grova våldsbrott, bland annat terrorism. Varje hamn har lokala instruktioner om hur ISPS-reglerna och lagen om Sjöfartsskydd tillämpas.

C

SPIs och SOHFs rekommendationer

SPI och Sohlf rekommenderar att medlemsföretagen följer följande rutiner.

- Mellan hamnen och respektive depåoperatör bör finnas ett avtal upprättat "Rörledningsavtal" som bland annat reglerar en beskrivning av anläggningen, hamnens åligganden och ansvar samt nyttjarens användande och ansvar för anläggningen och samordningsansvaret vid nyttjande av anläggningen. En grund för avtalet är överenskommet mellan SPI och SOHF (bilaga 2)
- Utrustning och rutiner beskrivna i SPIs och SOHFs Miljöpraxis bör tillämpas.
- Lokala hamn- och depåinstruktioner ska följas.
- Vid lossning av fartyg eller överpumpning mellan depåer ska den mottagande depån utse en ansvarig för operationen (loadingmaster).
- Vid lastning av fartyg ska den överlämnande depån utse en ansvarig för operationen (loadingmaster) Det mottagande fartyget är dock självt ansvarigt för att ge tillstånd till pumpstart, samt för att ge besked om begränsningar eller stopp för pumpningen med hänsyn till tillgängligt lastutrymme ombord eller andra förhållanden av betydelse för lastningsoperationen.
- Den som utses till loadingmaster ska ha lämplig kompetens för uppgiften genom intern och extern utbildning.
- Ledningssystem och ventiler i hamnar och på depåer ska vara märkta.
- En situationsplan över anläggningen upprättas där pumpvägar till respektive cistern redovisas.
- Det internationella regelverket ISGOTT, senaste utgåva, ska tillämpas.
- Före lossning kontrolleras att den kvantitet som ska lossas ryms i mottagande cistern/ cisterner.
- En ship/shore safety checklist ska upprättas innan lossningen eller lastningen påbörjas (se bilaga 1).
- En lasthanteringsplan upprättas innan lossningen eller lastningen startar. Om fartyget ska lossa flera produkter startas arbetet med den första produkten enligt lasthanteringsplanen och den följs fram till cisternen innan nästa produkt startas. Detta görs för att säkerställa att rätt produkt går till rätt cistern.
- En av hamnen och oljebolagen godkänd säkerhetsvakt och en ledningsvakt ska finnas på plats. För att bli godkänd ska säkerhetsvakten ha genomgått grundutbildning och därefter repetitionsutbildning vart tredje år. Under lossningen eller lastningen förs journaler över arbetet.
- Personal som arbetar inom anläggningen ska använda föreskrivna skydds- och varselkläder.
- Personal som arbetar på kajerna ska bära flytväst.
- Dokumenterade rutiner för åtgärder vid skiftbyten ska finnas.
- Kontroller görs av hamnens och depåns ledningssystem.
- Aktuell larmlista överlämnas till ansvarigt befäl på fartyget.
- För varje lossning eller lastning av en produkt upprättas en checklista principiellt i enlighet med bilaga 3.
- Alla som arbetar med lossningen/lastningen har rätt och är skyldiga att stoppa pågående pumpning om han/hon misstänker att något fel föreligger.

26.3

Checklista för säkerhet ombord och på land

direktöversättning av the Ship/Shore Safety checklist i ISgott utgåva 5

Genom användning av checklistor skapas också en dokumentation över genomförda kontroller.

Dessutom bör det finnas ett system för avvikelserapportering och åtgärdande av felaktigheter.

26.3.1 Allmänt

Ansvar för att hantering av last och andra aktiviteter sker på ett säkert sätt när ett fartyg ligger i hamn delas av fartygets befälhavare och ansvarig hamn/terminal -chef. Innan lastning eller lossning av gods eller hantering av ballast påbörjas, bör befälhavaren eller hans representant och hamn/terminal -chefen kontrollera följande punkter:

- Godkänna lastnings/lossnings planen skriftligen, den skall ange maximala mängder gods för lastning eller lossning.
- Godkänna en handlingsplan för en eventuell nödsituation under lastning/lossning skriftligen.
- Fylla i och skriva under "Checklista för säkerhet ombord och på land".

Hamn/terminal kan överlämna en säkerhetsskrivelse till befälhavaren på inkommande fartyg som informerar om hamnens/terminalens förväntningar på att man respekterar det delade ansvaret för att alla aktiviteter i hamn sker på ett säkert sätt och i samarbete med landpersonal och besättningen på fartyget. Ett exempel på en sådan skrivelse ges i kapitel 26.3.4.

Även om "Checklista för säkerhet ombord och på land" främst riktar sig till aktiviteterna på ett tankfartyg i operativ drift, är det brukligt att samma handlingsschema används när tankfartyg ligger vid kaj för att utföra tankrengöring.

26.3.2 Användaranvisning

Anvisningar för att fylla i checklistan och hjälp med ifyllning vid speciella tillfällen står med i kapitel 26.4. De har ställts upp för att hjälpa hamn/terminal -chefen och befälhavaren när de skall använda sig av den allmängiltiga "Checklistan ombord och på land".

Befälhavaren och hans besättning skall följa dessa regler till fullo under hela fartygets vistelse i hamn. Hamn/terminal -chefen och honom underställd personal skall göra detsamma. Båda parter åläggs att samarbeta fullt ut för att uppnå det ömsesidiga målet, säkra och effektiva operationer.

Ansvar för utlåtanden i checklistan har rättslig kraft när den är påskriven. Parterna godkänner sitt ansvar i och med att man kryssar eller skriver sina initialer i rätt rutor och slutligen skriver under sist i checklistan. När checklistan är underskriven preciserar checklistan den lägsta godtagbara insatsnivån från båda parter för att garantera säkra lastoperationer och aktiviteter och fungerar som en överenskommelse på alla berörda punkter.

Några av checklistans punkter gäller enbart fartygens skyldigheter och ansvar, andra gäller enbart hamn/terminal skyldigheter och ansvar andra statuerar parternas delade gemensamma skyldigheter och ansvar. Skuggade fält används när det är den ena parten som avses, men fartyget eller terminalen får fylla i sådana fält också om så anses lämpligt.

Ifall en av parterna har fyllt i och skrivit på sina skyldigheter och ansvar så betyder inte det att den andra parten inte behöver precisera sig. Det förväntas klargöra var och ens ståndpunkter hos de ansvariga för båda parter från början och under hela tiden som fartyget ligger i hamn.

Ansvarigt befäl ombord bör själv ta upp alla tänkbara ansvarsdetaljer på fartyget i fråga och fylla i de motsvarande fälten i checklisten. På samma sätt bör ansvarig på hamn/terminal gå igenom hamnens/terminalens förutsättningar och kryssa i de fält som berörs. Medan de ansvariga på båda sidor fullföljer detta så övertygar de sig om att deras och motpartens säkerhetsstandard är acceptabel. Det kan kräva följande åtgärder:

- Bekräfta att en tillförlitlig kompetent person har fyllt i checklisten helt och korrekt.
- Gå igenom varandras handlingar såsom, certifikat besiktningsdokument, loggböcker underhållsjournaler och andra handlingar som kan vara relevanta i sammanhanget.
- Gemensam inspektion/kontroll kan utföras när det bedöms erforderligt.

För den gemensamma säkerheten skall en terminal/ hamn ansvarig och en ombord-ansvarig, innan lasthantering i hamn påbörjas och under lastningen/lossningen fort-löpande göra kontroller av fartyget för att försäkra sig om att fartyget på ett effektivt sätt fullgör sina åtaganden, på ett sådant sätt som överenskommits i checklisten för säkerhet ombord och på land. Ett liknande kontrollförfarande skall tillämpas iland. För den händelse det uppdagas att de lägst ställda säkerhetskraven (minimikraven) inte uppfylles, kan endera parten begära att lasthantering, ballasthantering eller annan aktivitet stoppas tills tillfredsställande korrigerande åtgärder vidtagits.

26.3.3 Checklistans sammansättning

Checklisten för säkerhet ombord och på land består av fyra delar, de två första (A och B) avser hantering av bulklast i flytande form. Dessa delar (A och B) är tillämpliga på all hantering. Del A hänvisar till de delar som kräver inspektion kontroll) och del B till de delar som kan överenskommas muntligt mellan parterna.

Del C avser de tillägg som behöver beaktas vid hantering av bulklast bestående av kemikalier och del D de tillägg som behöver beaktas vid hantering av flytande gaser i bulkform (LPG och LNG).

Säker hantering kräver att alla relevanta åtaganden övervägs och att det gemensamma ansvaret för pålitligheten i överenskommelsen är accepterad, antingen gemensamt eller enskilt av parterna.

Ifall en av parterna inte är beredd att acceptera ett tilldelat ansvar, måste en notering göras i anmärkningskolumnen och ett övervägande måste göras, huruvida lasthantering kan påbörjas eller fortgå.

Ifall en speciell fråga i checklisten, efter övervägande kan betraktas som ej tillämplig för fartyget eller för hamnen/terminalen eller för den planerade lasthanteringen, måste en notering om detta göras i anmärkningskolumnen.

26.3.4 Register över kolumnen för koder

Bokstäverna a, P eller r i kolumnen för koder anger följande:

a/ (överenskommelse). Detta anger en överenskommelse eller ett förfarande som skall noteras i checklistans kolumn för anmärkningar, eller skall en ömsesidig, för båda parterna acceptabel annan överenskommelse träffas.

P/ (tillstånd). För den händelse att ett nekande svar angivits till påstående under kod P, skall lasthantering eller annan aktivitet ej påbörjas, förrän skriftligt tillstånd erhållits från lämplig myndighet.

r/ (fortlöpande kontroll). Detta anger punkter i checklistan som fortlöpande skall kontrolleras i lämpliga intervaller. Intervallerna kan överenskommas mellan parterna och skall vara angivna i överenskommelsen (deklarationen).

Den ömsesidiga överenskommelsen (deklarationen) skall inte påtecknas förrän båda parter har inspekterat, kontrollerat och godkänt sina respektive åtaganden och ansvarighets deklarerationer.

26.3.5 Checklista för säkerhet ombord och på land

Fartygets namn _____

Kajplats _____

Ankomstdatum _____

Hamn _____

Ankomsttid _____

Del "A"- Flytande bulk Allmänt – Besiktning av utrustning

Cisterner flytande bulk- Allmänt	Fartyg	Terminal	Kod	Kommentarer
1. Passage mellan fartyget och land sker på ett säkert sätt. Säkert tillträde finns mellan fartyg och kaj.			R	
2. Fartyget är säkert förtöjt.			R	
3. Det överenskomna kommunikationssystemet mellan hamn och fartyg fungerar som det ska.			A R	System: Backup-system:
4. Nödbogseringswirar är rätt riggade och i rätt läge.			R	
5. Fartygets brandslangar och brandsläckningsutrustning är utplacerade och klara för användning.			R	
6. Hamnterminalens brandslangar och brandsläckningsutrustning är utplacerade och klara för användning.			R	
7. Fartygets egna last- och bunkerslangar, rörledningar och manifoldrar är i gott skick och lämpliga för avsett bruk.				
8. Hamnterminalens last- och bunkerslangar eller lastarmar är i gott skick, korrekt monterade och lämpliga för avsett bruk.				
9. Rörsystemet för överföring av lasten är tillräckligt tätt och tömt för att blindflänsar säkert skall kunna öppnas innan lastarmar/slangar kopplas.				
10. Öppningar(spygatt) i relingen är ordentligt tätade och spillkärl står på plats och är tomma.			R	
11. Tillfälligt borttagna tätningar i öppningar (spygatt) i relingen övervakas kontinuerligt.			R	
12. Spill på kajer och i uppsamlingsanordningar på land hanteras korrekt.			R	
13. Fartygets oanvända last- och bunkeranslutningar är blindflänsade och				

fullbultade.				
14. Hamnterminalens oanvända lastledningar och bunkeranslutningar är ordentligt blindflänsade och fullbultade.				

	Fartyg	Terminal	Kod	Kommentarer
15. Alla last-, ballast- och bunkertankluckor är stängda.				
16. Sjöventiler och överbordventiler, är när de ej används, stängda och synbart säkrade.				
17. Alla ytterdörrar, portar och ventiler i hytter, förråd och maskinutrymmen är stängda. Maskinrummets utsläpps-ventilation får stå öppen.			R	
18. Fartygets brandbekämpningsplan finns tillgänglig.				

Ifall fartyget är utrustat med ett inertgassystem (IGS), eller om ett sådant krävs, bör följande utrustning besiktigas:

Inert gassystem	Fartyg	Terminal	Kod	Kommentarer
19. Fast monterad tryck- och syremätningssystem med registrering fungerar utan anmärkning.			R	
20. Alla lasttankar har positivt tryck (övertryck) och en syrehalt på högst 8% (vol.).			P R	

Del "B"- Flytande bulk Allmänt – Muntlig verifiering

Cisterner flytande bulk- Allmänt	Fartyg	Terminal	Kod	Kommentarer
21. Fartyget är klart att manövreras för egen maskin.				
22. Det finns alltid en kvalificerad person på däck som kan överblicka alla aktiviteter ombord och på kajen.				
23. Det finns tillräckligt med personal ombord och på land för att agera i nödsituation.				
24. Rutiner har överenskommit om hanteringen av last, ballast och bunkertankar.				
25. Nödsignal och rutiner för hur nödstoppsproceduren skall tillämpas av fartyget och hamn/terminal har överenskommit och förstås.				
26. Produktsäkerhetsdatablad (MSDS) för hantering av last har utväxlats, om efterfrågat.				

27. Farorna med den hanterade lastens giftiga ämnen har identifierats och uppfattats och förstås.				Innehåll av H ₂ S: Innehåll av bensen:
---	--	--	--	--

Cisterner flytande bulk- Allmänt	Fartyg	Terminal	Kod	Kommentarer
28. Ett uttag på land för brandsläckning med standard koppling (Internationell standard) finns tillgängligt.				
29. Det överenskomna tankventilationssystemet kommer att användas.			A R	Metod:
30. Kraven för sluten hantering (closed operation) har överenskommits.			R	
31. P/V-systemet har kontrollerats.				
32. När gasåterföringsledning är ansluten har driftsparametrarna klargjorts och överenskommits.			A R	
33. Oberoende högnivå larm har testats och fungerar, om sådant finnes			A R	
34. Lämplig isolerutrustning (isolerfläns) är monterad mellan fartyget och landinstallationerna.			A R	
35. Ledningar på land är utrustade med backventiler, eller så har tillvägagångssätt för att undvika återfyllning diskuterats.			P R	
36. Rökrum har bestämts och restriktioner mot rökning respekteras.			A R	Utvalda rökrum:
37. Regler för oskyddade lampor respekteras.			A R	
38. Krav på explosionssäkra mobiltelefoner, telefoner och personsökare ombord och på land respekteras.			A R	
39. Ficklampor är av godkänd typ.				
40. Fasta VHF/UHF-sändare/ mottagare och AIS-utrustning står i rätt driftläge eller är avstängda.				
41. Bärbara VHF/UHF-sändare/ mottagare är av en godkänd typ.				
42. Fartygets radiosändarantennar är jordade och radaranläggningarna är avstängda.				
43. Förlängningssladdar till portabel elektrisk utrustning inom riskområdet är bortkopplade från elnätet.				
44. Luftkonditioneringsenheter av fönstertyp är fränkopplade.				

Cisterner flytande bulk- Allmänt	Fartyg	Terminal	Kod	Kommentarer
45. Övertryck bibehålls i personalutrymmen ombord, och ventilationsöppningar som kan släppa in ångor från lasten hålls stängda.				
46. Åtgärder har vidtagits för att säkra tillräcklig mekanisk ventilering av pumprummet.			R	
47. Eventuell nödutrymning är förberedd.				
48. Kriterier för maximal sjögång och vindstyrka har bestämts.			A	Stoppa lastning/lossning vid: Koppla ifrån vid: Lägg ut från kajen vid:
49. Säkerhetsprotokoll har etablerats mellan fartygets SSO och Hamnens PFSO ifall det anses nödvändigt.			A	
50. Vid behov har tillvägagångssätt fastställts för hur kvävgas skall levereras från land, antingen för att rensa eller inerta fartygets tankar eller för att tömma ledningarna till fartyget.			A P	

Ifall fartyget är utrustat med ett inert gassystem, (IGS), besvaras följande frågor muntligen:

Inert gassystem	Fartyg	Terminal	Kod	Kommentarer
51. IGS-systemet fungerar och kan användas utan anmärkning.			P	
52. Däck tätningar eller motsvarande fungerar utan anmärkning.			R	
53. Vätskenivåerna i tryck- och vakuumventilerna är de rätta.			R	
54. Fasta och bärbara syremätare är kalibrerade och fungerar utan anmärkning.			R	
55. IG-ventilen på varje tank, om sådan finnes, är rätt inställd och låst.			R	
56. Ansvarig personal för lastnings/lossnings arbete har kännedom om att hanteringen skall avbrytas och att hamnen/terminalen skall informeras om fel uppstår på inert gasanläggningen.				

Om fartyget är utrustat med system för tankrengöring(spolning) med råolja, (COW) som avses använd bör följande frågor besvaras muntligen:

Inert gassystem	Fartyg	Terminal	Kod	Kommentarer
57. Förhandschecklistan för COW- utrustningen som bifogas i COW-manualen har fyllts i korrekt.				
58. COW-checklistorna före, under och efter användning återfinns också i manualen och de används.			R	

Om fartyget avser att rengöra lasttankar vid kaj, besvaras följande frågor:

Inert gassystem	Fartyg	Terminal	Kod	Kommentarer
59. Rengöring av lasttankar har planerats ske under den tid som fartyget ligger i hamn.	Ja/Nej*	Ja/Nej*		
60. Om "Ja"; tillvägagångssätt och godkännande för rengöring av lasttankar är klart och överenskommet.				
61. Tillstånd har beviljats för aktiviteter som medför utsläpp av petroleumgaser.	Ja/Nej*	Ja/Nej*		

*Stryk Ja eller Nej för att välja

Del "C"- Flytande kemikalier i bulk – Muntlig kontroll

Cisterner flytande kemikalier	Fartyg	Terminal	Kod	Kommentarer
1. Produktsäkerhetsdatablad (MSDS) finns tillgängliga med nödvändiga uppgifter för säker hantering av lasten.				
2. Tillverkarens inhibitorcertifikat har tillhandahållits, när detta är tillämpligt.			P	
3. Tillräcklig skyddsutrustning och skyddskläder (inklusive bärbar andningsapparat) finns till omedelbart förfogande och är lämplig för den produkt som hanteras.				
4. Åtgärder vid oförutsedd direkt personkontakt med lasten har överenskommits.				
5. Pumphastigheten är anpassad till det automatiska avstängningssystemet om sådant används.			A	

6. Tankpejlingssystem och larm är korrekt inställda och i gott skick.				
---	--	--	--	--

11 (33)

Cisterner flytande kemikalier	Fartyg	Terminal	Kod	Kommentarer
7. Bärbara gasdetektorer för de hanterade produkterna är lätt tillgängliga.				
8. Information om brandsläckningsutrustning och tillvägagångssätt vid brand har utväxlats.				
9. Lastslangar är av lämpligt material och resistent mot exponering av produkten i fråga.				
10. Hantering av lasten utförs via det fast installerade rörsystem.				
11. Om så krävs så finns det en plan för överföring av kvävgas från land, antingen för att rensa tankar, eller för att rensa rörledningar ombord.				

Del "D"- Flytande gas i bulk – Muntlig kontroll

Cisterner komprimerade kemikalier	Fartyg	Terminal	Kod	Kommentarer
1. Produktsäkerhetsdatablad (MSDS) finns tillgängliga med nödvändiga uppgifter för säker hantering av lasten.				
2. Där det befins lämpligt tillhandahålls ett intyg från en tillverkare av inhibator som hämmar kemikalien i fråga vid nödfall.			P	
3. Sprinklersystemen är klara för omedelbar användning.				
4. Tillräcklig skyddsutrustning och skyddskläder (inklusive bärbar syrgas) finns till omedelbart förfogande och är lämpliga för den produkt som hanteras.				
5. Tomutrymmen är erforderligt inertade eller där så krävs fyllda med torr luft.				
6. Alla fjärrstyrda ventiler fungerar.				
7. Erforderliga lastpumpar och kompressorer till är i gott skick, och rekommenderade maximala arbetstrycken har gemensamt överenskommits mellan fartyg och terminal.			A	
8. Styrutrustning för kondensering eller avkokning är i gott skick.				

Cisterner komprimerade kemikalier	Fartyg	Terminal	Kod	Kommentarer
9. Gasdetektorerna har ställts in efter inspektion av lastens egenskaper, kalibrerats och testats och befinns vara i gott skick.				
10. Tankmätningssystem och larm är korrekt inställda och i gott skick.				
11. Nödstoppsystemet har testats och fungerar som det ska.				
12. Ansvarig ombord och på hamn/terminal har informerat varandra om hur snabbt ESD- ventiler, automatiska ventiler eller liknande utrustning ska stängas.				
13. Anvisningar har utväxlats mellan ansvarig ombord och på hamn/terminal om vilka maximala/minimala temperaturer och tryck som den hanterade lasten får hålla.				
14. Lasttankarna skyddas från oavsiktligt överfyllning under hela tiden som lasthantering pågår.				
15. Kompressorummet är ordentligt ventilerat, elmotorrummet är ordentligt tryckreglerat och alarmsystemet fungerar korrekt.				
16. Lasttankarnas säkerhetsventiler är korrekt inställda och de faktiska inställningarna är klart och tydligt angivna. <i>(Skriv in dem nedan.)</i>				

Behållare nr. 1 Behållare nr. 5 Behållare nr. 8 Behållare nr. 2 Behållare nr. 6 Behållare nr. 9 Behållare nr. 3 Behållare nr. 7 Behållare nr. 10 Behållare nr. 4

Bekräftelse på överenskommelse.

Undertecknade har gått igenom alla punkter i del A och B, och när så krävts även del C eller D enligt instruktionerna, och vi har försäkrat oss om att våra påståenden är korrekta efter att ha tagit reda på all ingående information.

Vi har även överenskommit om hur de upprepade kontroller skall gå till, som är erforderliga och vidare överenskommet att de element i (punkter/avsnitt) checklistan som är markerade med ett "R" bör åter kontrolleras inom ett tidsintervall som inte får överstiga timmar.

Om vi får kännedom om att någon av punkterna skulle ändras från nuvarande tillstånd så kommer vi att omedelbart meddela den andra parten.

För fartyget	För Hamnen/Terminalen
Namn _____	Namn _____
Titel _____	Titel _____
Signatur _____	Signatur _____
Datum _____	Datum _____
Tidpunkt _____	Tidpunkt _____

Lista över utförda upprepade kontroller:

Datum:			
Tidpunkt:			
Fartygsansvariga signatur:			
Terminalansvariga signatur:			

26.3.6 Exempel på Säkerhetsbrev

Företag:

Terminal:

Datum:

Befälhavaren SS/MV:.....

Hamn:

Ansaret för att lasthantering och andra aktiviteter skall ske på säkraste sätt under Ert fartygs anlop avilar Er, i egenskap av fartygets befälhavare och den ansvarige representanten för hamnen/terminalen. Vi önskar därför att innan aktiviteterna påbörjas, be om Er fulla medverkan och förståelse för innehållet i de säkerhetsföreskrifter som behandlas i "Checklista ombord och på land". Listan baserar sig på säkra metoder och rutiner som antagits inom olje- och tankfartygbranscherna.

Vi förväntar oss att Ni, och Er besättning, noga följer dessa regler under hela Ert fartygs vistelse i hamnen. För vår del, försäkrar vi att vår personal kommer att göra detsamma, och samarbeta fullt ut med Er med det gemensamma målet, säkra och effektiva aktiviteter.

Innan aktiviteter påbörjas och fortlöpande under hela Ert fartygs anlop i hamnen, kommer någon ur hamnpersonalen att tillsammans med ombordansvarig, om så anses nödvändigt att utföra rutinkontroller av Ert fartyg. Detta för vår ömsesidiga säkerhet. Avsikten med dessa kontroller, är att vi vill försäkra oss om att överenskommelsen som avses i "Checklista ombord och på land" åtföljs och hanteras på ett godtagbart vis. Om det bedöms att korrigerande åtgärder befinns nödvändiga, kan vi inte tillåta att lossningen/lastningen startar. I det fall de redan har startats, måste de snarast avbrytas.

På samma sätt är Ni uppmanad att avbryta pågående lossning/lastning ifall Ni anser att säkerheten är hotad med anledning av någon handling av vår personal eller någon av vår utrustning.

Säkerhetsföreskrifterna måste följas och är inte förhandlingsbara

Vi ber Er vänligen att bekräfta emottagande av denna skrivelse genom att påteckna och returnera den bilagda kopian.

Med vänliga hälsningar

Namnteckning:

Terminalansvarig:.....

Vakthavande loadingmaster:.....

Kontaktvägar:

Namnteckning:

Befälhavare

Fartyg:

Datum/klockslag:

26.4

Vägledning för att fylla i Checklista för säkerhet ombord och på land

Del "A"- Cisterner flytande bulk Allmänt – Besiktning av utrustning

1. **Passage mellan fartyg och land sker på ett säkert sätt.**

Landgång eller motsvarande bör vara placerad så långt ifrån fartygets manifold som är möjligt.

Tillträde till fartyget bör ske på ett säkert sätt och kan förslagsvis bestå i en lämplig landgång eller fallrepstrappa med ett ordentligt fastsatt säkerhetsnät i anslutning till den.

Särskild uppmärksamhet säkert tillträde till fartyget skall iakttas när höjdskillnaden mellan fartygets relingsport och kajen eller motsvarande är stor eller kan förmodas bli stor efter hand.

Ifall hamnens/terminalens landgång inte kan användas utan fartygets egen landgång tas i bruk, bör tillräckligt stort utrymme ges för landgången att löpa in på kajen så att den även får stort fritt utrymme att röra sig på. På så vis kan man erhålla en säker passage mellan fartyg och land oavsett tidvattenhöjningar/-sänkningar och andra förändringar i fartygets fribord, alltså avstånd mellan vatten och däck.

Intill landgången på land skall ordentlig livräddningsutrustning finnas tillgänglig, installerad av hamnen/terminalen. En livboj skall finnas tillgänglig ombord intill landgång eller fallrepstrappa.

Vägen ombord bör vara ordentligt upplyst vid mörker.

Personer som inte har något giltigt ärende ombord, eller som inte har kaptenens tillåtelse, ska inte få tillträde till fartyget.

Hamnen/terminalen bör kontrollera tillträde till kajen enligt i överensstämmelse med fartygets önskan.

2. **Fartyget är säkert förtöjt.**

Under den här punkten skall man speciellt lägga vikt vid behovet av fendrar och hur dessa fungerar.

Fartyget bör alltså vara ordentligt förtöjt under hela lossningen/lastningen. Längs med kajer och pirar skall rörelse av fartyg undvikas genom att alltid ha förtöjningslinorna sträckta. Vaksamhet krävs på fartygets rörelser till följd av vind, strömmar, tidvatten eller passerande fartyg liksom aktiviteterna i hamn, lastning/lossning.

Vajrar och fibertrossar bör inte användas tillsammans åt samma håll (som t.ex. i samma akterförtöjning, sidförtöjning, förförtöjning och förtöjning som hindrar rörelser för eller akterut) på grund av deras olika elasticitet.

När fartyget väl har lagt an sina förtöjningar, så bör det inte använda sina automatiska winch-sträckare i det automatiska drivläget.

Det bör finnas möjlighet att kunna lägga ut från kajen snabbt och säkert i en nödsituation. I hamnar där användning av ankare krävs så skall särskild hänsyn tas till denna fråga. Oberoende av förtöjningsteknik så skall parterna vara överens om manövern att lägga ut från kajen snabbt och säkert i en nödsituation, med tänkbara risker i åtanke.

Ankare som inte används bör vara ordentligt säkrade.

3. Det överenskomna kommunikationssystemet mellan hamn och fartyg fungerar som det ska.

Kommunikationen mellan ansvarig ombord i land bör hållas optimal.

När telefoner används så bör de vara ständigt bemannade både ombord och i land av någon som står i kontakt med eller enkelt kan kontakta sin respektive överordnade omedelbart. Dessutom ska ansvarig ha möjlighet att bryta pågående samtal vid behov. Då radiokommunikationssystem används bör de helst vara bärbara och användas av ansvariga ombord och iland eller av andra personer som snabbt kan kontakta dessa. I de fall fasta system används, så bör instruktionerna för telefoner följas.

De valda förstahands- och backup kommunikationssystemen bör skrivas in i checklista, och nödvändig information om telefonnummer och telefonlinjer/kommunikationskanaler bör utväxlas och skrivas in.

Telefoner och bärbara kommunikationsradioapparater bör uppfylla gällande säkerhetskrav.

4. Nödbogseringswirar är rätt riggade och i rätt läge.

Så länge inte hamn/terminal speciellt anvisar något annat, så skall nödbogseringswirar (emergency towing-off pennant, fire wires) utplaceras både på bogen ut från land och på låringen på fartyget. På fartyg förtöjda i boj, skall nödbogseringsflaggwirar placeras på motsatta sidan av slangkopplingen.

Det finns olika sätt att montera nödbogseringswirar. Vissa hamnar/terminaler kan kräva att man monterar dem på ett speciellt sätt, i så fall bör man informera ansvarig person på fartyget om det.

5. Fartygets brandslangar och brandsläckningsutrustning är tillgängliga och klara för användning.

Se punkt 6 nedan.

6. Hamnens/terminalens brandslangar och brandsläckningsutrustning är tillgängliga och klara för användning.

Brandsläckningsutrustning och tillhörande utrustning ombord och på kajen bör vara korrekt utplacerade och klara att omedelbart användas.

Lämpliga enheter av fast eller bärbar utrustning bör finnas utplacerade så att de täcker fartygets lastdäck och kajen avseende både på fartygets och närliggande cisterner i land. Fartygets huvudsystem för brandsläckning, liksom det i land bör vara trycksatt eller ha möjlighet till att sättas under tryck med kort varsel.

Fartygets huvudsystem för brandsläckning, liksom det på land, bör kunna anslutas till det uttag på land för brandsläckning med internationell standardkoppling (se punkt 28).

7. Fartygets egna last- och bunkerslangar, rörledningar och manifoldrar är i gott skick, och lämplig för avsett bruk.

8. Hamnterminalens last- och bunkerslangar och lastarmar är i gott skick, korrekt monterade och lämpliga för avsett bruk.

Slangar bör vara i gott skick, ordentligt fastsatta och monterade på så vis att de undviker sträckning och töjning utöver anvisade rekommendationer.

Alla flänskopplingar bör vara helt blindade och fullbultade och alla andra typer av kopplingar bör vara ordentligt säkrade.

Slangar, rör och lastarmar bör vara tillverkade i ett material som stämmer överens med den last som hanteras, inklusive hänsyn till maximala/minimala temperaturer och driftryck.

Lastslangar bör vara varaktigt märkta så att man kan känna igen vilka produkter de är avsedda för. Maximala arbetstryck, testtryck och senaste datum för ett test med ett sådant tryck skall anges. Om den skall användas under andra temperaturer än omgivningens så skall max. och min. arbetstemperatur också stå angivet.

9. Rörsystemet för överföring av lasten är tillräckligt tätt och tömt för att blindflänsar säkert ska kunna öppnas innan lastarmarna/slangar kopplas.

Ett enkelt sätt för att kunna avgöra huruvida såväl fartygets lastningssystem som lastningssystemet på land är isolerat och tomt bör vara på plats och i bruk för att försäkra om att det är säkert att lossa blindflänsar före inkoppling. Mekanismen bör även borga för skydd mot förorening på grund av oväntat och okontrollerat utsläpp av den hanterade produkten från lastningssystemet, liksom skydd mot personskador till följd av att tryck släpps på systemet på ett okontrollerat vis.

10. Öppningar(spygatt) i relingen är ordentligt tätade och spillkärl står på plats och är tomma.

Om det är möjligt så skall alla öppningar (spygatt) på fartyget vara tätade under pågående lastning/lossning. Vatten som ansamlas bör dräneras kontinuerligt.

Fartygets manifolder bör helst förses med spillkärl i enlighet med OCIMFs rekommendationer för att förhindra spill. Om inte fasta spillkärl finns installerade så bör bärbara kärl användas.

Alla spillkärl bör tömmas så ofta som det är nödvändigt, och alltid efter slutförd lastning eller lossning.

När det är enbart frätande vätskor eller nedkylda gaser som hanteras så kan man låta öppningarna ombord vara öppna under förutsättning att en stor mängd vatten ständigt finns tillgänglig i direkt anslutning till manifoldrarna.

11. Tillfälligtvis borttagna tätningar ur öppningar (spygatt) i relingen övervakas kontinuerligt.

Tätningar som tillfälligtvis lossas för att exempelvis tömma däck på regnvatten, måste övervakas kontinuerligt på plats. Tätningen måste omedelbart återställas så fort det sker något oljespill eller någon annan incident som kan orsaka en förorening.

12. Spill på tätningen kajer och i uppsamlingsanordningar på land hanteras korrekt.

Behållare och liknande uppsamlingsinstallationer för spill som spillkärl, tankar, rännor, invallningar m.m. bör vara ordentligt underhållna och vara korrekt dimensionerade för att kunna ta emot den volym som kan komma att komma ut, enligt en korrekt riskutvärdering.

Manifoldrar på kajen skall helst vara försedda med fasta spillkärl. Ifall detta saknas så skall bärbara spillkärl användas.

Utrustning för omhändertagande av spill eller lastrester bör vara väl underhållen och om det inte är ett automatiskt system, finnas lätt tillgänglig för att kunna ta hand om utspild produkt eller regnvatten.

13. Fartygets oanvända last- och bunkeranslutningar är ordentligt blindflänsade och fullbultade.

Se punkt 14 nedan

14. Hamnterminalens oanvända last- och bunkeranslutningar är ordentligt blindflänsade och fullbultade.

Ej använda last eller bunkeranslutningar ska vara stängda och blindflänsade. Blindflänsar ska vara fullbultade och eventuella andra slangkopplingar helt säkrade.

15. Alla last-, ballast- och bunkerluckor är stängda.

Förutom de öppningar som tjänar till att ventilerar lasttankar (se punkt 29), så skall alla öppningar till last-, ballast och bunkertankar vara stängda och gastäta.

Förutom på gasfartyg, så är det tillåtet att öppna för mätning och provtagning av produkten under så kort tid som möjligt. Åtgärder ska vidtagas för att undvika bildandet av statisk elektricitet.

Slutna system för mätning och provtagning av produkten bör användas när så krävs enligt internationella, nationella eller lokala regler och överenskommelser.

16. Sjö- och överbordutsläppsventiler är, när de inte används, stängda och synbart säkrade.

Erfarenheten visar hur viktigt detta är för att undvika förorening, på fartyg som har förbindelse mellan produktledningar och ballastsystemet. Fjärrstyrning av sådana ventiler bör identifieras för att undvika ouppsatligt öppnande.

Om så behövs, så kan dessa ventiler kontrolleras visuellt.

17. Alla ytterdörrar, portar och ventiler i hytter, förråd och maskinutrymmen är stängda. Maskinrummets utsläppsventilation får stå öppna.

Ytterdörrar, fönster och ventiler i hytterna bör hållas stängda under pågående lastning och lossning. Dessa dörrar bör vara tydligt markerade med anvisning att de skall hållas stängda under sådan hantering, men de skall aldrig vara låsta.

Detta krav hindrar inte att man kan ha befogat tillträde till dessa utrymmen i samband med lastning och lossning, men alla dörrar bör hållas stängda när de inte är under uppsyn.

Maskinrummets ventilationssystem kan stå öppna. Emellertid så skall man överväga att stänga det ifall det inte skulle medföra att arbetet blev mindre säkert och effektivt i maskinrummets utrymmen.

18. Fartygets brandbekämpningsplan finns tillgänglig utifrån.

En uppsättning av brandbekämpningsinstruktioner bör förvaras permanent i en märkt vattentät förvaringsbox på däck på utsidan av hytterna till hjälp för landbaserad räddningspersonal.

En besättningslista bör också finnas med i denna box.

Ifall fartyget är utrustat med ett inertgassystem eller om sådant krävs (IGS), bör följande utrustning besiktigas:

19. Fast monterad tryck- och syremätningssystem med registrering fungerar utan anmärkning

All utrustning som skriver mätvärden bör vara påslagen, testad enligt tillverkarens instruktioner och fungera som den ska.

20. Alla lasttankar har positivt tryck (övertryck) och en syrehalt på högst 8 %(vol.).

Före lastning eller lossning påbörjas så skall syrehalten i varje lasttank kontrolleras så att den är högst 8 volym%. Inertade tankar ska alltid ha ett övertryck.

Del "B"- Cisterner flytande bulk Allmänt – Muntlig verifiering

21. Fartyget kan manövrera för egen maskin.

Fartyget bör vara i stånd att manövrera för egen maskin med kort varsel, om inte hamnmyndigheten givit tillåtelse till annat.

I vissa fall kan ett sådant tillstånd kräva att vissa kriterier uppfylls.

22. Det finns alltid en person på däck som kan överblicka alla aktiviteter ombord och på kajen.

Lastning och lossning bör ske under ständig tillsyn både på fartyget och i hamn.

Övervakningen bör sörja för att säkerheten bibehålls och förhindra att farliga situationer uppstår.

Om emellertid en sådan situation skulle uppstå så skall

personalen ha tillräckliga kunskaper för att kunna hantera situationen och veta vad som skall göras för att vidta korrigerande åtgärder.

Övervakningspersonalen bör ha god kontakt med sina respektive överordnade.

All personal som har att göra med lastningen/lossningen bör känna till farorna med hantering av produkterna och använda lämpliga skyddskläder och skyddsutrustning.

23. Det finns tillräckligt med personal ombord och på land för att agera vid en nödsituation.

Under hela tiden som fartyget uppehåller sig i hamn så bör ett tillräckligt antal personer vara närvarande ombord och på land för att kunna ingripa vid en nödsituation.

24. Rutiner har överenskommit om hantering av last, ballast och bunkertankar.

Tillvägagångssätt för den tänkta lasthanteringen och andra aktiviteter bör ha

planerats i förväg. De skall ha diskuterats och bestämts av de ansvariga ombord

och i hamnen/ terminalen. Dessa planer skall tecknas ned och signeras av parterna

innan aktiviteterna sätter igång. Vilken förändring som helst som skulle kunna ha

inflytande på operationerna skall diskuteras mellan parterna och tas beslut om. När

båda parter så har träffat avtal, så skall betydande förändringar skrivas ned och

meddelas så långt i förväg som möjligt och tillräckligt långt innan förändringen i

fråga genomförs. Oavsett vad så skall det avläggas rapport på förändringen inom

tidsramen som de tillsynsmännen på platsen arbetar ombord och på land

respektive, och som enligt sina arbetsavtal var i tjänst under det att förändringen genomfördes.

Lossning eller lastning skall avbrytas eller skjutas upp och alla öppningar på däck samt ventiler bör stängas vid annalkande åskväder.

Innan man tar på sig uppgiften att hantera flera olika lastkvaliteter på samma gång

så måste en rad faktorer bedömas i förväg innan man kan utge sig för att klara av att utföra lossning och lastning och samtidigt ha en tillräcklig kontroll över dessa aktiviteter.

Däribland kan nämnas egenskaperna hos de produkter som hanteras, fartygets utrustning, hamnens/terminalens installationer, besättningens och personalen på lands förmåga att utföra de handlingar som krävs.

Manifoldrarna och den direkta omgivningen, både ombord och på land, bör vara fullt upplysta under dygnets mörka timmar.

Flödes hastigheter vid pumpstart, maximalt flöde och nedkörning av toppade fartygstankar samt normala stopptider ska vara bestämda med hänsyn till:

- Lastens egenskaper.
- Hur fartygets rör och gasventiler är monterade och deras kapacitet.
- Högsta tillåtna tryck och flödes hastighet i slangar och lastarmar.
- Förebyggande åtgärder för att förhindra ackumulering av statisk elektricitet.
- Övriga begränsningar för flödeskontrollen.

En lista enligt ovan bör iordningställas.

25. Nödsignal och rutiner för hur nödstoppsproceduren ska tillämpas av fartyget och hamnterminal har överenskommit.

1. Den överenskomna signal som skall användas i en nödsituation som uppstår ombord eller på land skall personalen ombord och på land känna till och förstå.
2. En nödavstängning av pågående aktiviteter skall tas beslut om av de ansvariga ombord och på land, formellt avlagt rapport om och signeras av både högste ansvarig ombord och hamnterminalchefens representant.
3. I avtalet skall det framgå varför aktiviteterna måste avbrytas omedelbart med en beskrivning av situationen när beslutet tas.
4. Skärpt vaksamhet skall iakttas på de faror som kan uppstå i samband med en akut nödavstängning av pågående lastning eller lossning.

26. Säkerhetsdatablad (MSDS) om produktens/lastens egenskaper har utväxlats ifall den har efterfrågats.

Säkerhetsdatabladet (MSDS), skall kunna överräckas ifall mottagaren, om det så är fartyget som skall lastas eller hamnterminalen som skall ta emot lossad last, ber om det. Det skall medfölja lasten.

Minsta godtagbara information på ett sådant formulär kan sammanfattas i: Komponenter som produkten består av med kemiska beteckningar, vanligt kommersiellt namn, UN-nummer och angivet den maximala koncentrationen av giftiga komponenter i volymprocent eller ppm.

27. Farorna med den hanterade lastens giftiga ämnen har uppmärksamats och uppfattats.

Ofta innehåller lasten komponenter som är farliga för människors hälsa. Föra att minska risken för att människor utsätts för fara så skall information om de ämnen som ingår i lasten finnas tillgänglig under hantering av lasten för att man ska kunna anpassa sig efter farorna genom att vidtaga nödvändiga säkerhetsåtgärder. Dessutom ställer vissa hamnar kravet att sådan information måste vara lätt tillgänglig under lastning eller lossning och vid en eventuell spillolycka. Detta är speciellt relevant för last som innehåller H₂S, bensen eller tillsatt bly.

28. Ett uttag på land för brandsläckning med (internationell) standard koppling finns tillgängligt.

Uttaget måste uppfylla standardkraven och om den inte redan är inkopplad innan aktiviteterna startar så skall den vara lätt tillgänglig vid en nödsituation och snabbt kunna bli inkopplad.

29. Det valda lasttankventileringsystemet kommer att användas.

Avtal bör träffas och rapport avläggas angående det ventilationssystemet som skall användas under hanteringen, med hänsyn till lastens egenskaper, internationella, nationella och lokala bestämmelser och avtal.

Det finns i princip tre system för cisternventilering:

1. Kontakt med atmosfären med hjälp av öppna toppfyllningsluckor, skydd med passande skyddsnät.
2. Fasta ventilationssystem som inkluderar inert gassystem.
3. Till land genom ett gasåterföringssystem (se punkt 32 nedan).

30. Kraven för sluten hantering (closed operation) skall gälla.

Många hamnar kräver att när ett fartyg ballastar, lastar eller lossar, skall det göras utan öppna toppfyllningsluckor eller inspektionshål. I dessa fall krävs att fartygen har tillgång till utrustning som tillåter att man kan följa vad som händer i lasttankarna antingen med en fast mätare eller någon bärbar mätare som kan föras in genom ett ånglås, och helst backas upp av ett överfyllningsalarm.

31. P/V-systemet har kontrollerats (tryck- och vakuumventilerna)

Styrningen av P/V-ventilerna och/eller höghastighetsventiler (High-Jet) skall kontrolleras med provutrustningen enligt tillverkarens anvisningar. Dessutom är det nödvändigt att en ordentlig kontroll görs, visuellt eller på annat vis, för att försäkra sig om att det verkligen är stiftet som styr ventilen. Det har hänt tidigare att en klämd eller trög ventillucka har fått styrliftens sprint att klippas av och fått personalen att tro att ventilen fungerar korrekt, med katastrofala följder.

32. När gasåterföringsledningen är ansluten har driftsparametrarna klargjorts och överenskommits.

När så erfordras ska en gasåterföringsledning anslutas för att återföra brandfarliga gaser från fartyget till terminaltankarna.

De maximala och minimala arbetstrycken och vilka andra begränsningar som helst rörande styrningen av retursystemet (VRU) för gaser skall tas upp till diskussion och förstås av personalen ombord och på land.

33. Om högnivå larm finns monterade, skall dessa fungera samt ha blivit testade.

Till följd av det ökande beroendet av mätsystem för sluten hantering, så är det viktigt att sådana system fungerar fullt ut och att reservsystem finns tillgänglig i form av ett oberoende överfyllningsalarm. Larmet bör ha ljud- och ljus återgivning och bör ställas på en nivå som låter personalen hinna stoppa hanteringen innan tanken blir överfylld. I normala fall bör inte nivån i tanken gå upp till den nivå överfyllningslarmet är inställt på.

Oberoende överfyllningslarm skall testas för att konstatera att de fungerar innan lastning påbörjas om inte systemet är försett med ett elektroniskt självtestningssystem som återger larmets status och verifierar instrumentets inställning.

34. Lämplig isolerutrustning är monterad mellan fartyget och land installationerna.

Om inga åtgärder vidtagits för att undvika elektrisk kontakt mellan fartygets rörledningar och installation på land så kan vagabonderande strömmar i huvudsak från rostskyddssystemen orsaka gnistor mellan flänsarna när slangar kopplas till

eller från.

Dessa strömmar bryts av med en isolerande fläns monterad på varje rörförgrening på kajen eller så använder man metallarmar med inbyggd elektrisk isolering.

Alternativt kan man använda en icke ledande slang.

Det skall försäkras att inte elektrisk kontakt kan ha uppstått genom någon alternativ ledningsväg.

35. Ledningar på land är utrustade med backventiler, eller så har tillvägagångssätt för att undvika återfyllning diskuterats.

För att undvika att produkt rinner baklänges när lossning från ett fartyg avbryts, antingen på grund av driftskäl eller på grund av för högt mottryck, så bör hamnen/terminalen verifiera att de förfogar över ett system som hindrar oönskat flöde från land tillbaka till på fartyget. Alternativt skall rutiner överenskommas för att skydda fartyget.

36. Rökrum har bestämts och restriktioner mot rökning respekteras.

Rökning ombord får bara ske på platser som kaptenen bestämmer i samråd med representant från hamnen/terminalen.

Rökning är inte tillåten på kajen eller intilliggande område utom i byggnader och platser som hänvisas av representant från hamnen/terminalen i samråd med kaptenen.

Platser som inte är slutna bör inte anvisas som lämpliga för rökning. Byggnader, platser och rum som utses till platser för rökning skall förses med tydliga skyltar.

37. Regler för oskyddade lampor respekteras.

Oskyddat ljus eller öppen eld omfattar följande: flammor, gnistor, enkel oskyddad glödlampa eller någon annan yta som har en högre temperatur än den som krävs för att någon av produkterna som hanteras skall självantända.

Användning av oskyddat ljus på fartyget och på ett avstånd av 25 meter från detta är förbjudet, såvida inte alla applicerbara regler följs och tillåtelse har givits av hamnmyndigheten,

hamn/terminalchefen och kaptenen. Avståndet kan behöva ökas för fartyg med speciellt farlig last, som t.ex. gasfartyg.

38. Krav på explosionssäkra mobiltelefoner, personsökare och telefoner ombord och på land respekteras.

Fartygs- och hamntelefoner bör vara explosionssäkra, utom när de är installerade och används på ett säkert ställe i hytterna eller byggnader iland.

Mobiltelefoner och personsökare får inte användas inom riskområdet om man inte har fått speciell dispens från berörd myndighet.

39. Ficklampor är av godkänd typ.

Ficklampor bör vara explosionssäkra. Skadade ficklampor får inte användas även om de fungerar så tillvida att de fortfarande lyser.

40. Fasta VHF/UHF-sändare/mottagare och AIS-utrustning står i rätt driftläge eller är avstängda.

Fasta VHF/UHF-sändare/mottagare och AIS-utrustning skall vara avstängda eller i viloläge, högst 1 watt, om inte kaptenen i samråd med terminalchefen har upprättat

de regler som skall gälla för att sådana apparater skall kunna användas på ett säkert sätt.

41. Bärbara VHF/UHF-sändare/mottagare är av en godkänd typ.

Bärbara VHF/UHF-sändare/mottagare skall vara av en säker modell, godkänd av myndighet.

VHF telefonradioapparater får bara användas på de internationellt godkända frekvensbanden.

Utrustningen bör underhållas väl. Skadade enheter får inte användas även om de fortfarande fungerar.

42. Fartygets radiostations sändarantennerna är jordade och radaranläggningarna är avstängda.

Fartygets radiostation skall inte användas under fartygets vistelse i hamn, utom för att ta emot meddelanden. Huvudsändarantennerna skall vara fränkopplade och jordade.

Satellitkommunikationsmedel får användas som vanligt, såvida det inte förbjuds.

Fartygets radaranläggningar ska inte användas såvida inte kapten i samråd med terminalchefen bestämt vilka regler som ska gälla för säker användning.

43. Kontakter till bärbar elektrisk utrustning inom riskområdet är inte inkopplade.

Användning av bärbar elektrisk utrustning skall vara förbjuden inom riskområdet under hantering, och utrustningen helst avlägsnas från riskområdet.

Telefonkablar till telefoner ombord och på land bör vara dragna utanför riskområdet. När detta inte är möjligt så skall kabeln vara monterad eller skyddad så att den inte kan utgöra någon fara vid användning.

44. Luftkonditioneringsenheter av fönstertyp är fränkopplade.

Luftkonditioneringsenheter av fönstertyp skall vara urkopplade från elnätet

45. Övertryck bibehålls i personalutrymmen ombord, och ventilationsöppningar som kan släppa in ångor från lasten hålls stängda.

Ett övertryck skall i möjligaste mån bibehållas i hytterna, och åtgärder skall vara på plats för att förhindra antändliga eller giftiga gaser från att tränga in i personalutrymmen. Detta kan uppnås med luftkonditionering eller liknande som tar in luft från ofarliga områden. Luftkonditioneringssystem ska inte användas med 100% recirkulation

46. Åtgärder har vidtagits för att säkra tillräcklig mekanisk ventilering av pumprummet.

Pumprummet bör ventileras mekaniskt så att en säker atmosfär erhålles i alla pumprummets utrymmen. Ventilationssystemet skall vara igång under hantering. Om gasvarnare är installerade skall dess fungera korrekt.

47. Eventuell nödutrustning är förberedd.

Förutom de möjligheter för förflyttning mellan fartyget och kajen som ges i punkt 1 så skall en säker och snabb nödväg finnas både ombord och på land. På fartyget så

kan den utgöras av en livbåt i aktern som inte hindras av förtöjningslinor.

48. Kriterier för maximal sjögång och vindstyrka vid hantering har bestämts.

Det finns många faktorer som spelar in när man skall avgöra ifall hanteringen skall avbrytas. En dialog mellan fartyget och hamnen/terminalen bör fastställa de begränsande faktorerna som kan utgöras av:

- Vindhastighet och riktning och dess påverkan på lastarmar.
- Vindhastighet och riktning och dess påverkan på förtöjningar.
- Vindhastighet och riktning och dess påverkan på landgångar.
- På utsatta kajer, vågors påverkan på förtöjningar och landgångars säkerhet.

Båda parter ska vara helt införstådda med angivna begränsningar. Kriteriet för att avbryta lastning eller lossning, att koppla ifrån slangar och lastarmar, eller att lägga ut från kajen skall framgå i kolumnen "kommentarer" i checklistan.

49. Säkerhetsprotokoll har etablerats mellan fartygets säkerhetsansvarig och hamnens säkerhetsansvarig ifall det anses nödvändigt.

I länder som har skrivit under SOLAS så kräver ISPSs föreskrifter att fartygets säkerhetsansvarig och hamnens säkerhetsansvarig koordinerar sina respektive säkerhetsplaner med varandra.

50. Vid behov har tillvägagångssätt fastställts för hur kvävgas skall levereras från land, antingen för att rensa eller inerta fartygets lasttankar eller för att tömma ledningarna till fartyget.

Fartyget och hamnen/terminalen bör skriftligen komma överens om hur mycket inert gas som kommer att behövas, den totala volymen och flödes hastigheten i m³ per minut. Ordningsföljden för att öppna ventiler före och efter skall bestämmas så att fartyget behåller kontrollen över flödet. Man skall tänka på att ha ventiler öppna på lasttankar ifall det annars kan leda till övertryck.

Trycket i tanken skall avläsas och registreras med en skrivare under hela operationen.

Om terminalen önskar använda komprimerad kvävgas eller luft för "pigging" eller för att tömma ledningen ska detta godkännas av fartyget. Fartyget ska informeras om vilket tryck som kommer att användas och möjligheten att ta emot gas i fartygets tankar.

Ifall fartyget är utrustat med ett inertgassystem (IGS), besvaras följande frågor muntligen:

51. IGS-systemet fungerar och kan användas utan anmärkning.

Inert gassystem skall kunna arbeta säkert med särskild uppmärksamhet på säkerhets och larmfunktioner, alla däck tätning, backventiler, tryckregleringssystem, tryckmätare på huvuddäck, IG-ventiler på lasttankar om de finns monterade och P/V-ventiler.

IG-ventiler på lasttankar, om de finns monterade, skall vara lätta att identifiera och ha tydligt markerade inställningar för öppen/stängt.

52. Däck tätningar eller motsvarande fungerar utan anmärkning.

Det är viktigt att däck tätningar är i gott skick och fungerar säkert. Särskilt noga är det att vattentillförseln och larmfunktioner blir kontrollerade.

53. Vätskenivåerna i tryck- och vakuum ventilerna, är de rätta.

Kontroller skall utföras för att försäkra sig om att vätskenivåerna i P/V-ventilerna är de föreskrivna enligt tillverkarens rekommendationer.

54. Fasta och bärbara syremätare har kalibrerats och fungerar utan anmärkning.

Alla fasta och bärbara syremätare skall testas och kontrolleras enligt rederiets krav eller tillverkarens instruktioner, och skall fungera korrekt.

55. IG-ventilen på varje tank är rättinställd och låst.

Inför både lastning och lossning så är det normalt att låta alla individuella tankars IG-ventiler (om de finns monterade) stå öppna för att undvika oönskat över- eller undertryck. I detta arbetsläge så är alla tankars tryck detsamma som huvud IG-trycket på däck och då kommer P/V-brytare att agera säkerhetsventil vid oönskat över- eller undertryck. Om de individuella tankars IG-ventiler är stängda med hänsyn till eventuell kontaminering eller för att sänka trycket inför mätning etc., så skall detta tydligt meddelas alla som är inblandade i hanteringen. Varje individuell IG-ventil skall förses med ett låssystem under tillsyn av den högsta ansvarige ombord.

56. All personal som är inblandad i lastning/lossning vet om att hanteringen skall avbrytas och att hamnen/terminalen skall informeras om fel uppstår på gasanläggningen.

Ifall IG-installationen inte fungerar så skall lossning, ballasthantering och tankrengöring avbrytas och hamnen/terminalen informeras.

Ansvarig ombord får inte under några omständigheter låta trycket i lasttankarna falla under atmosfärtrycket.

Om fartyget är utrustat med ett tankrengöringssystem för spolning med råolja (COW) som avses användas bör följande frågor besvaras muntligen:

57. Förhandschecklistan för COW-utrustningen, som bifogas i manualen, har fyllts i korrekt.

Den godkända manualen för COW innehåller en checklista som ska fyllas i innan ankomst till en hamn där COW kommer att användas. Checklistan är specifik för varje fartyg. Checklistan ska fyllas i av ansvarigt befäl ombord.

58. COW-checklistorna före, under och efter användning återfinns också i manualen och fylls i.

Den godkända Crude Oil Washing – manualen vid de rätta tidpunkterna innehåller en checklista som preciserar användningen före, under och efter tvättning. Denna checklista skall fyllas i, och ansvarig för terminalen skall inbjudas att delta i arbetet.

Om fartyget avser att rengöra lasttankar längs med kajen, bör följande frågor besvaras muntligen:

59. Rengöring av lasttankar har planerats under den tid som fartyget ligger i hamn.

Under det inledande mötet mellan kaptenen och hamnterminalchefen eller deras representanter så skall det klargöras ifall någon tankrengöring planeras medan fartyget ligger vid kajen. Detta skall i så fall föras in i checklistan.

60. Om "Ja", tillvägagångssätt och godkännande av tankrengöring är överenskommet.

Det skall styrkas att alla nödvändiga godkännanden från behöriga myndigheter som behövs för att möjliggöra en tankrengöring medan fartyget ligger i hamn har mottagits. Rengöringsmetod skall bestämmas liksom ett upplägg för hur det skall gå till.

61. Tillstånd har beviljats för aktiviteter som medför utsläpp av petroleumgaser.

Det skall styrkas att alla nödvändiga godkännanden från behöriga myndigheter som behövs för att få släppa ut petroleumångor medan fartyget ligger i hamn har mottagits.

Del "C" – Flytande kemikalier i bulk – Muntlig kontroll

1. Säkerhetsdatablad (MSDS) finns tillgängliga med nödvändiga uppgifter för säker hantering av lasten.

Information rörande produkten som kommer att hanteras skall finnas tillgänglig både ombord och på land och skall innehålla:

- En komplett beskrivning av de fysikaliska och kemiska egenskaperna, inklusive reaktivitet, som behövs kännas till för en säker hantering av produkten.
- Åtgärder att vidtagas vid eventuellt spill eller läckage.
- Åtgärder vid oförutsedd direkt personkontakt.
- Brandsläckningsförfarande och brandsläckningsutrustning

2. Tillverkarens inhibitor certifikat har tillhandahållits när detta är tillämpligt.

Då produkter måste stabiliseras eller hämmas för att kunna hanteras bör fartyget utrustas med ett intyg från tillverkaren som anger:

- Namn på och mängd tillsatt inhibitor
- Datum då inhibitorn tillsattes samt dess normala verkningstid.
- Eventuella temperaturbegränsningar som påverkar inhibitorn.
- Åtgärder som skall vidtagas om resans längd överstiger inhibitorns verkningstid.

3. Tillräcklig skyddsutrustning och kläder (inklusive bärbar syrgas) finns till omedelbart förfogande och är anpassad efter produkten som hanteras.

Anpassad skyddsutrustning, inklusive bärbar syrgas och skyddskläder anpassade till de specifika riskerna förknippade med den hanterade produkten skall finnas tillgängliga i tillräcklig mängd för hanteringspersonalen, både ombord och på land.

4. Åtgärder vid oförutsedd direkt personalkontakt med produkter har överenskommits.

För att kunna neutralisera och avlägsna små mängder utspillda produkter skall lämpliga medel finnas tillgängliga i tillräcklig mängd. Om oförutsedd personkontakt skulle ske är det viktigt att vidta rätta och tillräckliga åtgärder för att begränsa konsekvenserna.

Formulär för materiell säkerhet, produktsäkerhetsblad (MSDS) skall innehålla information om förfarandet vid sådan kontakt med avseende på godsets speciella egenskaper. Personalen skall vara medveten om tillvägagångssättet. En adekvat säkerhetsdusch samt ögonskölj skall installeras och vara redo för omedelbar användning i de områden där hanteringen normalt sker, ombord och på land.

5. Pumphastigheten är anpassad till det automatiska avstängningssystemet om sådant används.

Automatiska avstängningsventiler kan vara installerade ombord och/eller på land. Dessa ventiler kan till exempel aktiveras automatiskt genom att en viss nivå nås i en cistern som fylls, antingen ombord eller på land.

På de ställen där automatiska ventiler är installerade och används skall pumphastigheten vara anpassad så, att det ökade trycket från en dylik ventil som stängs inte överstiger arbetstrycket på vare sig fartygets eller hamnens rörledningssystem. Alternativt kan tryckavlastningssystem anbringas för att minska på det ökade trycket, till exempel recirkulationssystem och bufferttankar.

Mellan ansvarig ombord och representant för hamnterminalen bör en skriftlig överenskommelse göras där det står om pumphastigheten skall justeras eller om alternativa system skall användas.

6. Tankpejlingssystem och larm är korrekt inställda och i gott skick.

Nivåmätningssystem både ombord och på land skall kontrolleras regelbundet för att säkerställa att de är i funktionsdugligt skick.

I de fall där det är möjligt att ställa in larmet på olika nivåer skall larmet ställas till erforderlig nivå.

7. Bärbara gasdetektorer för de hanterade produkterna är lätt tillgängliga.

Då det är tillämpligt ska man med hjälp av tillhandahållen utrustning kunna mäta lättantändliga och/eller giftiga nivåer av gaser.

Ändamålsenlig utrustning skall finnas tillgänglig för att funktionstesta de instrument med vilka man mäter antändlighet. Funktionstestet skall genomföras innan utrustningen börjar användas. Kalibrering sker i enlighet med gällande skyddsföreskrifter.

8. Information om brandsläckningsutrustning och tillvägagångssätt vid brand har utväxlats.

Information gällande tillgänglighet och placering av brandsläckningsutrustning och de föreskrifter som skall följas vid brand ombord eller på land skall utväxlas.

Särskild vikt skall läggas vid hantering av produkter som kan reagera med vatten eller som kräver speciella tillvägagångssätt för brandsläckning.

9. Last är av lämpligt material och resistent mot exponering av produkten ifråga.

Varje last skall vara beständigt märkt för att möjliggöra identifiering av de produkter för vilka den är anpassad, dess specificerade arbetstryck, testtrycket och senaste datum den testades samt, vid användning under annan temperatur än den omgivande, dess maximala och minimala arbetstemperatur.

10. Hantering av lasten utförs via det fast installerade rörledningssystemet.

All lasthantering skall ske genom det fast installerade rörsystemet ombord och på land.

Om det av speciella driftsanledningar skulle vara nödvändigt att använda flyttbara rörsystem för lastning måste man vara noga med att rörsystemen är korrekt

placerade och sammansatta för att minimera eventuella extra risker förknippade med användandet av desamma. Där så behövs skall rörsystemen kontrolleras så att inte flödet brutits och dess längd skall hållas så kort som möjlig. Användandet av icke-fasta rörsystem är generellt inte tillåtet såvida inte specifikt tillstånd givits.

Närhelst lastningsslangarna ansluts till det fasta rörsystemet ombord eller på land skall dessa anslutningar säkras korrekt, hållas så korta som möjligt samt vara elektriskt ledande till land respektive fartyg. De slangar som används måste vara anpassade för ändamålet samt ha godkänts i test, samt vara märkta och certifierade.

11. Vid behov har tillvägagångssätt fastställts för hur kvävgas skall levereras från land, antingen för att rensa eller inerta fartygets lasttankar eller för att tömma ledningarna till fartyget.

Fartyget och hamnen/terminalen bör skriftligen komma överens om hur mycket inert gas som kommer att behövas, den totala volymen och flödes hastigheten i m³ per minut. Ordningsföljden för att öppna ventiler före och efter skall bestämmas så att fartyget

behåller kontrollen över flödet. Man skall tänka på att ha ventiler öppna på lasttankar ifall det annars kan leda till övertryck.

Trycket i tanken skall avläsas och registreras med en skrivare under hela operationen.

Om terminalen önskar använda komprimerad kvävgas eller luft för "pigging" eller för att tömma ledningen ska detta godkännas av fartyget. Fartyget ska informeras om vilket tryck som kommer att användas och möjligheten att ta emot gas i fartygets tankar.

Del "D" - Flytande gas i bulk – Muntlig kontroll

1. Produktsäkerhetsdatablad (MSDS) finns tillgängliga med nödvändiga uppgifter för att hantera lasten.

Information för varje hanterad produkt bör finnas tillgänglig ombord och på land före och under hanteringen.

Skriftlig produktinformation bör innehålla:

- En komplett beskrivning av de fysikaliska och kemiska egenskaperna för säker förvaring av lasten.
- Vilka åtgärder som skall vidtagas vid eventuellt spill eller läckage.
- Åtgärder vid oavsiktlig personlig kontakt.
- Brandsläckningsmetod och brandsläckningsmaterial
- Specialutrustning som krävs för säker hantering av varje särskilt produkt.
- Minsta tillåtna temperatur för innerskrovets stål.
- Nödfallsåtgärder.

2. Där det befinner lämpligt tillhandahålls ett producentintyg från tillverkaren av inhibitor som hämmar kemikalien i fråga vid nödfall.

Då godset måste stabiliseras eller hämmas för att kunna hanteras bör fartyget förses med ett intyg från tillverkaren som anger:

- Namn på och mängd tillsatt inhibitor
- Datum då inhibitorn tillsattes samt dess normala verkningstid.
- Eventuella temperaturbegränsningar som påverkar inhibitorn.

- Åtgärder som skall vidtagas om resans längd överstiger inhibitorns verkningstid.

3. Sprinklersystemen är klara för omedelbar användning.

I de fall som brandfarliga eller giftiga produkter hanteras skall sprinklersystemen testas regelbundet. De senaste testresultaten skall meddelas.

Under hantering skall sprinklersystemen vara redo för omedelbar användning.

4. Tillräcklig skyddsutrustning och kläder (inklusive bärbar syrgas) finns till omedelbart förfogande och är anpassad efter produkten som hanteras.

Anpassad skyddsutrustning, inklusive bärbar syrgas, ögonskydd och skyddskläder anpassade till de specifika riskerna förknippade med den hanterade produkten skall finnas tillgängliga i tillräcklig mängd för hanteringspersonalen, både ombord och på land.

Utrymmena där denna utrustning förvaras skall vara skyddade från väder och vind samt tydligt markerade.

All personal som är direkt inblandade i hanteringen skall använda denna utrustning och klädsel närhelst situationen kräver det.

Personal som behöver använda andningsutrustning skall ha utbildats i säker användning av sådan. Utbildad personal samt personal med ansiktsbehåring skall inte väljas ut till uppdrag som kräver användande av andningsutrustning.

5. Tomutrymmen är erforderligt inertade eller fyllda med torr luft.

De utrymmen som erfordrar fyllning enligt IMOs föreskrifter för gasfartyg skall kontrolleras av fartygspersonalen innan ankomsten.

6. Alla fjärrstyrda ventiler fungerar.

Alla fjärrstyrda ventiler i lastsystemen ombord och på land samt dess lägesindikeringsystem skall testas med jämna mellanrum. Informationsutbyte kring de senaste resultaten skall ske.

7. Erforderliga pumpar och kompressorer för hantering av lasten är i gott skick och rekommenderade maximala arbetstrycken har gemensamt överenskommits mellan fartyg och terminal.

Det bör finnas en skriftlig överenskommelse rörande det maximala arbetstrycket under hanteringen i rörsystemet för lastning och lossning.

8. Styrutrustning för kondensering eller avkokning är i gott skick.

Funktionen av styrutrustningen för kondensering och förångning skall säkerställas innan hanteringen påbörjas.

9. Gasdetektorerna har ställts in efter lastens egenskaper, kalibrerats, blivit testade och befinns vara i gott skick.

Ändamålsenlig gas skall finnas tillgänglig för att testa gasdetekteringsutrustningen. Fast gasdetekteringsutrustning skall i förväg testas för just den produkt som kommer att hanteras. Larmfunktionen skall ha testats och testresultaten meddelats.

Bärbara instrument för gasdetektering, särskilt anpassade för den hanterade produkten ifråga samt med kapacitet att mäta lättantändliga och/eller giftiga nivåer, ska finnas tillgängliga.

De bärbara instrument som kan mäta i det lättantändliga området skall i förväg funktionstestas för just den produkt som kommer att hanteras.

Kalibreringen av instrumenten skall ske i enlighet med systemet för säkerhetshantering.

10. Tankmätningssystem och larm är korrekt inställda och i gott skick.

Både ombord och på land skall tankmätningssystem (ullagemätare) för lastning och lossning kontrolleras regelbundet för att säkerställa att de är i funktionsdugligt skick.

I de fall där det är möjligt att ställa in larmet på olika nivåer skall larmet ställas till erforderlig nivå.

11. Nödstopssystemen har testats och fungerar som de skall.

Där så är möjligt skall nödavstängningssystem ombord och på land testas före påbörjad lastning eller lossning.

12. Ansvarig ombord och på hamnen/terminalen har informerat varandra om hur snabbt ESD-ventiler, automatiska ventiler eller liknande skall stängas.

Automatiska avstängningsventiler kan vara installerade i systemen ombord och på land. Dessa ventiler kan, bland andra parametrar, aktiveras automatiskt genom att en viss nivå nås i en cistern som lastas, antingen ombord eller på land.

Stängningshastigheten på alla automatiska ventiler skall vara känd och information kring detta skall utväxlas.

På de ställen där automatiska ventiler är monterade och används skall produktens flödeshastighet vara anpassad så, att det ökade trycket från en dylik ventil som stängs inte överstiger arbetstrycket på vare sig fartygets eller hamnens rörledningssystem.

Alternativt kan tryckreducerande system installeras, till exempel recirkuleringssystem och bufferttankar.

Mellan ansvarig ombord och representant för hamnen/terminalen bör en skriftlig överenskommelse upprättas där det står om flödeshastigheten (lasthastigheten) skall justeras eller om alternativa system skall användas. Säker flödeshastighet skall anges i överenskommelsen.

13. Anvisningar har utväxlats mellan ansvarig ombord och på hamn/terminal om vilka maximala/minimala temperaturer och tryck som den hanterade lasten får hålla.

Innan hanteringen påbörjas skall information utbytas mellan ansvarig ombord och representant för hamn/terminal angående kraven på godsets temperatur och tryck.

Denna information bör vara skriftlig.

14. Tankar är skyddade mot oavsiktlig överfyllning under hela tiden som någon hantering med lasten pågår.

Automatiska avstängningssystem är normalt utformade så att vätskeventilerna stängs och vid lossning, att lastpumparna stängs, om vätskenivån i någon tank stiger över tillåten nivå. Denna nivå måste vara exakt inställd och utrustningens funktion skall testas med jämna mellanrum.

Om avstängningssystemen ombord och på land skall vara förenade med varandra måste deras funktion kontrolleras innan lastning eller lossning av varan påbörjas.

15. Kompressorrummet är ordentligt ventilerat, elmotorrummet är ordentligt tryckreglerat och larmsystemet fungerar korrekt.

Fläktarna skall köras minst 10 minuter innan lastning eller lossning påbörjas och därefter kontinuerligt under arbetets gång.

Larmen (ljud och ljus) vid luftslussarna i anslutning till kompressor/motorrummen skall testas regelbundet.

16. Tankarnas utsläppsventiler är riktigt inställda och aktuella utsläppsventilinställningar klart och tydligt angivna.

I de fall då lastbehållarna tillåts ha mer än en inställning för utsläppsventiler skall intygas att utsläppsventilen är inställd specifikt för den vara som ska hanteras samt att den aktuella inställningen på utsläppsventilen syns klart och tydligt ombord på fartyget. Inställningarna för utsläppsventilerna skall antecknas i checklistan.

RÖRLEDNINGSAVTAL

Nedan angivna hamn har samarbete med företag som inom, eller i anslutning till, hamnområdet driver depåverksamheter för petroleumprodukter och andra flytande produkter.

Mellan kajer och depåer finns rörledningssystem för produkter som lossas från fartyg, lastas ut till fartyg eller pumpas mellan cisterner inom hamnområdet. Som del i hamnverksamheten äger, tillhandahåller och underhåller Hamnen rörledningssystemet som nyttjas av depåinnehavaren.

Syftet med detta avtal är att samordna och reglera förhållandet mellan parterna vid nyttjandet av rörledningssystemet med tillhörande hjälpsystem, nedan kallat Anläggningen, (se vidare klausul 3 och bilaga 1).

De föreskrifter som nämns i klausul 4.4 och 5.7 ingår som bilaga 2 och bilaga 3.

Avgifter för nyttjande av Anläggningen regleras separat i enlighet med bilaga 4.

1. Parter

Parterna i detta avtal är:

Ex Klimpfjälls hamn

Org.nr. 55xxxx-xxxx

nedan kallad Hamnen och

Ex. Surprise Oil

Org. nr. 55yyyy-yyyy

nedan kallad Nyttjaren.

Hamnen och Nyttjaren benämns även var för sig Part och gemensamt Parterna.

De delar av Anläggningen som utnyttjas för hantering av Nyttjarens, eller av Nyttjarens kunders, produkter benämns Arbetsstället.

2. Avtalsperiod

2.1 Detta avtal gäller tills vidare med en ömsesidig uppsägningstid på 12 månader. Uppsägning skall göras skriftligen.

2.2 Part äger rätt att med omedelbar verkan säga upp detta avtal om motparten väsentligt åsidosätter sina skyldigheter enligt avtalet.

2.3 Villkoren i detta avtal skall justeras om detta nödvändiggörs genom ändrad lagstiftning.

Parterna skall snarast informera varandra när de får kännedom om ny lagstiftning som kan påverka dessa villkor och samråda angående villkorsjustering. När det finns fler än en Nyttjare till Anläggningen skall frågor om villkorsjustering behandlas i en samarbetskommitté i vilken företrädare för envar Nyttjare och Hamnen skall vara representerad.

3. Anläggningen

3.1 Anläggningen innefattar rörsystem, ventiler inklusive anslutnings-ventiler/avfläsningsventiler till Nyttjarens rör-system, dräneringsledningar, lossningsutrustning, följeledningar för uppvärmning och tömningsutrustning för rörsystemet.

Anläggningens omfattning och gränssnitt specificeras i bilaga 1.

4. Hamnens åliggande

- 4.1 Hamnen tillhandahåller mot avgift (se bilaga 4) de delar av Anläggningen (Arbetsstället), som behövs för hantering av Nyttjarens och/eller Nyttjarens kunders produkter.
- 4.2 Hamnen ska tillse att erforderliga tillstånd för verksamheten finns, att Anläggningen uppfyller gällande lagar och föreskrifter och att Anläggningen är godkänd för sitt ändamål.
- 4.3 Kontroller, tillsyn och underhåll av Anläggningen skall av Hamnen bekostas och utföras enligt gällande lagar, förordningar och föreskrifter samt enligt för branschen vedertagna normer och praxis. Hamnens föreskrifter skall vara anpassade därefter.
- 4.4 Hamnen utfärdar och gör tillgängligt för Nyttjaren lokala föreskrifter och anvisningar för nyttjandet av Anläggningen innefattande föreskrifter angående lossning/lastning av tankfartyg och därmed sammanhängande hanteringar (bilaga 2.)
- 4.5 Hamnen skall i övrigt vidta alla skäliga åtgärder för att förebygga och begränsa skada på person, egendom och miljö.

5. Nyttjarens användande av Anläggningen

- 5.1 1 Nyttjaren äger rätt att använda de delar av Anläggningen (Arbetsstället) som behövs för hantering av sina egna och sina kunders produkter.
- 5.2 Nyttjarens anslutningar till Anläggningen skall vara utförda på av Hamnen och myndigheterna godkänt sätt.
- 5.3 Det åligger Nyttjaren att tillse att Anläggningen är driftklar före nyttjandet och att följa de föreskrifter och anvisningar som Hamnen lämnar till Nyttjaren (bilaga 2).
- 5.4 Nyttjaren råder över Arbetsstället från och med manövrering av första ventil i eller till . Anläggningen. Arbetsstället är avvecklat då samtliga ventiler är återställda och ledningar är tömda om ej annat överenskommits (bilaga 2).
- 5.5 Vid pumpning mellan depåer räknas mottagande depå som Nyttjare.
- 5.6 Vid pumpning mellan depå och fartyg räknas depå som Nyttjare.
- 5.7 Det åligger Nyttjarens föreståndare att utse lossnings-/lastningsledare som är ansvarig vid nyttjandet av Anläggningen.

Lossnings-/lastningsledaren skall tillse att Anläggningen nyttjas på ett korrekt sätt med iakttagande av gällande lag och föreskriften "Lossning/Lastning – Tankfartyg" (bilaga 3) samt Hamnens lokala föreskrifter och anvisningar för nyttjandet av Anläggningen innefattande föreskrifter angående lossning/lastning av tankfartyg och därmed sammanhängande hanteringar (bilaga 2).

Nyttjaren skall tillse att den som utses till lossnings-/lastningsledare och övrig berörd personal har tillräcklig utbildning och erfarenhet. Reglerna i Arbetsmiljölagen skall därvid också beaktas.

- 5.8 Nyttjaren skall i övrigt vidta alla erforderliga åtgärder för att förebygga och begränsa skada på person, egendom och miljö.

6. Tillgång till Anläggningen

- 6.1 Nyttjaren begär av Hamnen nyttjanderätt för Anläggningen vid varje enskilt tillfälle då

pumpning ska ske.

6.2 Tillgång till Anläggningen sker i turordning om inget annat överenskommes mellan parterna. Fartyg har företräde före pumpning mellan depåer.

6.3 Nyttjaren är skyldig att utan ersättning acceptera sådana begränsningar av användandet av Anläggningen som föranleds av kontrollinsatser, reparationer, underhåll, ny- och ombyggnad samt omständigheter utanför Hamnens kontroll.

Hamnen skall, om så är möjligt, i god tid meddela och samråda med de nyttjare som finns inom hamnområdet med inriktning att finna en arbetslösning som innebär minsta möjliga störning.

7. Hamnens ansvar

7.1 För skada på eller förlust av egendom, eller skada på pumpad produkt som uppkommit vid nyttjande av Anläggningen, svarar Hamnen endast i sådana fall där skadan/ förlusten är orsakad genom fel eller försummelse av Hamnen eller av någon som Hamnen svarar för. Hamnen svarar inte för skada som Nyttjare orsakar annan Nyttjare.

7.2 Hamnens ansvar under avtalen med Nyttjare som har avtal med Hamnen är begränsat till direkta skador och till ett belopp av totalt SEK 50 miljoner per skadetillfälle och sammanlagt för samtliga Nyttjare inklusive Nyttjares kunder.

8. Nyttjarens ansvar

8.1 Nyttjaren ansvarar för skada som genom Nyttjarens felaktiga eller försumliga nyttjande av Anläggningen orsakas Hamnen.

8.2 Nyttjaren ansvarar för anställds eller anlita uppdragstagares fel eller försummelse liksom även för skada som Nyttjarens kund orsakar Hamnen.

9. Reklamation

Nyttjaren får inte åberopa skada eller förlust, om Nyttjaren inte lämnar Hamnen meddelande om skadan/förlusten inom skälig tid efter det han märkt eller borde ha märkt skadan/förlusten.

Reklamerar inte Nyttjaren skadan/förlusten skriftligen inom 6 månader från det att produkten hanterades i Anläggningen, förlorar Nyttjaren rätten att åberopa skadan/förlusten.

10. Försäkringar

Såväl Hamnen som Nyttjaren förbinder sig att under hela avtalsperioden inneha försäkringar som täcker respektive parts ansvar gentemot sin motpart under detta avtal samt ansvar gentemot tredje man.

Part ska på anmodan av andra parten styrka att sådan försäkring finns.

11. Information

Hamnen och Nyttjaren förbinder sig att hålla varandra informerade om alla operationella och säkerhetsmässiga omständigheter som är av betydelse för andra partens fullgörande av detta avtal.

12. Revision

Parterna äger rätt att genomföra s.k. andrapartsrevision och därvid ta del av relevant information i syfte att tillse att detta avtal efterlevs.

13. Överlåtelse av avtal

Avtalet får överlåtas endast efter parternas skriftliga godkännande.

14. Tillämplig lag och hantering av tvister

Svensk lag är tillämplig på detta avtal. Eventuella tvister under detta avtal, som intelöses parterna emellan, skall avgöras av skiljenämnd enligt gällande svensk lag om skiljeförfarande.

Detta avtal är upprättat i två exemplar varav parterna tagit var sitt.

(Ort och datum för underskrift)

.....

För Hamnen

.....

För Nyttjaren

Original: Depån
Kopia :
Ledningsvakt

Kontroll Pumpinstruktionen vid fartygslossning/lastning

Kompletterande dokument	JA	NEJ
Ship/shore checklista upprättad	☐	☐
Lasthanteringsplan upprättad	☐	☐
Godkänd säkerhetsvakt/ledningsvakt	☐	☐
Journaler föres säkerhetsvakt/ledningsvakt	☐	☐
Ryms volym i mottagande cistern/cisterner	☐	☐
Ledningskontroll enligt nedan underskriven	☐	☐
Räddningstjänst informerad (tillämpligt på vissa orter)	☐	☐
Överflynnadslarm testat enligt driftsinstruktion	☐	☐

Allmänna uppgifter			
Datum:	_____ Klockan: _____		
Depå:	_____ Fartyg: _____		
Ort:	Kajnr: _____	Produkt: _____	

Markera med X i tillämplig ruta

Lossning	☐	Lastning	☐	Marinsvängarm nr	☐
g		g			
Ledn nr	☐	Slang nr	☐		

Ledningskontroll Hamnens ledningsnät

Kontroll före hantering				Kontroll vid länsning				Kontroll efter avslutad hantering			
Armatur ID	Ö	S	Signatur	Armatur ID	Ö	S	Signatur	Armatur ID	Ö	S	Signatur

Depåns ledningsnät

[illegible]

Efter utförd kontroll av ledningsnätet från fartyget, förtöjt vid angiven kajplats till angiven cistern, förklarar jag ledningen klar att användas för inpumpning/utlastning av angiven produkt. Nyttjat ledningsnät skall därefter, och under hela den pågående hanteringen, kontrolleras

Regelbundet minst _____ ggr/h.

Det angivna tidsintervallet skall noteras i journal för ledningsvakt samt skall kontrollen anges med tidpunkt i avsedd journal. Denna ledningskontroll skall vara ett underlag för ledningsvakten vid dennes regelbundna kontroll av hela det utnyttjade ledningsnätet med där ingående ventilarmaturer.

Underskrift av loadingmaster

Namn i klartext

Svenska Petroleum
Institutet (SPI) är en
branschorganisation för
oljebolagen i Sverige
och har som ändamål
att tillvarata och
befrämja oljebranschens
intressen. SPI arbetar
med frågor som rör
priser eller konkur-
rensen mellan medlems-
företagen.
SPI bildades 1951.

Svenskt Oljehamnsforum,
SOHF, grundades 1941.
Syftet är att fungera som
samarbetsorgan för samtliga
svenska oljehamnar inklusive
industriägda hamnar.
Utbytet medlemmarna emellan
är helt konkurrensneutralt.

SPI

SVENSKA PETROLEUM INSTITUTET

Svenska Petroleum Institutet
Nybrogatan 11, 114 39 Stockholm
Telefon: 08-667 09 25
Fax: 08-667 09 54
www.spi.se
e-mail: spinfo@spi.se

Sohf

Svenskt Oljehamnsforum

Svenskt Oljehamnsforum
c/o Göteborgs hamn
403 38 Göteborg
Telefon: 031-731 24 09
www.sohf.se