

RIKTLINJER FÖR OLJE - OCH I KEMIKALIEHAMNAR

INFORMATION OCH SAMVERKAN KAJ - FARTYG.

Allmänt.

För att möjliggöra en säker lossnings eller lastningsprocedur måste ett förutbestämt samarbete mellan fartyg och kaj upprätthållas under hela lastnings eller lossningsproceduren.

Depåansvarig har ansvaret och Säkerhetsvakten ska medverka för att ett sådant samarbete blir upprättat genom att ta kontakt med fartygets Befälhavare när fartyget förtöjt och diskutera igenom vilka regler som gäller, vilka ömsesidiga problem som finns samt hur personalen ombord i fartyget och på kajen ska arbeta ihop om en olycka skulle inträffa.

Depåansvarig ska även informera fartygets Befälhavare om vilka skriftliga instruktioner som gäller för Säkerhetsvakten så Befälhavaren förstår de krav, ansvar, befogenheter och skriftliga order Säkerhetsvakten har.

Depåansvarig ansvarar även för att till fartygets Befälhavare överlämna "Driftföreskrifter för hamnen" samt affischen "Åtgärder ombord på fartyg i händelse av brand eller produktutsläpp".

Säkerhetsvakten tillser att affischen blir uppsatt på väl synlig plats ombord i fartyget.

Depåansvarig har ansvaret för att informera sig om några reparationer ska utföras i fartyget under hamnvistelsen.

Depåansvarig har ansvaret för att blanketten "Fartygsreparationer" blir ifylld och signerad av fartygets Befälhavare.

Blanketten ska fyllas vare sig fartyget ska utföra reparationer eller inte.

Depåansvarig har ansvaret och Säkerhetsvakten ska medverka för att tillsammans med fartygets Befälhavare bocka av aktuella punkter i Ship/Shore Safety Check List och tillsammans med fartygets Befälhavare kontrollera ombord i fartyget och på kajen att markerade punkter stämmer med verkligheten.

Under hela informationsutbytet och genomgången med fartygets Befälhavare ska Säkerhetsvakten medverka.

Depåansvarig eller Säkerhetsvakten ger klarsignal att lastningen eller lossningen kan påbörjas.

Om fartyget har brister av storleksordning, att Depåansvarig inte kan påta sig ansvaret till lastning eller lossning ska överordnad kontaktas.

Bilagor:

Bilaga 1 "Checklista för spolning med vatten av fartygstankar".

Bilaga 2 "Ship/Shore Safety Check List", del A.

Bilaga 3 "Ship/shore Safety Check List", del B och C.

Bilaga 4 "Lasthanteringsplan".

Samarbete.

Vid genomgången med fartygets Befälhavare ska Depåansvarig informera om vilka åtgärder som kommer att sättas in vid en eventuell olyckshändelse, vilka larmvägar som finns, vilka resurser hamnen har och vilka resurser som sätts in från den Kommunala Räddningstjänsten för att reducera konsekvenserna av olyckan.

Fartygets Befälhavare ska informera om vilka materiella resurser som finns ombord i fartyget, vilken nödlägesutbildning personalen har och vilka personella resurser som kan sättas in vid en eventuell fartygsbrand.

Depåansvarig har ansvaret för att informera fartygets Befälhavare vad som gäller vid eventuellt produktutsläpp, orsakat av fartyget.

1. Vid utsläpp av klass 1 eller klass 2 varor är Befälhavaren skyldig att ge order om att all elkraft (även nödbelysning) stängs av i fartyget samtidigt med order om rökförbud i hela fartyget och att ev. matlagning med gasolkök stoppas.
2. Befälhavaren är skyldig att tillse att ingen sanering av klass 1 eller klass 2 produkt på fartygsdäcket påbörjas förrän Räddningsledaren från Räddningstjänsten kommit till platsen och gett sitt tillstånd.
3. Vid utsläpp av klass 3 vara kan normala aktiviteter pågå i fartyget och personalen kan påbörja sanering av fartygsdäcket, dock gäller att inga spygatt får öppnas.
4. Vid alla produktutsläpp där produkt hamnat i vattnet och förorenat vattenområden är Befälhavaren skyldig att kontakta sitt Rederi snarast möjligt för vidare information till aktuellt Försäkringsbolag.
5. Depåansvarig ansvarar för att informera fartygets Befälhavare att vid ev. produktutsläpp orsakat av fartyget är Befälhavaren skyldig fylla i och signera blanketten "Erkännande Produktutsläpp" eller "Meddelande Produktutsläpp"
6. Depåansvarig ansvarar för att informera fartygets Befälhavare att begränsnings och saneringsåtgärder vid ev. produktutsläpp orsakat av fartyget helt kommer att få bekostas av Rederiet/Försäkringsbolaget och att ev. speditör från andra fartyg som hindras av produktutsläppet även kommer att belasta Rederiet/Försäkringsbolaget.

Säkerhetsvakt.

Depåansvarig ansvarar för att informera fartygets Befälhavare om gällande instruktioner för Säkerhetsvakt och att om regler enligt driftföreskrifterna för hamnen inte följs så har Säkerhetsvakten befogenhet att stoppa lastning eller lossningen.

Om Säkerhetsvaktens uppmaningar inte efterlevs beträffande förtöjningar, säkerhetswirar, åtgärder av ev. småläckage, stängda lastluckor etc. har Säkerhetsvakten befogenhet att stoppa lastning eller lossning.

Om Säkerhetsvakten upptäcker andra risksituationer under pågående lastning/lossning har Säkerhetsvakten rätt att stoppa lastning/lossningen.

Fartygsreparationer.

Depåansvarig ansvarar för att informera sig om några fartygsreparationer ska utföras fartyget under hamnvistelsen.

Blanketten "Fartygsreparationer" ska fyllas i av fartygets Befälhavare oavsett om reparationer ska utföras eller inte.

Ska inga reparationer utföras skriver Befälhavaren "Nej" på blanketten och signerar men om reparationer ska utföras ska Befälhavaren fylla i vilka reparationer som ska göras, antalet personer som ska utföra reparationerna och om externt företag anlitas, namnet på företaget.

Om fartygsreparationer ska utföras, som gör fartygets framdrivningsmaskineri obrukbart ska normalt finnas erforderligt antal bogserbåtar "stand by" för att med omedelbar verkan kunna bogsera fartyget från kaj.

Brister.

Om Depåansvarig eller Säkerhetsvakt vid kontrollerna i fartyget upptäcker brister även dignitet som denne anser kommer att orsaka en osäker lastning eller lossning har dessa befogenhet att neka starttillstånd till dess överordnad kontaktats och utrett ärendet.

Ship/Shore Safety Check List.

Depåansvarig har ansvaret och Säkerhetsvakten ska medverka att tillsammans med fartygets Befälhavare bocka av aktuella punkter i Ship/Shore Safety Check List och sedan i samverkan med Befälhavaren kontrollera att de av Befälhavaren avprickade punkterna stämmer med verkligheten.

När avprickning och kontroll utförts och funnits utan anmärkning signerar Befälhavaren, Depåansvarig och Säkerhetsvakten Ship/Shore Safety Check List.

Originalet behålls av Depåansvarig och kopia tillställs Befälhavaren och Säkerhetsvakten.

Om fartyg kontinuerligt anlöper hamnen kan dispens lämnas för avprickning och kontroll enligt checklistan.

Sådan dispens ska vara skriftlig och vara utfärdad av Ledning för hamnen.

Anvisningar för kontroller enligt Ship/Shore Safety Check List:

DEL A. VÄTSKOR I BULK - ALLMÄN DEL.

A 1. Förtöjning

Är fartyget säkert förtöjt?

Frågan innefattar även behovet av avfendring.

Kontroll och justering av förtöjningarna ska göras med täta mellanrum för att fartyget ska förbli säkert förtöjt.

Rörelser längs kajen förhindras genom att förtöjningarna hålls väl sträckta. Man ska ge akt på sådana rörelser som kan orsakas av ström, vattenståndsvariationer och genom lastning eller lossningen.

Wire och tågvirke ska inte användas i samma riktning (Lex. tvärändar, spring, för och akterändar) på grund av olikheter i elasticitet.

Fartyg utrustade med automatiska förtöjningswinchar ska inte använda deras automatik då fartyget är väl förtöjt.

Fartyg ska snabbt kunna lossgöras i händelse av nödsituation. Utrustning för detta ändamål ska finnas tillgänglig.

Vid kaj som inte är försedd med snabbutlösningskrokar får endast tågvirke eller wire med tågvirkestropp användas som förtöjningsgods.

Metod för att lossöra fartyget ska överenskommas och hänsyn ska tas till riskerna med metoden.

Ankare som inte används ska vara ordentligt säkrade.

A 2. Wirar

Är wirar för nödbogsering rätt utstuckna?

Bogserwirar, att användas i en nödsituation ska stickas ut i klys i både för och akter.

Wirarna ska vara av sådan dimension och i sådan kondition att de håller för den kraft som erfordras för att bogsera ut fartyget.

Wireögonen ska justeras efter fartygets rörelser höjddled så nederkant ögat hänger c:a 1 meter över vattenytan.

Wirarna ska vara ordentligt fastgjorda i pollare ombord med tillräckligt slack (c:a 25 meter) liggande på däck för att medge lämpligt bogseravstånd.

Slacket ska najas så det inte går i sjön och najningen ska lätt kunna brytas när bogserbåt kopplar wiren.

A 3. Tillträde

Finns säkert tillträde mellan fartyg och kaj?

Tillträde d.v.s. anordning för att kunna lämna eller ta sig ombord fartyget, ska vara placerad så långt från fartygets manifold som möjligt.

Anordningen ska vara säker och kan bestå även riktig, för ändamålet särskilt konstruerad landgång eller lejdare.

Vid behov ska säkerhetsnät vara riggat under landgången.

P. g. a. att höjdskillnaden kan bli stor mellan fartyget och kajen måste särskild försiktighet iakttas och en tillräcklig yta måste finnas på kajen med hänsyn till att landgångens nedre del förskjuts vid förändringar i fartygets fribord.

I närheten av landgången både ombord i fartyget och på kajen ska finnas lämplig livräddningsutrustning.

Landgången ska vara säkert upplyst under dygnets mörka timmar.

Personer som inte har legitimt ärende ombord, eller som inte har Befälhavarens tillstånd, ska inte lämnas tillträde till fartyget.

Säkerhetsvakten ska kontrollera tillträdet till fartyget enligt överenskommelse med fartyget.

A 4. Förhalning

Är fartyget klart att förflyttas för egen maskin?

Fartyget ska vara istånd att med kort varsel kunna förflytta sig för egen maskin såvida inte undantag medgivits av ledningen för oljehamnarna.

Särskilda omständigheter måste föreligga för att sådant undantag ska medgivas.

A 5. Övervakning.

Är däcksvakten ombord väl förtrogen med sina uppgifter och är övervakningen på kajen, ombord i fartyget och inom depån tillfredsställande?

Lastning eller lossning av ett fartyg ska utföras under kontinuerlig övervakning såväl ombord som iland.

Övervakningens syfte ska vara att förhindra eller förebygga att risksituationer uppstår och skulle sådan situation ändå inträffa ska den övervakande personalen ha utbildning, instruktioner och lämplig utrustning för att kunna vidta erforderliga åtgärder.

Övervakningspersonalen på fartyget (lastning/lossningsansvarige), Säkerhetsvakt, Ledningsvakt och ansvarig inom Depån ska ha väl fungerande förbindelse med varandra.

All personal som är berörd av produkthanteringen ska vara väl förtrogen med farorna och med riskerna hos de produkter de hanterar.

A 6. Kommunikationssystem

Fungerar överenskommet kommunikationssystem mellan fartyg och land?

Kommunikation ska upprättas på det mest effektiva sättet mellan den lossning/lastningsansvarige ombord i Fartyget - Säkerhetsvakten - Ledningsvakten - Depåansvarig.

Det mest effektiva sättet är portabel radioutrustning (WT) och om sådan utrustning har fler kanaler bör den ställas och spärras på en kanal.

Varje portabel radioutrustning ska ha fulladdade batterier och förbindelsen ska provas av Säkerhetsvakten med jämna mellanrum.

Radioutrustningen ska vara i EX -utförande och läderfodralet som omger radion får inte avlägsnas eftersom radioutrustningen då blir i icke EX -utförande.

A 7. Lasthanteringsplan

Har överenskommelse träffats angående lasthantering, bunkring och ballastning?

Lasthanteringsplan upprättas mellan fartyg och mottagande terminaldepå. Se bilaga 4. Denna punkt sköts av depåansvarig

Planen innehåller även uppgifter om bunkring. Bunkring får inte ske utan att det finns en bunkringsansvarig på fartygsdäcket och en ansvarig på däck ombord i bunkerbåten.

Det får ej accepteras att den lossning/lastningsansvarige även har ansvaret för bunkringen.

Bunkring med bunkerbåt och proviantering med båt eller bil får ej ske under tid lastning/lossning av klass 1 eller klass 2 vara pågående.

A 8. Nödstopp

Har nödstoppsåtgärder överenskommit.

Avtal om nödstoppsåtgärder ska upprättas mellan fartyg och terminal och antecknas på blanketten "Lasthanteringsplan" under punkten "Nödstoppsåtgärder".

Överenskommelsen ska beskriva i vilka fall hanteringen omedelbart ska stoppas men hänsyn ska tas till de faror som är förknippat med ett nödstopp.

A 9. Brandskydd

Är brandslangar och brandsläckningsutrustning ombord och iland kopplade respektive utplacerade och klara för bruk?

Tillräckligt antal fasta och/eller portabla släckningsenheter ska vara så utplacerade att de täcker fartygsdäcket och kajen.

Brandsläckningsutrustning, såväl ombord som iland, ska vara och klar och kopplade för omedelbart bruk och kunna sättas under tryck med kort varsel.

Såväl fartyg som landanläggning ska försäkra sig om att deras brandvattensystem kan sammankopplas sinsemellan utan svårighet och internationella kopplingar ska företrädesvis användas.

Hänsyn måste alltid tas till frysrisker.

A 10. Last och bunkerslangar

Är last- och bunkerslangar/armar i gott skick, rätt riggade och provningsintyg kontrollerade?

Last-slangar och metall-armar ska vara i gott skick samt vara rätt anslutna och riggade för att förebygga påkänningar utöver de gränser de är konstruerade för.

Alla flänsförband ska vara försedda med nya och för ändamålet avsedda packningar och flänsförbanden ska ha fullt antal bultar i rätt dimension och längd och vara väl åtdragna.

Man ska försäkra sig om att slangar, metallarmar och kopplings-don är konstruerade av material som är lämpligt för den produkt som ska hanteras med hänsyn till kemisk sammansättning, temperatur och maximalt arbetstryck.

Last-slangar ska vara märkta med uppgifter om deras lämplighet för den tilltänkta produkten, maximalt tillåtet arbetstryck och senaste provningsdatum.

A 11. Spygatter

Är spygatt effektivt tillslutna och spillkärl utplacerade såväl ombord som iland?

Alla spygatt ombord och dräneringsöppningar iland ska vara ordentligt tillslutna eller pluggade under lastning/lossningen, så att produkt inte kan rinna ut i sjön i händelse av läckage eller slangbrott.

Vatten ska kunna dräneras bort under kontrollerade former.

Fartyg och kaj ska i första hand vara försedda med fasta spillkärl men finns inte sådana kan portabla kärl användas.

Alla spillkärl ska tömmas när så är nödvändigt, dock alltid efter det lastning/lossning avslutats.

I de fall frätande vätskor eller kyllda gaser hanteras kan spygatten få vara öppna då det fordras stora mängder vatten för att spola bort ev. utläckt produkt.

A 12. Blindflänsning

Är oanvända last- och bunkeranslutningar inklusive aktra rnanifolden, om sådan finns, blindflänsade?

Oanvända last- och bunkeranslutningar ska vara stängda och blindflänsade och blindlocken ska vara försedda med nya packningar och bultade med fullt antal bultar.

Andra typer av flänsar ska vara ordentligt säkrade.

A 13. Ventiler

Är botten och utsläpps ventiler som inte används stängda och säkrade?

Erfarenheten visar vikten av denna punkt då det gäller att förebygga vattenförorening från fartyg.

Samtliga sjöventiler kopplade till lastsystemet ska kontrolleras okulärt.

A 14. Luckor

Är alla last och bunkertankluckor stängda?

Förutom de öppningar som används för tankventilation (se Nr. 15) ska alla öppningar till lasttankarna vara stängda och gastäta.

Luckor för mätning av ullage- och provtagning får öppnas under den kortaste tid som behövs för mätning och provtagning.

I första hand ska dock slutna ullagemätning- och provtagningssystem nyttjas.

A 15. Tankventilationssystem

Används överenskommet tankventilationssystem?

Överenskommelse ska träffas av båda parter angående tankventilering under hanteringen med hänsyn tagen till produktens egenskaper och internationella, nationella och/eller lokala föreskrifter och överenskommelser.

Följande tre huvudsakliga tankventilationssystem kan förekomma:

1. Öppna ullageluekor försedda med lämpligt flamskydd.
2. Fasta tankventilationssystem inkluderande inertgassystem.
3. Till ”VRU” (Vapor Recovery Unit) via gasåtervinningsledningar.

A 16. Belysning

Är handlamporna godkända?

Fast belysning och handlampor ska vara Ex-certifierade. Finns certifikat för dessa tillgängligt? Certifikat ska förvaras så att den utrustning som används kan identifieras före användandet.

A 17. Kommunikationsutrustning

Är portabla radiokommunikationsapparater godkända?

Är portabla radio- och annan kommunikationsutrustning Ex-certifierade. Finns certifikat för dessa tillgängligt? Certifikat ska förvaras så att den utrustning som används kan identifieras före användandet.

Likaså ska telefoner som används inom områden där brandfarliga eller explosiva gaser kan förekomma eller förekommer ska vara Ex-certifierade och uppfylla fordringarna för explosionssäkert utförande. Certifikat ska förvaras så att den utrustning som används kan identifieras före användandet.

Inom klassat område ska VHF radiokommunikationsutrustning vara Ex-certifierade och uppfylla fordringarna för explosionssäkert utförande. De får endast nyttja internationellt fastställda våglängder.

Utrustningen ska vara hel och väl underhållen och trasiga apparater får inte användas även om de fungerar.

A 18. Sändarutrustning

Är fartygets fasta huvudradiosändarantenn jordade och radarapparater avstängda?

Fartygets fasta radiosändare får under pågående lasthantering eller då brandfarliga eller explosiva gaser kan uppträda inte användas till annat än mottagning och sändarantenn ska vara frånkopplade och jordade.

Fartygets radaranläggning får inte användas när fartyget ligger vid kaj. Ledningen för hamnen kan dock lämna särskild dispens t.ex. då underhåll eller reparation måste utföras.

A 19. Kablage

Är kablar till portabel elektrisk utrustning avskilda från kraftkällan?

Användning av portabel elektrisk utrustning med löst dragna kablar är förbjuden inom Ex-klassad riskzon.

Elkablar ska avlägsnas inom riskzonen.

Telefonkablar bör dras utanför riskzonen men om detta inte är möjligt ska kablarna läggas och skyddas på sådant sätt att de inte kan komma till skada.

A 20. Yttre dörrar och öppningar

Är alla yttre dörrar och öppningar i midskeppshuset stängda?

Alla yttre dörrar, fönster och ventiler i midskeppsbygget ska vara stängda då lasthantering pågår.

Dörrarna ska vara tydligt skyltade på insidan med rökförbud och de får aldrig låsas.

A21. Akterhusets dörrar och öppningar

Är alla akterhusets dörrar och öppningar som leder ut på eller vetter mot tankdäcket stängda?

I akterhuset ska yttre dörrar, fönster och ventiler som vetter mot eller finns närheten av tankdäcket vara stängda under det lasthantering pågår.

Dessa dörrar ska vara tydligt skyltade på insidan med rökförbud och de får aldrig låsas.

A 22. Luftintag

Är luftintag som kan möjliggöra insläpp av gaser från lasten stängda?

A 23. Ventilationsanläggningar

Är luftkonditioneringsapparater i fönster från kopplade?

Luftintag för luftkonditionering och ventilation som kan möjliggöra insläpp av gaser från tankdäcket ska vara stängda och göras strömlösa.

Luftkonditioneringsapparater som finns inom bostadsområden och som inte tar luft utifrån får användas.

A 24. Förbud mot rökning

Iaktas reglerna för tobaksrökning?

Ombord i fartyget får rökning endast förekomma i bostadsutrymmen och serviceutrymmen och i dessa utrymmen endast på särskilda platser om fartygets Befälhavare föreskrivit detta.

Således får rökning inte förekomma på öppna platser utanför utrymmena och inte heller på fartygets bryggvingar.

Inom Oljehamnarnas områden får rökning endast förekomma i kontorsutrymmen och andra utrymmen där den räddningstjänsten gett sitt tillstånd.

Rökning är inte tillåten i fordon som framförs inom oljehamns områden.

A 25. Pentry m.m.

Iaktas reglerna för användande av kök eller andra kokanordningar?

Öppen låga eller hög värme får endast användas i fartygets kök vars konstruktion, lokalisering och ventilation inte medger insläpp av brandfarliga eller explosiva gaser.

Inom oljehamns områden får kök med öppen låga eller hög värme endast användas i kontorsutrymmen och ev. i andra utrymmen där den räddningstjänsten gett sitt tillstånd.

A 26. Öppen eld eller gnistbildande åtgärder

Iaktas reglerna för öppen låga?

Med öppen låga avses i detta sammanhang öppen eld, svetsning, skärbränning, värmeplattor, lödkolvar, verktyg som orsakar gnistor samt all el-utrustning i icke EX -utförande, som kan orsaka gnistor energirika nog för att tända en gasblandning.

Ovanstående tänd källor får inte användas på fartygets öppna utrymmen men normalt kan de användas i fartygets överbyggnad samt maskinrum.

Om någon av ovanstående tänd källor av reparations skäl måste användas på fartygets öppna utrymmen ska skriftligt tillstånd först inhämtas från hamnens brandskyddsansvarige i samråd med räddningstjänsten och under tid sådant arbete pågår, ska lasthanteringen vara avstängd.

Inom oljehamnarnas områden gäller samma tillståndsregler för alla klassade områden.

A 27. Nödutrymning

Har åtgärder vidtagits för att möjliggöra nödutrymning?

A 28 Tillgänglig personal vid nödläge?

Finns tillräckligt antal personal ombord i fartyget och iland, för insats vid en nödsituation?

Under hela den tid lasthantering pågår ska tillräckligt antal personal finnas tillgänglig såväl ombord som iland för insats vid en nödsituation. Personalen ska ha relevant utbildning för nödhjälpinsats för det aktuella fartyget

Förutom de anordningar för tillträde som beskrivs i A 3 bör en säker och lättillgänglig nödutrymnings väg finnas både ombord i fartyget som iland.

Ombord i fartyget kan denna utgöras av livbåtar klara för omedelbart bruk och livbåtar som används för utrymning ska vara placerade i aktere delen av fartyget.

Fartyget ska, såvida inte ledningen för oljehamnen medgivit undantag, ha tillräckligt stor besättning ombord under hela hamnvistelsen för att kunna vidta erforderliga åtgärder vid ett nödläge.

A 29. Potentialisolation

Är isolationen mellan kajens och fartygets manifoldrar tillfredsställande?

Såvida inte åtgärder vidtagits för att bryta den elektriska ledningsförmågan hos slangar eller metallarmar mellan kajen och fartygets rörledningsnät kan potentialskillnader orsaka elektriska gnistor vid flänsarna när slangar eller metallarmar samman- eller frånkopplas.

Detta kan förhindras genom att ett isolerstycke monteras vid varje manifoldfläns på kajen eller att isolerstycke ingår i metallarmens konstruktion.

Alternativt kan elektrisk isolation åstadkommas genom att icke ledande slangar användes.

Det ska säkerställas att isolationsanordningen finns på plats, i gott skick och icke överbryggad genom kontakt med yttre metall eller annat som bryter eller försämrar isolationsförmågan innan fartygets eller kajens rörledningsnät samman- eller bortkopplas.

A 25. Pumprumsventilation

Har åtgärder vidtagits för att tillgodose tillräcklig pumprumsventilation?

Fartygets pumprum ska ventileras mekaniskt och ventilationen ska vara i drift under hela lasthanteringsfasen för att en säker atmosfär ska finnas i pumprummet.

DEL B. TILLÄGGSKONTROLLER FÖR FLYTANDE KEMIKALIER I BULK.

B 1. Information

Finns erforderlig information tillgänglig för säker lasthantering inklusive, där det är tillämpligt, tillverkarens inhibitorcertifikat?

Information angående varan som ska hanteras, ska finnas tillgänglig ombord på fartyget, på kajen och terminalen för och under hela lasthanteringen.

Denna information ska omfatta:

- a. Stuvnings plan för lasten.
- b. Fullständig beskrivning av lastens fysikaliska och kemiska egenskaper inklusive reaktivitet.
- c. Åtgärder som ska vidtas i händelse av spill eller läckage.
- d. Åtgärder att vidtas i händelse av att personal exponeras för lasten.
- e. Insatsplan för brand släckning.
- f. Tillvägagångsätt för lastöverföringen.

När kemikalielast hanteras, som kräver tillsats av stabilisator eller inhibitor, ska information härom lämnas.

B 2. Skyddsutrustning

Finns tillräcklig och lämplig skyddsutrustning, inkluderande andningsapparater och skyddskläder, tillgängliga i tillräckligt antal och för omedelbart bruk?

Lämpligt anpassad skyddsutrustning för de faror som är förknippade med hantering av den aktuella varan ska finnas omedelbart tillgänglig för all personal, ombord i fartyget och iland, som kan komma i beröring med varan.

Förvaringsplatser för utrustningen ska vara skyddade för väder och tydligt skyltade.

All personal som deltar i hanteringen ska använda föreskriven skyddsutrustning närhelst situationen så påkallar.

Personer som måste använda andningsapparater under lasthanteringen ska vara fysiskt lämpade och övade i att använda dessa på ett säkert sätt.

Olämplig och oövad personal ska inte tas ut till tjänstgöring som kräver användning av andningsapparater och hjärtstartare OBS. Hjärtstartare är **inte** Ex-utformad så de får inte användas inom klassat område.

B 3. Skyddsåtgärder för förhindrande av exponering av last och gaser

Har avhjälpande åtgärder, att vidtas i händelse av att personer kommer i kontakt med lasten, överenskommit och förberetts?

Tillräckliga och lämpliga medel ska finnas tillgängliga för att neutralisera effekterna av och sanering av mindre kvantiteter spilld produkt.

Har avtal upprättats om avhjälpande åtgärder, att vidtas i händelse av att personer exponeras för lasten?

Information om hur exponering för produkten ska behandlas med hänsyn till dess speciella egenskaper, ska i förväg studeras samt finnas tillgänglig.

Har avhjälpande åtgärder ha förberetts t.ex. lämplig dusch och ögonbad för omedelbart bruk i anslutning till sådana platser ombord i fartyget och iland där hanteringen äger rum.

Vattnet till dusch och ögonbad ska hållas vid en för människan säker temperatur.

B 4. Pumphastighet

Är pumphastigheten anpassad till det automatiska stängningssystemet då sådant användes?

Skriftlig överenskommelse ska träffas mellan fartyget och terminalen angående hur pumphastigheten ska avpassas eller hur alternativa system ska användas.

Automatiska avstängningsventiler kan finnas installerade på fartyget eller terminalen.

Dessa aktiveras när en viss nivå nåtts i tanken eller cisternen som fylls.

I de fall automatiska system används, ska pumphastigheten avpassas så, att den tryckvåg som orsakas genom hastig stängning av sådan ventil inte åstadkommer en tryckökning som överskrider det säkra arbetstrycket vare sig i fartygets eller landanläggningens rörledningssystem.

Alternativt kan en anordning som avleder tryckvågen installeras, antingen i form av recirkulationssystem eller till bufferttankar.

Pumphastigheten ska antecknas på blanketten "Lasthanteringsplan", se A 7.

B 5. Pejltrustning

Är tankpejlingsapparat och larm rätt inställda och i gott skick?

Fartygets och terminalens tankpejlingsapparat och larm ska kontrolleras regelbundet för att säkerställa god funktion.

Uppgifter rörande senaste provet ska utväxlas mellan fartyg och terminalen.

Då larm kan ställas för olika nivåer ska larmet ställas för aktuell nivå.

B 6. Gasdetektorer

Finns portabla gasdetektorer omedelbart tillgängliga för de produkter, som ska hanteras?

Utrustningen ska i tillämpliga fall kunna mäta nivåerna för flambarhet och/eller giftighet.

Lämpliga medel ska finnas tillgängliga för att kalibrera instrumenten för flambarhet och kalibrering av instrumentet ska göras innan lasthanteringen påbörjas.

B 7. Brandbekämpning

Har information, angående för lasten lämplig brandbekämpningsutrustning och tillvägagångssätt samt räddningstjänstens insats vid brand, utväxlats?

I händelse av brand ombord eller iland, ska information ha utväxlats angående den för lasten lämpade brandutrustningen och gemensamma insatser vid släckningsarbetet.

Särskilt ska produkter som kan reagera med vatten eller som kan behöva brandbekämpas på speciellt sätt uppmärksammas vid val av släckmedia.

B 8. Slangkvalité

Är lasthanterings slangar av lämpligt material och resistent mot lasten som ska hanteras?

Slangarna ska vara varaktigt märkta så, att man kan konstatera vilka produkter de är lämpliga för, det maximala trycket de får utsättas för, provningstrycket, senaste datum för provningen och, om de ska användas för en produkt med annan temperatur än omgivningens, vid den högsta och lägsta temperatur slangen får användas.

B 9. Fasta rörledningssystemet

Utförs lasthanteringen via det fasta rörledningssystemet?

När slangar används inom det fasta rörlednings systemet på fartyg eller iland, ska dessa slangar vara säkrade och hållas så korta som möjligt samt vara elektriskt förbundna med fartygets respektive landanläggningens rörledningssystem.

Vid lastningsoperationer där lösa rörledningar eller slangar måste användas ska det särskilt säkerställas att dessa är rätt utlagda och sammankopplade så, att fara inte uppstår. Om nödvändigt ska den elektriska ledningsförmågan kontrolleras.

Det är inte tillåtet att använda icke permanent utrustning inuti tankar utan att först inhämtat särskilt tillstånd från ledningen för oljehamnen.

Icke permanenta rörlednings system ska hållas så korta som möjligt.

DEL C. TILLÄGGSKONTROLLER FÖR FLYTANDE GASER I BULK.

C 1. Information

Finns erforderlig information tillgänglig för säker lasthantering inklusive, där det är lämpligt, tillverkarens inhibitorcertifikat?

Informationen om produkten som ska hanteras, ska finnas tillgänglig ombord i fartyget, på kajen och på terminalen under hela lasthanteringen.

Denna information ska omfatta:

- a. Stuvningsplan för lasten.
- b. Fullständig beskrivning av lastens fysikaliska och kemiska egenskaper inklusive reaktivitet.
- c. Åtgärder att vidtas i händelse av spill och läckage.
- d. Åtgärder att vidtas i händelse av att personer exponeras för produkten.
- e. Insatsplan och media för brandsläckning.
- f. Tillvägagångssätt för lastöverföringen.
- g. Speciell utrustning som behövs för en säker hantering av aktuell last.
- h. Lägsta tillåtna temperatur i lasthanteringssystemet.

När sådan produkt hanteras, som kräver tillsats av inhibitor; ska information härom lämnas.

C 2. Sprinklersystem

Är sprinklersystemet klart att användas?

I de fall brandfarliga och/eller giftiga produkter hanteras ska, i förekommande fall, sprinklersystemet kontrolleras regelbundet. Uppgifter rörande senaste kontrollen ska utväxlas mellan fartyget och landanläggningen.

Under lasthanteringen ska sprinklersystemet hållas klart för omedelbart bruk.

C 3. Skyddsutrustning

Finns tillräcklig och lämplig skyddsutrustning, inkluderande andningsapparater, hjärtstartare och skyddskläder, tillgängliga för omedelbart bruk?

Lämpligt anpassad skyddsutrustning för de faror som är förknippade med hanteringen av den aktuella produkten ska finnas omedelbart tillgänglig för all personal ombord i fartyget och iland, som kan komma i beröring med produkten.

Förvaringsplatser för utrustningen ska vara skyddade för väder och tydligt skyltade.

All personal som deltar i lasthanteringen ska använda denna utrustning närhelst situationen så påkallar.

Personer som måste använda andningsapparatur under lasthanteringen ska vara fysiskt lämpade och övade i att använda denna på ett säkert sätt.

Olämplig och oövad personal ska inte tas ut till tjänstgöring som kräver användning av andningsapparater.

C 4. Inertering

Är tomutrymmen, där så behövs, erforderligt inertade?

Fartygets personal ska innan anlop kontrollera, att de utrymmen som enligt IMO' s Gas Carrier Code ska vara inertade, verkligen är det.

C 5. Fjärrventiler

Fungerar alla fjärrmanövrerade ventiler?

Samtliga fjärrmanövrerade ventiler med tillhörande lägesindikeringsystem vilka ingår fartygets eller landanläggningens lasthanteringssystem ska provas regelbundet.

Senaste provningsprotokollet ska utväxlas mellan fartyget och landanläggningen.

C 6. Säkerhetsventiler och tankventilationssystem

Är lasttankarnas säkerhetsventiler kopplade till fartygets tankventilationssystem och är överströmningsventiler stängda?

När olika sorters last transporteras samtidigt måste sinsemellan oberoende ventilationssystem finnas. Kontroll ska utföras att systemen är avskilda.

I de fall lasttankarnas säkerhetsventiler kan ställas för olika tryck ska kontroll göras av att säkerhetsventilerna är rätt inställda för den produkt som ska hanteras. Inställda värden för säkerhetsventilerna ska antecknas.

Säkerhetsventilernas aktuella inställning anges på ett väl synligt ställe ombord fartyget.

C 7. Tillåtet arbetstryck i rörledningssystemet

Är aktuella lastpumpar och kompressorer i gott skick och har maximalt arbetstryck överenskommit mellan fartyget och landanläggningen?

Överenskommelse skall träffas angående maximalt tillåtet arbetstryck i rörledningssystemen under hanteringen.

Det överenskomna trycket skall antecknas på blanketten "Lasthanteringsplan".

C 8. Kondenserings- och förångningskontrollutrustning

Är kondenserings- och förångningskontrollutrustningen i gott skick?

Det skall säkerställas att erforderlig kondenserings- och förångningskontrollutrustning fungerar oklanderligt innan lasthanteringen påbörjas.

C 9. Gasdetektorer

Är gasdetektorer inställda för produkten i lasten, kalibrerade och gott skick?

Provgas skall finnas tillgänglig för att möjliggöra kalibrering av gasdetektorutrustningen och fasta gasdetektorer skall kalibreras för produkten innan lasthanteringen påbörjas.

Larmapparat skall ha provats och senaste provningsprotokollet skall ha utväxlats mellan fartyg och landanläggning innan lasthanteringen påbörjas.

Portabla gasdetektorer lämpade för produkterna som hanteras och kapabla att mäta flambarhets och/eller giftighetsnivåerna skall finnas tillgängliga.

Portabla instrument för mätning av brännbarhetsområden skall kalibreras för produkten innan lasthanteringen påbörjas.

C 10. Volymmätningssystem

Är tankpejlingsapparat och larm rätt inställda och i gott skick?

Fartygets och landanläggningens tankpejlingsapparat och larm skall kontrolleras regelbundet för att säkerställa god funktion.

Datum och övriga uppgifter rörande senaste provet skall utväxlas mellan fartyget och landanläggningen.

Då larm kan ställas för olika nivåer skall larmet ställas in för aktuell nivå.

C 11. Nödstoppsystem

Fungerar nödstoppsystemet oklanderligt?

Fartygets och landanläggningens nödstoppsystem skall provas regelbundet.

Provningsförfarandet skall omfatta provning av så många delar av lasthanteringssystemet som möjligt

Uppgifter rörande senaste provet skall utväxlas mellan fartyget och landanläggningen.

C 12. Ventilstängningshastighet

Vet terminalen stängningshastigheten för fartygets automatiska ventiler och har fartyget motsvarande uppgifter när det gäller landanläggningen?

Automatiska avstängningsventiler kan finnas installerade i fartyget och inom landanläggningen.

Dessa aktiveras när en viss nivå nås i tanken eller cisternen som fylls.

I de fall automatiska system används skall pumpningshastigheten avpassas så att den tryckvåg som orsakas genom stängning av sådan ventil inte åstadkommer en tryckökning som överskrider det säkra arbetstrycket vare sig i fartyget eller landanläggningens rörledningssystem.

Alternativt kan en anordning som avleder tryckvågen installeras, antingen i form av recirkulationssystem eller bufferttankar.

Skriftlig överenskommelse skall träffas mellan fartyget och landanläggningen angående hur pumphastigheten skall avpassas, eller hur alternativa system skall användas.

Pumphastigheten skall antecknas i blanketten "Lasthanteringsplan"

C 13. Arbetstemperaturgränser

Har information utväxlats mellan fartyg och landanläggning angående lasthanteringssystemets undre arbetstemperaturgräns?

Innan lasthanteringen påbörjas skall information utväxlas mellan representanterna för fartyg och landanläggning angående lastens krav på temperatur och/eller tryck.

Denna information skall införas i blanketten "Lasthanteringsplan".