

## RIKTLINJER VID IFYLLANDE AV CHECKLISTA FÖR FARTYG-/HAMNSÄKERHET

1. *Är vattendjupet vid kajplatsen och fartygets högsta punkt över vattenytan<sup>2</sup> (air draught) anpassade för lasthanteringen?*

Vattendjupet bör beräknas för hela den yta som fartyget kommer att uppta, och terminalen bör vara medveten om fartygets högsta höjd ovan vattenytan (air draught) samt vilket vattendjup som krävs under hanteringen. I fall då djupgåendet med last medför begränsat vattendjup under kölen vid avgång, bör befälhavaren ta hänsyn till och bekräfta att det föreslagna djupgåendet vid avgång är säkert och tillräckligt.

Till fartyget ska all tillgänglig information lämnas om densitet och föroreningar i vattnet vid kaj.

2. *Är förtöjningsarrangemangen anpassade för all påverkan på platsen, i form av tidvatten, strömmar, väder, trafik och farkoster som befinner sig långsides fartyget?*

Behovet av lämplig avfendring bör beaktas. Fartyget ska ligga väl förtöjt. Längs pিরer och kajer ska fartygsrörelse förhindras genom att förtöjningarna hålls tajta; hänsyn ska tas till fartygets rörelser på grund av tidvatten, strömmar eller passerande fartyg samt av pågående aktiviteter.

Stållinor och fibertrossar ska inte användas tillsammans i samma riktning på grund av skillnader i deras elastiska egenskaper.

3. *Kan fartyget i en nödsituation lämna kajen när som helst?*

Fartyget ska normalt kunna gå av egen maskin med kort varsel, om inte avtal träffats med terminalrepresentant, och hamnmyndighet där detta är tillämpligt, om att fartyget får immobiliseras.

I en nödsituation kan ett antal faktorer hindra ett fartyg att lämna kajen med kort varsel. Det kan vara ebb, kraftigt trim eller lågt vatten, brist på bogserbåtar, omöjligt att navigera nattetid, stoppad huvudmaskin, etc. Både fartyget och terminalen bör känna till om någon av dessa faktorer gäller, så att extra försiktighetsåtgärder kan vidtas vid behov.

Överenskommelse bör träffas om vilken metod som ska användas för lossläggning vid en nödsituation med hänsyn till inbegripna risker. Om behov skulle uppstå av nödbogsering, ska överenskommelse göras om linornas position och metod för fastsättning.

4. *Är förbindelsen mellan fartyg och kaj säker?*

Utrustningen för förbindelsen mellan fartyg och kaj måste vara säker och uppfylla gällande regelverk och kan bevakas antingen av fartyget eller av terminalen. Den ska bestå av en lämplig landgång eller fallrepstrappa med

<sup>2</sup>Termen höjd över vattenytan (air draught) ska tolkas med försiktighet: Om fartyget är i en flod eller en flodnynning avses vanligen maximal masthöjd för passage under broar, medan det vid kajplats vanligen avses den höjd som finns att tillgå eller är nödvändig under lastare eller lossare.

ett ordentligt fastgjort underliggande säkerhetsnät. Förbindelsen måste vaktas, eftersom den kan bli skadad p.g.a. varierande höjd och vattendjup; fartyg och terminal måste komma överens om vilka personer som är ansvariga för tillsyn av den. Dessa ska också registreras i checklistan.

Landgången ska placeras så att den inte ligger under det stråk där lastning eller lossning pågår. Den ska vara väl upplyst i mörker. En livboj med kastlina ska finnas ombord på fartyget nära landgången eller fallrepstrappan.

5. *Är överenskommet kommunikationssystem mellan fartyg och terminal i drift?*

Kommunikation mellan vakthavande befäl på fartyget och den ansvarige i land ska upprätthållas på det mest effektiva sättet. Notering ska göras i checklistan om valt kommunikationssystem och vilket språk som ska användas, liksom också nödvändiga telefonnummer och/eller radiokanaler.

6. *Är kontaktpersonerna för förbindelsen under lastning/lossning säkert identifierade?*

Kontrollpersonalen på fartyget och i terminalen måste upprätthålla en effektiv kommunikation med varandra och sina respektive arbetsledare. Deras namn och var de kan kontaktas vid behov ska noteras i checklistan.

7. *Finns lämplig personal ombord och i terminalen för en nödsituation?*

Det är inte möjligt eller önskvärt att specificera alla situationer, men det är viktigt att tillräckligt mycket personal finns ombord på fartyget och i terminalen under fartygets liggetid för att en nödsituation ska kunna hanteras.

De signaler som ska användas i händelse av en nödsituation i land eller ombord ska klart förstås av all personal som är inblandad i lasthantering.

8. *Finns någon information eller överenskommelse om att fartyget ska hantera bunkers?*

Det ska fastställas vilken person ombord som är ansvarig för bunkring, liksom också tid, leveranssätt (slang från kajen, bunkerpråm, etc.) och placering av bunkeranslutningen ombord. Bunkring bör samordnas med lastningsaktiviteterna. Terminalen bör godkänna förfarandet.

9. *Har några planerade reparationer på kajen eller fartyget aviserats och avtalats medan fartyget ligger vid kaj?*

Varmbearbetning (hot work), som inkluderar svetsning, värmning eller öppen låga, oavsett om det är på fartyget eller på kajen, kan kräva tillstånd. Samordning bör ske om arbete på däck kan komma i konflikt med lasthantering.

Om fartyget är ett kombinationsfartyg ska det finnas ett certifikat om gasfritt fartyg, utfärdat i enlighet med Arbetarskyddsstyrelsens kungörelse med föreskrifter (AFS 1986:26) om vissa arbeten på fartyg samt allmänna råd om tillämpningen av föreskrifterna.

10. *Har någon procedur avtalats för rapportering och registrering av skada vid lasthantering?*

Skador på fartyget kan förväntas vid denna typ av hantering. För att undvika konflikt måste man komma överens om en procedur för registrering av sådana skador innan lasthanteringen påbörjas. En ansamling av småskador på stålkonstruktionen kan resultera i betydande förlust av hållfasthet i fartyget, så det är nödvändigt att skada noteras för att möjliggöra snabb reparation.

11. *Har fartyget fått kopior av hamn- och terminalbestämmelser inklusive krav gällande säkerhet och förorening samt information om service vid nödsituationer?*

Fastän mycket information normalt lämnas av fartygets agent bör ett faktablad med denna information lämnas till fartyget vid ankomsten; det ska inkludera alla lokala regler som styr tömning av ballastvatten och rengöring av lastrum.

12. *Har avlastaren till befälhavaren lämnat information om lastens egenskaper i enlighet med kraven i kapitel VI i 1974 års SOLAS-konvention?*

Avlastaren ska lämna uppgifter till befälhavaren om t.ex. typ av last, partikelstorlek, kvantitet att lasta, stuvningsfaktor och grad av fukt i lasten. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:166) om transport till sjöss av fast gods i bulk (IMSBC-koden) ger anvisningar om detta.

Fartyget ska få information om allt material som kan kontaminera eller påverka planerad last, och fartyget ska säkerställa att lastrummen är fria från sådant material.

13. *Är atmosfären säker i lastrum och slutna utrymmen till vilka åtkomst kan behövas, har laster som avger gas identifierats och har behovet av övervakning av atmosfären överenskommit mellan fartyget och terminalen?*

Rostbildning på stålkonstruktion eller lastens egenskaper kan förorsaka att en riskabel atmosfär utvecklas. Hänsyn ska tas till följande: syreförbrukning i lastrummen; effekten av gasutveckling antingen från last som lossas eller från last i en silo före lastning, varifrån gas kan medföras ombord tillsammans med lasten utan varning till fartyget; och läckage av gas, giftig eller explosiv, från intilliggande lastrum eller andra utrymmen.

14. *Har lasthanteringskapaciteten och eventuella rörelsebegränsningar för varje lastare/lossare lämnats till fartyget/terminalen?*

Avtal ska träffas om antal lastare eller lossare som ska användas och deras kapacitet ska klargöras för båda parter. Avtalad maximal lastomsättning för varje lastare/lossare ska noteras i checklistan.

Rörelsebegränsningar i lastnings- eller lossningsutrustning ska anges. Detta är väsentlig information vid planering av lasthantering vid kajer där



ett fartyg måste förhalas från en position till en annan p.g.a. lastning. Kontroll ska alltid göras att utrustningen är felfri och att den är fri från förorening från föregående last. Vågars exakthet ska kontrolleras ofta.

15. *Har en lastnings- eller lossningsplan räknats fram för alla stadier av lastning/ballasttömning eller lossning/ballastfyllning?*

Fartyget bör om möjligt göra planen klar före ankomst. I detta syfte bör terminalen lämna den information fartyget begär för planering. På fartyg som behöver beräkningar på långskeppspåkänningar ska planen ta med alla tolererbara högsta värden för böjmoment och tvärkrafter.

Planen ska stämmas av med terminalen och en kopia lämnas över för terminalpersonalens behov. Alla vakthavande befäl ombord och arbetsledare i terminalen ska ha tillgång till en kopia. Ingen avvikelse från planen ska tillåtas utan överenskommelse med befälhavaren.

16. *Är de lastrum som ska lastas/lossas klart identifierade i lastnings- eller lossningsplanen? Framgår turordning i arbetet samt typ och lastmängd som ska förflyttas varje gång lastrummet lastas/lossas?*

Nödvändig information ska lämnas i ett formulär enligt bilaga 7 i dessa föreskrifter.

17. *Har behovet av trimning av last i lastrummen diskuterats och har metod och omfattning avtalats?*

En välkänd metod är trimning genom transportör, varigenom ett tillfredsställande resultat vanligen kan nås. I andra metoder används bulldozers, frontlastare, deflektorblad, trimningsmaskiner eller t.o.m. manuell trimning. Graden av trimning beror på lastens beskaffenhet och måste vara i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:166) om transport till sjöss av fast gods i bulk (IMSBC-koden).

18. *Förstår och accepterar både fartyg och terminal att om ballasthanteringen kommer ur fas med lasthanteringen så är det nödvändigt att göra ett uppehåll i lasthanteringen till dess ballasthanteringen har kommit ifatt?*

Alla parter föredrar att om möjligt lasta och lossa utan avbrott. Befälhavaren måste dock beordra stopp i lasthanteringen om last- eller ballastprogrammen inte är i fas, vilket måste accepteras av terminalen för att undvika alltför stora påkänningar i fartygskonstruktionen.

En lasthanteringsplan anger ofta kontrollpunkter då möjlighet ges att säkerställa att last- och ballasthantering ligger i fas.

Om den högsta hastighet vid vilken fartyget säkert kan ta emot lasten är lägre än terminalens kapacitet att hantera lasten, kan det vara nödvändigt att komma överens om uppehåll i lastningsprogrammet eller för terminalen att köra utrustningen under maximal kapacitet.

I områden där man kan räkna med extremt kallt väder ska möjligheten till frusen ballast eller ballastledning beaktas.

19. *Har tänkta tillvägagångssätt för att vid lossning ta bort lastrester som finns i lastrummen förklarats och accepterats av fartyget?*

Användningen av bulldozers, frontlastare eller pneumatiska/hydrauliska hammare för att skaka loss material ska utnyttjas med försiktighet, eftersom felaktig hantering kan skada eller förändra fartygets stålkonstruktion.

Avtal i förväg om behovet och tänkt metod, tillsammans med lämplig övervakning av operatörerna, kan göra att senare krav på skadeersättning eller försvagning av fartygskonstruktionen elimineras.

20. *Har tillvägagångssättet för att justera slutligt trim av det lastande fartyget beslutats och överenskommits?*

De lastmängder som föreslås i början av lastningen för att justera fartygets trim kan endast bli preliminära och ska inte tillmätas alltför stor betydelse. Avsikten är att se till att kravet inte förbises eller ignoreras. De verkliga kvantiteterna och positionerna för att nå fartygets slutliga trim beror på de föreslagna värden som avläses alldeles innan lastningen avslutas. Fartyget bör informeras om lastmängd i transportbandsystemet, eftersom den kvantiteten kan vara stor men ändå måste lossas när ordern "stoppa lastning" ges. Denna siffra ska noteras i checklistan.

21. *Har terminalen aviserats om den tid som behövs efter avslutad lasthantering för att göra fartyget sjöklart innan avgång?*

Processen att göra sjöklart före avgång är alltid lika viktig och ska inte nonchaleras. Lastluckorna ska fortlöpande säkras efter avslutad lasthantering så att endast en eller två återstår att stänga när lasthanteringen är avslutad.

Moderna djupvattenterminaler för stora fartyg kan ha mycket korta passager innan öppet vatten nås. Den tid som behövs för att säkra kan därför variera mellan dag eller natt, sommar eller vinter, bra eller dåligt väder. Terminalen måste aviseras i god tid om liggetiden behöver förlängas.