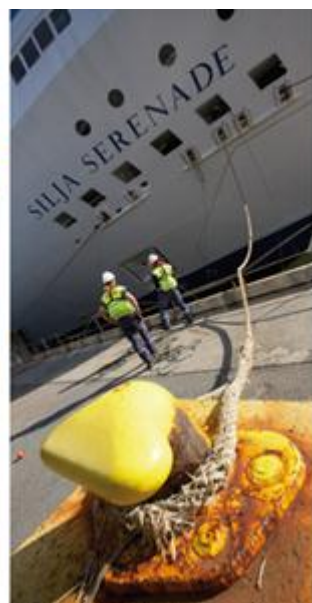


Driftföreskrifter

Stockholms Hamnar

Version 1.6.4.

2014-05-01





Innehåll

1	Föreskrifternas tillämpning	7
1.1	Allmänt.....	7
1.2	Kontaktuppgifter etc.	8
2	Fartygsanmälan	9
2.1	Anmälan väntat fartyg m.m.	9
3	Fartyg i hamnen	9
3.1	Tillträde till fartyg.....	9
3.2	Inspektion	9
3.3	Bogsering	10
3.4	Förtöjning.....	10
3.5	Landgång/fallrep	10
3.6	Brandskydd.....	10
3.7	Vid brand ombord på eget fartyg skall följande åtgärder vidtas:	10
3.8	Emissioner m.m.	11
3.9	Förflyttning.....	11
3.10	Reparationer, målningsunderhåll	11
3.11	Tankfartyg och kombinationsfartyg	12
3.12	Alkohol, droger.....	12
3.13	Fartygs djupgående	12
3.14	Ankring	13
3.15	Vind och vattenstånd	13
3.16	Anmälan livbåtsövning	13
4	Hamnanläggningar.....	13
4.1	Tillträde till hamnanläggning	13
4.2	Brandskydd.....	18
4.3	Fordonstrafik.....	19
4.4	Fotografering	19
4.5	Dykning och undervattensarbeten.....	19
4.6	Alkohol och droger	20
4.7	Skyddsutrustning	20
4.8	Civila skyddsobjekt	20
4.9	Mobilkranar	21
4.10	Containerkranar	22
4.11	Kajhöjder	22
4.12	Ramper.....	22
5	Farligt gods	22
5.1	Lagstiftning etc. rörande farligt gods	22
5.2	Inledning.....	22



5.3	Definitioner	23
5.4	Allmänna regler.....	24
5.5	Förhandsanmälan.....	27
5.6	Lossnings-/mottagningsrutin	28
5.7	Organisation	31
5.8	Säkerhetsrådgivare farligt gods	31
5.9	Riktlinjer för hantering av Farligt Gods	31
5.10	Märkningsrutin	32
5.11	Separering och förvaring av farligt gods i hamnen	32
5.12	Transportdokument sjö rutin	33
5.13	Transportdokument väg rutin	33
5.14	Östersjöavtalet.....	34
5.15	Lastningsrutin	34
5.16	Avhämtningsrutin	35
5.17	Fartygs anlop, avgång, bunkring och vakthållning.....	35
5.18	Brandskyddsåtgärder.....	36
5.19	Nödåtgärdsrutin	37
5.20	Olycksrapportering.....	37
5.21	Korrigerande Åtgärder	37
5.22	Utbildningsrutin för farligt gods.....	38
5.23	Årlig Rapport.....	38
6	Bunkring.....	39
6.1	Anmälan bunkring.....	39
6.2	Restriktioner	39
6.3	Checklista.....	39
6.4	Ansvarsfördelning	40
6.5	Kontroll	40
6.6	Efter avslutad pumpning.	40
7	Avlämning av avfall	40
7.1	Lagstiftning etc. rörande avfallshantering.....	40
7.2	Säkerhetsregler vid avlämning av maskinrumsavfall	42
7.3	Anvisningar och regler för vattenspolning av fartygstankar	44
7.4	Avlämning av lastrester, skadliga ämnen i förpackad form.....	49
7.5	Avlämning av toalettavfall	50
7.6	Avlämning av fast avfall	55
7.7	Avlämning av tankspol- och barlastvatten samt skadliga flytande ämnen i bulk. 58	
8	Lastning, lossning, uppläggning av gods m.m.....	60
8.1	Lagrum etc.....	60
8.2	Åtgärd innan lyft/transport.....	60
8.3	Trafikvakt.....	61



8.4	Skyddsåtgärder mot fall	61
8.5	Belysning	61
8.6	Tekniska anordningar	61
8.7	Arbetsutrymme	61
8.8	Lossning/lastning av bulk (giftig atmosfär i lastrum och lastsäkring på fartyg)	62
9	Allmänna bestämmelser för Stockholms energihamnar	62
9.1	Inledning	62
9.2	Kompletterande bestämmelser	63
9.3	Tillträde	64
9.4	Samordningsansvar	64
9.5	Arbetstillstånd	66
9.6	Hetarbeten/Användning av gnistbildande verktyg	66
9.7	Skyddsutrustning	67
9.8	Fordonstrafik	68
9.9	Rökförbud och öppen eld	68
9.10	Elektrisk isolation fartyg/kaj	68
9.11	Brandskydd	68
9.12	Kommunikation	68
9.13	Spill och läckage av olja eller kemikalie	69
9.14	Utrymning	69
10	Fartyg i energihamnarna	69
10.1	Fartyg i energihamnarna	69
10.2	Internationella certifikat	70
10.3	Regler för användning och kontroll av isolationsflänsar i energihamnarna	70
10.4	Utventilering av gaser	71
10.5	Gnistsläckare	71
10.6	Förtöjning	71
10.7	Avfendring	71
10.8	Nödbogsering	72
10.9	Besättning	72
10.10	Vakthållning	72
10.11	Rökning	72
10.12	Öppen eld, hetarbeten, användning av gnistbildande verktyg mm.	72
10.13	Elektrisk utrustning	73
10.14	Användning av fartygs radio och radar	73
10.15	Tankrengöring	73
10.16	Farligt övertryck	73
10.17	Fartyg långsides annat fartyg	73
10.18	Säkerhetsanordningar i land	73
10.19	Åtgärder i händelse av brand	74
10.20	Åtgärder i händelse av produktutsläpp	74



10.21	Åtgärder i händelse av gasutströmning	74
10.22	Information angående åtgärder i händelse av brand eller produktutsläpp .	75
10.23	Ship/Shore Safety Checklist.....	75
10.24	Lokala föreskrifter i anslutning till Ship/Shore Safety Checklist	79
11	Lossning/lastning av oljor, gaser och kemikalier i bulk .	80
11.1	Åtgärder på fartyg i energihamnarna i händelse av brand/produktutsläpp .	80
11.2	Lossning och lastning av järnvägsvagn eller fordon	83
11.3	Kompletterande bestämmelser	83
11.4	Minsta antal säkerhets- och ledningsvakter vid lossning/lastning	84
11.5	Instruktion för säkerhetsvakt	84
11.6	Instruktion för ledningsvakt	85
11.7	Kommunikationskontroll och disciplin vid kommunikation	86
11.8	Säkerhet	87
12	Hammarbyleden och Karl Johans sluss	89
12.1	Föreskrifter för fartygstrafiken i Hammarbyleden.....	89
12.2	Föreskrifter för fartygstrafiken genom Karl Johans sluss	99
13	Föreskrifter för förtöjning och losskastning	102
13.1	Arbetsledning	102
13.2	Kommunikation	103
13.3	Säkerhet	103
13.4	Bojfortöjning.....	103
13.5	Kastlinor.....	104
13.6	Förtöjningsgodset.	104
13.7	Skyddsutrustning	104
14	Föreskrifter för isbrytarverksamheten.....	104
15	Föreskrifter för vattenleveranser	105
16	Föreskrifter för elleveranser	106
17	Oljeutsläpp i vatten	107
18	Karantänshamn.....	109
18.1	Lagstiftning etc.....	109
18.2	Tillämpning och definitioner	109
18.3	Anmälan	110
18.4	Kajplatsfördelning	111
18.5	Transport	111
18.6	Smittskyddsåtgärder	111
18.7	Tillträde.....	111



18.8	Avspärrningar	111
18.9	Informationslämning.....	112
18.10	Informationsblad	112
18.11	Skyddsutrustning	112
18.12	Avfallsmottagning	112
19	Bilagor.....	113



1 Föreskrifternas tillämpning

1.1 Allmänt

Övergripande bestämmelser för verksamheterna inom Stockholms Hamnar finns i lagar, förordningar, kungörelser, föreskrifter och allmänna råd som utfärdats av myndigheter samt i Stockholms Hamn AB:s hamnordning beslutad av Kommunfullmäktige den 13 november 1995.

I koncernen Stockholms Hamnar ingår bolagen:

Stockholms Hamn AB

Kapellskärs Hamn AB

Nynäshamn Hamn AB

I denna driftföreskrift avses med hamnbefäl, hamnchefen i Kapellskärs hamn och hamnchefen i Nynäshamn samt vid Stockholms Hamn hamn- och trafikchefen, hamnkaptan, chefen för energibulk (energihamnschefen) och hamnstyrman enligt Stockholms Hamn AB:s organisations-schema.

Det åligger nyttjare av kajerna inom tillämpningsområdet att äga kännedom om dessa föreskrifter, samt att tillse att underställd eller inhyrd personal delges och tillämpar dem.

Föreskrifterna kan rekvireras från Stockholms Hamn AB, Hamn- och Trafikavdelning. De finns också publicerade på Stockholm Hamnars webbplats, www.stockholmshamnar.se

Envar som upptäcker avvikelser gentemot dessa driftföreskrifter eller andra av Stockholms Hamnar utfärdade föreskrifter eller anvisningar skall utan dröjsmål rapportera detta till Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral.

Denna driftföreskrift och vid varje tillfälle gjorda ändringar har fastställts av VD i de berörda bolagen. Begränsningar och restriktioner i användandet av farlederna regleras genom Transportstyrelsen.

1.1.1 Tillämplighet

Denna föreskrift gäller för verksamheten på vattenområden inom Stockholms hamnområde och kajer/bryggor som administreras av hamnen samt i tillämpliga delar vad beträffar Kapellskärs hamn och Nynäshamns Hamn

Hamnområdenas utbredning framgår av följande bilagor:

[Bilaga 1 – Kapellskärs hamn](#)

[Bilaga 2 – Nynäshamns hamn](#)

[Bilaga 3 – Stockholms hamn](#)



Följande bryggor/anläggningar administreras också av Stockholms Hamn:

- Allmänna gränd
- Danviksklippan
- Museikajen
- Vårdshusbryggan
- Skärholmens brygga
- Fridhems brygga
- Mälarhöjdsbadets brygga
- Berghamns brygga
- Bällsthamnen
- Solviks brygga
- Luxkajen
- Gångbro under Djurgårdsbron
- Tjärkajen
- Kornhamnstorg och Munkbron
- Ekensbergs kaj och brygga
- Liljeholmskajen
- Kaj under S:t Eriksbron

1.2 Kontaktuppgifter etc.

1.2.1 I nödsituation skall kontakt tas med:

Räddningstjänsten	Telefon 112
Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral (BTC)	08-670 28 11
eller växel	08-670 26 00
VHF-kanal 12 eller 16	

1.2.2 Broar och slussar:

Stockholms Hamn AB:s bevaknings och trafikcentral (BTC)	08-670 28 10
Danviksbron	08-5082 79 11
Hammarbyslussen	08-670 28 15
Skansbron	08-670 28 15
Liljeholmsbron	08-670 28 15

1.2.3 Övriga ärenden:

Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral (BTC)	08-670 28 10
växel	08-670 26 00
Fax	08-670 26 01

E-post: btc@stockholmshamn.se

VHF-kanal 12 eller 16

Hamnchefen i Kapellskärs hamn 08-670 26 00

Hamnchefen Nynäshamn hamn 08-670 26 00



2 Fartygsanmälan

2.1 Anmälan väntat fartyg m.m.

Fartygsanmälan

Fartyg som avser anlöpa hamnen skall genom rederiets (ombuds) försorg förhandsanmälas på Sjöfartsverkets hemsida, www.sjofartsverket.se, eller skriftligen till Stockholms Hamn AB:s trafikcentral (BTC) på blanketten Fartygsanmälan - väntat fartyg, vilken tillhandahålles genom Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral.

Exempel på denna blankett återfinns nedan.

Hamnmyndigheten kan, med hänsyn till tidsåtgången för fartygets resa eller annan omständighet, medge kortare anmälningstid eller befrielse från anmälningsskyldigheten. Befrielsen omfattar normalt turlistebundna fartyg.

Förhandsanmälan skall göras i god tid och senast 24 timmar innan fartygets beräknade ankomst till hamnen, om inte hamnbefäl med hänsyn till varaktigheten hos fartygets resa eller annan omständighet medger kortare tid.

[Bilaga 4 Fartygsanmälan](#)

[Bilaga 5 Fartygsanmälan Yacht](#)

Anmälan smittsam sjukdom ombord

Se även under kapitel 18 om särskild anmälan om fartyg har vissa smittsamma sjukdomar ombord

3 Fartyg i hamnen

3.1 Tillträde till fartyg

Förutom de personer som enligt myndighets bestämmande äger tillträde till fartyg tillhör det fartygs befälhavare att avgöra vilka som i övrigt äger tillträde. Dock skall personal tillhörande Stockholms Hamnar AB alltid beredas tillträde i tjänsteärende.

Eftersom tillträde till fartyg i allmänhet också innebär att hamnens kajplan måste passeras kan emellertid hamnbefäl avvisa besökare om skäl härtill befinns föreligga.

3.2 Inspektion

Hamnbefäl äger rätt att inspektera fartyg med avseende på föreskrifterna i hamnordningen och bestämmelserna i denna driftföreskrift. Befälhavare är skyldig att rätta sig efter de föreskrifter som lämnas av den inspekterande och att underlätta dennes arbete genom att lämna erforderlig handräckning.



3.3 Bogsering

När fartyg manövrerar i hamnen skall bogserhjälp användas i den utsträckning som befälhavaren efter samråd med hamnmyndigheten bestämmer.

Ostkustens sjötrafikområde har framtagit riktlinjer för bogserbåtsassistans enligt nedanstående länk. [Riktlinjer för bogserbåtsassistans - Stockholms Hamnar](#)

3.4 Förtöjning

Fartyg och övriga flytetyg får inte förtöja eller ankra i hamnen utan hamnbefällets medgivande.

Fartyg som ej lastar eller lossar får ej kvarligga i hamnen utan hamnbefällets medgivande.

Fartyg i hamnen skall ständigt hållas väl förtöjda.

Förtöjning av fartyg och övriga flytetyg längsides annat fartyg får endast ske efter medgivande av hamnbefälet.

3.5 Landgång/fallrep

Anordning för tillträde mellan fartyg och kaj skall vara säker och skall bestå av riktig, för ändamålet konstruerad landgång eller fallrepstrappa.

Ett säkerhetsnät skall vara riggat och ordentligt säkrat under landgången/fallrepstrappan.

Landgång/fallrepstrappa skall vara ändamålsenligt upplyst under mörker.

Ansvarig för att åtgärder är vidtagna enligt ovan är landgångens/fallrepets ägare såvida inte annat överenskommit.

3.6 Brandskydd

Fartygs brandskyddsutrustning skall befinna sig i fullgott skick, och på fartyg som för farligt gods vara klar att omedelbart tas i bruk. Besättningen skall vara utbildad i och väl förtrogen med dess handhavande.

Ytterligare bestämmelser avseende brandskydd i energihamnar, se kapitel 10.

Det finns särskilda bestämmelser för fartyg som omfattas av projektet ”Bo på båt”. Se nedanstående bilaga.

[Bilaga 6 Brandskyddsbeskrivning Bo på båt](#)

3.7 Vid brand ombord på eget fartyg skall följande åtgärder vidtas:

- Larmsignal med fartygets siren avges;
- Räddningstjänsten och Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral larmas;
- Åtgärder för att bekämpa branden vidtages;
- All lasthantering stoppas; samt
- Fartygets eventuella förhalning förbereds.



Vid brand iland eller ombord på annat fartyg i närheten skall följande åtgärder vidtas:

- Räddningstjänsten och Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral larmas(BTC);
- Brandbekämpningsberedskap intages;
- All lasthantering stoppas; samt
- Fartygets eventuella förhalning förbereds.

Vid brand ombord eller iland meddelar personalen vid Stockholms Hamn AB's bevaknings- och trafikcentral(BTC) hamnens krishanteringsgrupp.

3.8 Emissioner m.m.

Fartyg skall tillse att rökutveckling och buller från huvudmaskiner, hjälpmaskiner, pannor och eventuell annan utrustning minimeras. Om onormalt kraftig rökutveckling observeras, skall åtgärder omedelbart vidtas.

Huvudmaskiner skall endast användas under den tid som oundgängligen behövs för fartygs manövrerande. Fartyg skall vid hamnliggande koppla elektrisk ström från land om det är tekniskt möjligt med hänsyn till befintliga installationer ombord och iland.

För att "köra runt" propeller vid kaj fordras särskilt tillstånd från Stockholms Hamn AB.

Ångpannerengöring eller blåsning av ångtuber får icke företagas i hamnen.

Förbränning av avfall får ej ske ombord på fartyg som ligger i hamn.

3.9 Förflyttning

Fartyg som lastar eller lossar farligt gods skall ständigt vara klar att med kort varsel förflyttas för egen maskin.

Undantag kan, om särskilda skäl föreligger, medgivas av hamnbefälet. Till sådant undantag kan särskilda villkor knytas.

3.10 Reparationer, målningsunderhåll

Reparationsarbeten får ej igångsättas på fartyg som lastar eller lossar farligt gods utan tillstånd från hamnbefälet. Undantagna är dock mindre reparationer där endast icke gnistbildande handverktyg används under förutsättning

- a) att öppen eld, het yta eller gnistbildande verktyg inte används, och
- b) att fartyget med kort varsel kan förflyttas för egen maskin.

Begäran om tillstånd för reparationer mot vilka förbud råder enligt ovan, ställs till Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral(BTC).



Underhåll i form av tvättning, färgborttagning och målning av fartygs skrovutsida får endast utföras efter tillstånd från hamnbefäl. Villkor kan knytas till sådant tillstånd. Fartyg insatta i turlistebunden trafik kan erhålla tillstånd som gäller tillsvidare. Tillstånd kan erhållas efter kontakt med Stockholms Hamnars Bevaknings- och Trafikcentral (BTC).

Hetarbeten ombord på fartyg utan farligt gods ska anmälas till BTC.

För tvättning av fartygets utsida får endast rent vatten användas.

Sprutmålning av fartygets utsida är ej tillåtet.

3.11 Tankfartyg och kombinationsfartyg

Då tankfartyg och kombinationsfartyg, som har last med flampunkt lägre än 55° C eller vid någon av två tidigare resor fört råolja eller produkt med en flampunkt ej överstigande 55° C som last och inte är av godkänd besiktningsman konstaterat gasfritt, och är förtöjt vid fartyg eller i annan del av Stockholms hamn än energihamnen skall följande äga tillämpning:

- a. Ett område om 25 meter runt om fartyget skall betraktas som riskzon klass 1 där särskilda krav på åtgärder mot brand, inkluderande krav på elektrisk utrustning, förbud mot rökning, öppen eld, hetarbete och dylikt skall tillämpas;
- b. Fartygets tankar skall vara inertade;
- c. Ship/Shore Safety Checklist skall ifyllas; samt
- d. Säkerhetsvakt, som på förhand godkänts av Stockholms Hamn AB, skall finnas tillhands såväl ombord som iland under fartygets hela liggetid.

Anmärkning: Säkerhetsvakten ombord kan utgöras av besättningsmedlem som äger erforderlig kompetens enligt 1978 års Internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW), eller senare utgåva av denna.

Utöver av Sjöfartsverket och annan myndighet utfärdade föreskrifter avseende tankfartyg och kombinationsfartyg kan Stockholms Hamn AB meddela särskilda säkerhetsbestämmelser gällande varje enskilt anlop.

3.12 Alkohol, droger

Inom hamnanläggningar som omfattas av sjöfartsskyddet alternativt är klassat som skyddsobjekt är det förbjudet att vara påverkad av alkohol eller droger.

3.13 Fartygs djupgående

Befälhavare skall under färd i hamnområdet och vid kajliggande tillse att fartyget alltid har minimum 0,5 meter fritt under kölen. Vattenståndets uppgift kan erhållas från automatiskt station belägen vid energihamnen Loudden, telefon 010-478 48 00, slå sedan 54#. I Stockholms Hamn AB:s hamnordning finns bestämmelser om befälhavares skyldighet att hålla sig underrättad om vattendjupet vid anvisad tilläggs-, förtöjnings- eller ankarplats.



3.14 Ankring

I vattenområdet Lilla Värtan finns två ankarplatser. En vid Fjäderholmarna och den andra syd om Lidingöbron. Ankarplatsen vid Fjäderholmarna ska om möjligt alltid användas i första hand. Det är inte tillåtet att fälla ankare vid manövrering till kaj såvida det inte görs i uppkommen nödsituation.

Om ankare fälls skall detta snarast anmälas till Stockholm Hamn AB:s Bevaknings- och Trafikcentral (BTC). Därvid skall läget och tidpunkt för fällningen inrapporteras.

Vid sådan inkommen anmälan skall personalen vid BTC, tills ramning av aktuellt område skett, varna aktuella fartyg om att vattendjupet på fällningsplatsen är osäkert och vid behov anvisa annan kajplats.

3.15 Vind och vattenstånd

För information om vind och vattenstånd kontakta VTS-Stockholm alternativt BTC.

I Östersjön kan effekten av tidvattnet bortses ifrån. Däremot påverkas vattenståndet av vindar och lufttryck. I Mälaren påverkas vattenståndet även av tillrinningen från omgivande markområden.

Några exempel på vattenståndsvariationer:

Högsta vattenstånd i Stockholm, Saltsjön, som uppmäts under åren 1889 – 2000 är 118 cm över medelvatten. Under samma period är det lägsta uppmätta värdet 69 cm under medelvatten.

Högsta vattenstånd i Mälaren som uppmäts sedan 1968 är 59 cm över medelvatten. Under samma period är det lägsta uppmätta värdet 42 cm under medelvatten.

3.16 Anmälan livbåtsövning

Anmälan om planerad livbåtsövning skall göras till Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral(BTC) alt. hamnchefen Kapellskär/Nynäshamn.

4 Hamnanläggningar

4.1 Tillträde till hamnanläggning

4.1.1 Lagstiftning etc.

4.1.1.1 Sjöfartsskydd:

[Lag \(2004:487\) om Sjöfartsskydd](#)

[Förordning \(2004:283\) om Sjöfartsskydd](#)



4.1.1.2 Hamnskydd:

[Lag \(2006:1209\) om Hamnskydd](#)

[Förordning \(2006:1213\) om Hamnskydd](#)

4.1.2 Allmänt

Sjöfartsskydd går ofta under benämningen ISPS (International Ship & Port facility Security Code) som är en internationell kod stiftad av IMO (International Maritime Organisation). Sverige antog koden 1 juli 2004 genom att införa lagen om sjöfartsskydd.

Inför ikraftträdandet av lagen om sjöfartsskydd skapades ett antal hamnanläggningar (områden) inom hamnen som omfattas av denna reglering. Dessa områden är omslutna av avspärningar av olika utförande och speciella regler för bl.a. tillträde gäller. Hamnanläggningarna är följande (de med asterisk är sådana anläggningar inom vilka reglerna/skyddsåtgärderna endast tillämpas när fartyg ligger förtöjt vid anläggningen):

Hamnanläggning	ID-nr ISPS anläggning
• Birkaterminalen	SESTO 0010
• Containerterminalen	SESTO 0005
• Frihamnsterminalen	SESTO 0014
• Frihamnen 630-652	SESTO 0011
• Hammarby sluss	SESTO 0015
• Kapellskär	SEKPS 0001
• Louden inkl ankarplats Fjäderholmarna	SESTO 0007
• Nybrokajen*	SESTO 0017
• Nynäshamn	SESYN 0002
• Nynäshamn kryssning	SESYN 0009
• Siljaterminalen	SESTO 0019
• Skeppsbron 105-107 inkl boj Stockholms Ström*	SESTO 0020
• Stadsgården 157-160 inkl boj Stockholms Ström*	SESTO 0021
• Stadsgården 165-167	SESTO 0022
• Vikingsterminalen	SESTO 0025
• Värtan 521-524	SESTO 0024

4.1.3 Ansökningsblanketter

Vid utfärdande av behörighetskort och/eller passerkort förbinder sig innehavaren till att följa drift- och säkerhetsföreskrifter bestämda av Stockholms Hamnar. För en sammanfattning av säkerhetsregler läs [Bilaga 7 Säkerhetsfolder](#).

[Bilaga 53 Ansökan om att erhålla tillträde till Stockholms Hamnar](#)

[Bilaga 54 Förnyelse av behörighetskort](#)

[Bilaga 55 Ändringsblankett passerkort Stockholms Hamnar](#)



4.1.4 Anställda

Anställda inom Stockholms Hamnar och anställda inom företag med fast etablering inom hamnanläggningen har rätt att tillträda hamnanläggning. Exempel på den senare kategorin är anställda inom oljebolag vad avser energihamnarna och anställda på färjerederi inom färjeterminal.

Krav: Den anställde skall vara i tjänsteärende och kunna uppvisa giltig, av företaget utfärdad, fotolegitimation. För hamnanställda är det tillfyllest med hamnens märke/logga. Rätt för anställda att införa eget fordon föreligger endast om det finns upptaget på särskild förteckning. Hamnens och STHEAB's tjänstefordon får införas utan uppfyllande av sådant krav.

4.1.5 Myndighetspersoner

Exempel på här aktuella myndigheter:

- Polis och Räddningstjänst (brandkår, ambulans, jourhavande läkare, etc.)
- Tullen
- Kustbevakningen
- Sjöfartsverket (bl.a. lotsar och inspektörer)
- Arbetsmiljöverket
- Försvarmakten

Krav: Myndighetsperson under tjänsteutövning skall uppvisa giltig fotolegitimation. Ingen förhandsanmälan krävs.

4.1.6 Besättningsmedlemmar på inneliggande fartyg

Krav: Besättningsmedlemmar skall kunna uppvisa giltig fotolegitimation och finnas upptagen på en till hamnen insänd besättningslista (föranmälning) alt. kunna uppvisa ett relevant crew-card (förfarandet används ofta vid anläggningar som anlöps av kryssningsfartyg) och finnas upptagen på en till hamnen insänd besättningslista (föranmälan) alt. kunna vad avser färjeterminal uppvisa av trafikerande färjerederi utfärdad fotolegitimation. Angående eget fordon se ovan under anställda.

4.1.7 Passagerare som skall företa resa med inneliggande eller ankommande fartyg

Krav: Passagerare skall kunna uppvisa giltig fotolegitimation och giltigt färdbevis innehållande uppgifter om passagerarens namn och/eller bokningsnummer och giltighetsdatum alt. kunna uppvisa ett relevant passenger card och finnas upptagen på en till hamnen insänd passagerarlista.

4.1.8 Besökande till anläggningen/till inneliggande fartyg.

Vid bedömning om ett besök skall beviljas gäller följande princip:

Besökande ska vara inbjuden av hamnen, trafikerande rederi eller inneliggande fartygs befälhavare/SSO.

Förhandsanmälningar prövas av PFSO/resp. bitr. PFSO.

Vid nivå 2 skall endast besök beviljas med anledning av terminalens och inneliggande fartygs säkerhet eller akuta drift.



4.1.9 Skeppsklarerare, årsleverantörer m.fl.

Krav: Besökare (ex. skeppsklarerare under tjänsteutövning och chaufförer som fullgör leveranser av förnödenheter till anläggning/fartyg på årsbasis = hög besöksfrekvens) skall vara föränmäld och kunna uppvisa en av hamnen utfärdad fotoförsedd legitimation. Hamnens legitimation kan erhållas efter ifylld ansökan och ett godkännande av Stockholms Hamn.

4.1.10 Chaufförer av trailer som skall lämnas/hämtas i terminal.

Krav: Chaufför som skall lämna eller hämta trailer inom terminal skall kunna uppvisa giltig fotolegitimation. Chauffören skall också kunna uppvisa relevant körorder/körsedel. Trailern skall vara bokad för sjötransport från anläggningen eller ankommit med sådan.

4.1.11 Chaufför av ledsagat fordon (gäller även personbilar)

Krav: Vid sjötransport; som passagerare enligt ovan. Fordonet skall vara bokad för sjötransport från anläggningen eller ankommit till denna med en sådan transport.

Vid leverans av gods till anläggningen/inneliggande fartyg gäller: Chauffören skall kunna uppvisa giltig fotolegitimation och körorder/körsedel. Godset skall vara föränmält.

4.1.12 Chaufförer av taxibilar.

Krav: Utan särskilt tillstånd får taxi ej köras in på anläggningarna. Taxibilar till område utanför hamnanläggningen i Loudden och i vissa fall till Stadsgården 167, är dock tillåtna.

Två inpasseringsfall kan därvid urskiljas:

- passagerare skall hämtas. Beställaren (endast fartygets befälhavare/fartygets agent/repr. för oljebolag) skall därvid föränmäla taxibilen till BTC.
- passagerare skall lämnas. Passagerare skall uppfylla någon eller några av tillträdesreglerna. Vad angår Stadsgården 167 skall passageraren vara handikappad eller/och medföra större mängd bagage.

Föraren skall i båda fallen kunna uppvisa taxilegitimation.

4.1.13 Hamnens entreprenörer

Krav: Entreprenör under tjänsteutövning för hamnens räkning skall kunna uppvisa giltig av hamnen utfärdad fotoförsedd legitimation som erhållits innan tillträdet. Hamnens legitimation kan erhållas efter ifylld ansökan och ett godkännande av Stockholms Hamn.

4.1.14 Införande av egendom/gods

Utän förhandsanmälan och särskilt tillstånd får knivar, vapen och ammunition, radioaktiva eller explosiva ämnen (inkl. ammunition) inte införas i hamnanläggningen.

För bestämmande av vad som avses med vapen och knivar hänvisas till [vapenlagen \(1996:67\)](#) resp. [Lag \(1988:254\) om förbud beträffande knivar och andra farliga föremål.](#)



4.1.15 *Bagage*

Krav: Passagerare får införa eget ledsagat bagage.

Med ledsagat bagage avses passagerares bagage inkl personliga tillhörigheter som bärs av denne genom säkerhetskontrollen och har packats av denne och har därefter kontinuerligt varit under dennes uppsikt.

4.1.16 *Gods som befordras med sjötransport*

Krav: Godset skall vara bokat för sjötransport från anläggningen eller ankommit till denna med sådan transport.

4.1.17 *Gods adresserat till företag/inneliggande fartyg inom anläggningen.*

Krav: Godset skall vara beställt och föränmält av företaget/rederiet. Speciella rutiner för leveranser av förnödenheter till turlistbundna färjor kan förekomma.

Leveranser till fartyg skall alltid levereras direkt ombord alternativt lagras i låst utrymme.

Vid nivå 2 ska samtliga personer och godsenheter (personbilar, dragare, trailer, lastbilar) som beviljas tillträde registreras.

Vid skyddsnivå 2 ska ankommande färjegods och farligt gods till containerterminalen avhämtas på ankomstdagen.

Vid skyddsnivå 2 tas färjegods och farligt gods till containerterminalen emot tidigast 12 timmar före utskeppningen.

4.1.18 *Tåg*

Tågtrafik till terminalerna som följer turlista får inpassera utan förhandsanmälan.

4.1.19 *Tillträde via Bevaknings- och trafikcentralen (BTC)*

Vid följande anläggningar kan tillträde ges genom BTC (detta sker efter överenskommelse mellan agerande företag och Stockholms Hamnar):

- Containerterminalen
- Exportplan
- Importplan
- Kapellskär
- Loudden

Vid insläpp via BTC måste man uppfylla kraven ställda i kapitel 4. Öppettider för insläpp varierar beroende på anläggning.



Anställda med fast arbetsställe inom Louddens energihamn ska inneha inpasseringskort. Detta är företagsrelaterat och ställs ut på person. Kortet tillhandahålls efter ansökan och beslut av Stockholms Hamnar.

4.1.20 Behörighetskort

För att få vistas inne på hamnanläggning som regleras av lagen om sjöfartsskydd krävs det att man innehar ett behörighetskort. Behörighetskortet är en form av identifikation med foto, namn, organisation och giltighet avseende område och tid. Behörighetskortet ska alltid bäras väl synligt vid vistelse i hamnanläggning. Behörighetskort utfärdas efter inlämnad ansökan och godkännande av Stockholms Hamnar.

4.1.21 Passerkort

Många av våra infarter och utfarter till hamnanläggningarna kan passeras med hjälp av passerkort. Dessa kan ibland vara en nödvändighet för att komma in på en anläggning.

4.1.22 Administration av kort

Stockholms Hamnars reception tar emot och lämnar ut ansökningar. Efter fattat beslut kontaktas sökande alternativt ansvarig chef varvid korten finns tillgängliga att hämta ut. Varje kort hämtas ut personligen av respektive sökande efter uppvisande av giltig legitimation.

Under följande tider hanterar receptionen ansökningar och utlämnande av kort:

Måndagar	13.00 – 15.00
Onsdagar	09.00 – 11.00
Fredagar	13.00 – 15.00

Samtliga behörigheter och passerkort som utfärdas är personliga och ska hanteras som värdehandling. För anskaffande av behörigheter och passerkort tas en avgift ut av Stockholms Hamnar.

Vid ändring av skyddsnivåer införs restriktioner för behörighetskort och passerkort kan spärras. Avvikelse från gällande regler och villkor kan leda till böter och/eller avstängning från hamnanläggningar tillhörande Stockholms Hamnar. Förlorade kort ska omedelbart anmälas och utgångna kort återlämnas till Stockholms Hamnar.

Mer information kring tillträde, behörighetskort, passerkort och ISPS finns på www.stockholmshamn.se.

4.2 Brandskydd

Inom Stockholms Hamn AB:s energihamnar samt inom annat område där farligt gods transporteras, hanteras eller är uppställt råder förbud mot rökning, användande av öppen eld, användande av apparater som kan ge upphov till farliga gnistor och annat som kan förorsaka brand. Förbudet gäller också i fordon.



Elektrisk utrustning skall uppfylla kraven i av behörig myndighet utfärdad klassningsbestämmelse. Anslutning av elektrisk utrustning får endast ske vid godkänt uttag.

Hetarbeten innefattande arbeten med användande av öppen eld, heta ytor, gnistbildande verktyg och liknande får ej företagas i Stockholms Hamn AB:s energihamnar samt på område där farligt gods transporteras, hanteras eller är uppställt med mindre än att skriftligt tillstånd därtill lämnats av hamnmyndigheten och räddningstjänsten.

Reparationsarbeten innefattande hetarbeten i andra Stockholms Hamn AB tillhöriga hamnar än energihamnarna respektive andra hamndelar än sådana där farligt gods transporteras, hanteras eller ställts upp skall förhandsanmälas till Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral. Anmälan vad avser Kapellskärs hamn och Nynäshamn hamn göres till resp. hamnchef

Det åligger chef för anläggning att tillse att anläggningens brandsläckningsutrustning befinner sig i fullgott skick.

4.3 Fordonstrafik

Fordon i hamnens anläggningar ska ha roterande varselljus alternativt varningsblinkers.

Extern trafik skall ske på markerade stråk till anvisad plats. Omkörning är förbjudet. Beakta särskilt tung trafik t.ex. tugmasters och terminaltraktorer.

Uppställning och parkering av fordon sker endast på särskilt anordnade och utmärkta platser.

I övrigt gäller särskilda bestämmelser för trafiken inom enskilda hamnområden samt av myndigheter utfärdade allmänna och lokala trafikföreskrifter.

Högsta tillåtna hastighet inom hamnanläggningen är 30 km/timme eller lägre om så anges.

4.4 Fotografering

Hamnen skall ge sitt tillstånd till all kommersiell fotografering och filminspelning inom hamnens markområden. I tillstånd kan speciella villkor uppsättas.

Generellt förbud mot fotografering, filmning och videoinspelning råder inom Louddens energihamnsområde. Tillstånd kan i vissa fall lämnas av chefen för Energihamnar eller av honom utsedd vid Stockholms Hamn AB.

4.5 Dykning och undervattensarbeten

Inom hamnområdena råder generellt dykförbud. Hamnbefäl kan dock lämna tillstånd för dykning efter ansökan. De vanligaste platserna där fritidsdyk tillåts i Stockholm är:

- Alviksstrand



- Fredhällsvraket "Falken"
- Södermälarsstrandsvraket "Bordellen"

Ansökan som kan ske via vår hemsida www.stockholmshamn.se skall ske minst två arbetsdagar före det planerade dyket.

För dykning på andra områden inlämnas särskild ansökan. Denna ansökan måste innehålla samtlig information nedan för att kunna behandlas.

- Dykets syfte
- Ansvarigt företag
- Dykledarens namn och mobiltelefonnummer
- Plats för dyket
- Tid för dyket
- Antal dykare

Denna ansökan skickas, mailas eller faxas direkt till hamnen senast två arbetsdagar före det planerade dyket. [Ansökan om tillfälligt dyktillstånd](#)

4.6 Alkohol och droger

Ingen person som vistas inom en hamnanläggning får vara påverkad av alkohol eller droger.

4.7 Skyddsutrustning

Varselkläder skall bäras vid vistelse i terminal/hamnanläggning där hamnarbete pågår. Kläderna skall uppfylla kraven i EN 471, klass 2, och skall bestå av minst överdel alternativt underdel.

I närhet av hängande last eller där risk för fallande föremål finns ska hjälm användas. Inom Kapellskärs ISPS - område gäller alltid hjälmplikt.

I övrigt bärs lämpliga kläder och godkänd skyddsutrustning enligt gällande arbetsmiljöregler.

Flytväst ska användas vid arbeten på kajer och pirar.

4.8 Civila skyddsobjekt

4.8.1 Lagstiftning m.m.

[Skyddslag \(2010:305\)](#)

[Skyddsförordning \(2010:523\)](#)



4.8.2 Allmänt

Länsstyrelsen fattar beslut om en anläggning skall förklaras som civilt skyddsobjekt. Objektet kan bestå av både mark- och vattenområden.

Ett och samma geografiska område omfattas ibland av såväl bestämmelser enligt lagen om sjöfartsskydd som bestämmelser om civilt skyddsobjekt. Syftet med de senare bestämmelserna är att förstärka skyddet och ge ett ökat juridiskt skydd mot sabotage, terrorism och spioneri.

Markområdena är inhägnade och skyltade. Endast behöriga äger tillträde till ett civilt skyddsobjekt. Inom anläggningar som omfattas av sjöfartsskydd och inom områden som är civila skyddsobjekt tillämpas samma tillträdesregler.

Den som bevakar ett skyddsobjekt och inte är polisman benämns skyddsvakt.

Den som vill ha tillträde till ett skyddsobjekt eller som uppehåller sig invid ett skyddsobjekt är skyldig att på begäran av den som bevakar skyddsobjektet uppge namn, födelsetid och hemvist, underkasta sig kroppsvisitation, som inte avser brev eller annan enskild handling, och finna sig i undersökning av fordon, fartyg.

4.8.3 Skyddsobjekt i Stockholm

Följande landområden har förklarats som civila skyddsobjekt:

- Containerterminalen
- Frihamnen, hamnplaner utmed kajplatserna 630-638 och 640-641 samt 650-652
- Frihamnsterminalen
- Hammarby sluss
- Kapellskär
- Loudden
- Nynäshamn
- Siljaterminalen Containerterminalen
- Stadsgården hamnplanen 165-167
- Vikingterminalen

Följande vattenområden har förklarats som civilt skyddsobjekt:

Vattenområdet väster om en linje värmepumpen söder om Lidingöbron – Boj N59 21,177 E018 07,052 – Boj N59 21,040 E018 07,207 - Nocken Frihamnspiren - Nocken Louddspiren - Louddsområdet sydligaste begränsning vid Villevallan.

Samtliga skyddsobjekt finns utritade på karta på www.stockholmshamnar.se.

4.9 Mobilkranar

För uppställning av mobilkran, höjdlift, betongpump eller liknande inom Stockholms hamns område gäller följande:



Ansökan ska vara hamnen tillhanda minst fem arbetsdagar i förväg. Se till att ansökningsblanketten är komplett ifylld, annars måste kompletteringar begäras in, vilket tar ytterligare tid. Eventuellt måste tillstånd från Polisen och/eller Trafikkontoret i Stockholm sökas. Detta ansvar ligger på sökanden.

Hamnen bedömer ansökan utifrån belastningen, kajkonstruktionen och eventuella säkerhetsaspekter för den aktuella kajplatsen.

[Bilaga 50 Ansökan om tillstånd för uppställning av mobilkran](#)

4.10 Containerkranar

För mer information om mått och ritning över kranens utbredning från kaj, se bilaga.

[Bilaga 56 Containerkranar Frihamnen](#)

4.11 Kajhöjder

[Bilaga 8 Kajhöjder](#)

4.12 Ramper

Ramper och passagerarlandgångar får endast manövreras av behörig personal enligt givna instruktioner.

5 Farligt gods

5.1 Lagstiftning etc. rörande farligt gods

- [Lag \(2006:263\) om transport av farligt gods](#)
- [Förordning \(2006:311\) om transport av farligt gods](#)

Mer information finns i [Sjöfartsverkets författningssamling](#).

5.2 Inledning

Vid hantering av farligt gods i förpackad form finns det huvudsakligen tre regelverk som berör företaget. Det är ADR-S regelverket för vägtransporter, IMDG regelverket som styr transporter av farligt gods till sjöss samt Östersjöavtalet som gäller för transporter inom områden med låga våghöjder.

Dessa regelverk är mycket omfattande och för Stockholms Hamnar innebär detta att en mycket stor del av organisationen berörs av olika krav vid hantering av farligt gods. För att underlätta vår hantering har vi därför tagit fram dessa rutiner för hantering av farligt gods.

Rutinerna innehåller såväl direkta rutiner för olika grupper inom vår organisation, som sammandrag av regelverken inom de områden vilka berör oss. Dessa är framtagna för att passa organisationen och gör inget anspråk på att upphäva behovet av de ordinarie regelverken, utan är endast till för att



underlätta för verksamheten i form av rutiner, checklistor och mallar anpassade till våra förutsättningar.

I rutinerna finns dessutom uppgifter om företagets säkerhetsrådgivare för farligt gods, en farligt gods policy samt en beskrivning av vilka grupper inom organisationen som berörs.

5.3 Definitioner

Nedan följer ett antal definitioner kring farligt gods, utöver dessa finns det ett stort antal definitioner i samtliga regelverk för farligt gods. Dessa rekommenderas för en utförligare studie av definitioner.

5.3.1 *Stockholms Hamnar*

Med Stockholm Hamnar avses de juridiska personerna Stockholms Hamn AB, Nynäshamns Hamn AB och Kapellskärs Hamn AB.

5.3.2 *Hamnbefäl*

Med Hamnbefäl avses beträffande Stockholms Hamn; Hamn- och trafikchef, Hamnkapten, Hamnstyrman och vad gäller Kapellskärs Hamn och Nynäshamn Hamn, hamncheferna där.

5.3.3 *Farligt gods*

Med farligt gods avses gods med sådana kemiska eller fysikaliska egenskaper att dessa i sig själva eller genom kontakt med andra ämnen, även t ex luft eller vatten, kan orsaka skada på människor, djur, egendom eller miljö.

5.3.4 *Farligt gods i förpackad form*

Med farligt gods i förpackad form avses farligt gods inneslutet i förpackning, behållare, tankfordon, avmonterbara tankar, flyttbara tankar, tankcontainers, kärnbatterier, fordon eller som ingår som del av annat gods.

5.3.5 *Tömnda ej rengjorda förpackningar*

Tömnda ej rengjorda förpackningar är farligt gods och skall behandlas på samma sätt som förpackningar fulla med farligt gods.

5.3.6 *Bulk*

Med bulk transport menas oförpackade fasta ämnen. Begreppet avser inte gods som transporteras som kollin eller ämnen som transporteras i tank.

5.3.7 *Marine pollutant*

Med Marine Pollutant menas gods som skadligt för den marina miljön i enlighet med IMDG-koden.

5.3.8 *IMDG-koden*

Med IMDG-koden avses the International Maritime Dangerous Goods Code, vilken ges ut av FN:s mellanstatliga sjösäkerhetsorgan the International Maritime Organisation (IMO).



5.3.9 *Klass*

Med klass menas den klassificering (gruppindelning) som det farliga godset erhållit för att strukturera olika farligt gods typer sinsemellan.

5.3.10 *UN nummer*

Med UN nummer avses det nummer som respektive farligt gods produkt åsatts och som återfinns i bl. a. IMDG-koden.

5.3.11 *Proper shipping name*

Med Proper shipping name avses den officiella transportbenämning som åsatts respektive farligt gods produkt och som även är knutet till UN numret.

5.3.12 *Packing group*

Med packing group (förpackningsgrupp) avses den farlighetsgrad som en farligt gods produkt åsatts för förpackningsändamål under transport. Det finns tre nivåer:

- förpackningsgrupp I - mycket farliga ämnen
- förpackningsgrupp II - farliga ämnen
- förpackningsgrupp III - mindre farliga ämnen

5.3.13 *EmS (emergency schedules)*

Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods här finner vi instruktioner i IMDG-koden för hur vi skall agera med visst farligt gods vid en olycka.

5.3.14 *MFAG*

Medical First Aid Guide for use in accidents involving dangerous goods här finner vi instruktioner i IMDG-koden för hur vi skall ge första hjälpen till personer skadade av farligt gods.

5.3.15 *Heta arbeten*

Med heta arbeten avses arbeten som innebär användande av öppen låga, het yta eller gnistbildande verktyg.

Nedan följer ett antal definitioner kring farligt gods, utöver dessa finns det ett stort antal definitioner i samtliga regelverk för farligt gods. Dessa rekommenderas för en utförligare studie av definitioner.

5.4 Allmänna regler

Nedan följer ett antal allmänna regler som gäller för hantering av farligt gods hos Stockholms Hamnar. Med hamnbefäl i detta sammanhang avses vid Stockholms Hamnar anställd/a VD, v VD, hamn- och trafikchef, hamnchefer, hamnkapten och hamnstyrmän.



5.4.1 Förhandsanmälan

Farligt gods får införas till Stockholms Hamnars hamnområden först efter bifallen förhandsanmälan. Med stöd av denna utfärdar hamnbefälet särskilda instruktioner för transport, hantering och/eller förvaring av varje enskilt slag farligt gods eller kombination därav.

5.4.2 Försiktighetsåtgärder

Vid transport, hantering och/eller förvaring av farligt gods i Stockholms hamnar skall hänsyn tas till lokala förhållanden, såsom närheten till bebyggelse, närheten till platser där människor som inte är direkt involverade i transporten, hanteringen eller förvaringen vanligen vistas, miljökänsliga områden eller annan plats eller anläggning som kan påverkas av utsläpp med farligt gods eller olycka med farligt gods.

5.4.3 Farligt gods anvisning

Hamnbefälet anvisar i samråd med räddningstjänsten bestämda områden där transport, hantering och förvaring av farligt gods får ske.

5.4.4 Avvisning av farligt gods

Hamnbefälet har rätt att avvisa speciellt farliga godsslag eller stora kvantiteter farligt gods om säkerheten i hamnen allvarligt skulle äventyras genom dess transport, hantering eller förvaring. Begränsningar vad avser Stockholms hamn finns upptagna i särskild förteckning som kan rekvireras från Stockholms Hamn AB's bevaknings- och trafikcentral. Av förteckningen framgår att klasserna 1.1, 1.2, 2.1 lastad i tankcontainer och 2.3 ej accepteras för hantering eller lagring.

[Bilaga 9 Farligt gods begränsningar](#)

5.4.5 Undanröjande av risker

Hamnbefälet har rätt att vidta lämpliga och skäligen åtgärder för att undanröja risker som det farliga godset kan medföra. Godsägaren eller dennes ombud kan komma att debiteras för kostnaderna härför.

5.4.6 Inspektion av farligt gods

Hamnbefälet har rätt att utföra inspektioner av farligt gods, vilket inkluderar inspektion av transportdokument och certifikat, förpackningar, lastbärare och fartyg för att säkerställa att transport hantering, förpackning, stuvning och förvaring av det farliga godset sker på ett säkert sätt.

5.4.7 Ankring av fartyg med farligt gods

Hamnbefälet bestämmer när och var fartyg med farligt gods skall ankra, förtöjas eller vart det skall förhalas i hamnen. Vid nödläge skall fartyg vid behov kunna förflyttas inom hamnen eller avlägsnas därifrån.

5.4.8 Beredskap för fartyg att kunna förflyttas för egen maskin

Fartyg som lastar, lossar eller har explosiva varor, brandfarliga gaser eller vätskor, syregivande ämnen eller organiska produkter ombord i sådana mängder att risk för skador på person eller



anläggning utanför fartyget föreligger vid olyckshändelse med det farliga godset skall ständigt vara klar att med kort varsel kunna förflyttas för egen maskin. Undantag kan, om särskilda skäl föreligger, medgivas av hamnbefälet.

5.4.9 Heta arbeten

Hamnbefälet skall givas kännedom om alla heta arbeten som skall utföras såväl på fartyg som på kaj där farligt gods transporteras, hanteras eller förvaras. Heta arbeten medges endast om de anses kunna utföras säkert med hänsyn till de risker det farliga godset kan utgöra.

Vid heta arbeten krävs skriftligt tillstånd utfärdat av Stockholms Hamn efter ev. samråd med Räddningstjänsten i Stockholm. Sådant tillstånd får inte ha längre giltighetstid än 24 timmar. I tillståndet skall anges säkerhetsanvisningar för arbetets utförande.

5.4.10 Ansvarig person

Hamnbefälet, stuveriet och fartygets befälhavare skall inom sina respektive ansvarsområden utse ansvarig person för transport, hantering och förvaring av farligt gods rörande den dagliga verksamheten, samt även tillse att certifierad rådgivare för farligt gods finns tillgänglig i enlighet med lagen om transport av farligt gods.

5.4.11 Reparation

Hamnbefälet skall ges kännedom om alla större reparationsarbeten som skall utföras, såväl på fartyg som inom hamnområdet, där farligt gods transporteras, hanteras eller förvaras.

5.4.12 Farligt damm

Alla mått och steg skall vidtas för att förhindra eller minimera uppkomst och spridning av farligt damm, samt för att skydda personal mot sådant damm.

5.4.13 Farlig ånga eller gas

Alla mått och steg skall vidtas för att förhindra eller minimera uppkomst och spridning av farlig ånga eller gas samt för att skydda personal mot sådan ånga eller gas.

Då fast farligt gods i bulk, som kan avge farlig ånga eller gas hanteras skall utrustning för att mäta koncentrationen ånga eller gas finnas omedelbart tillgänglig. Oskyddad personal skall inte tillåtas beträda utrymme eller område där giftig eller brandfarlig ånga eller gas kan uppträda.

5.4.14 Syreunderskott

Oskyddad personal skall inte tillåtas beträda utrymme där syreunderskott kan finnas.

5.4.15 Flytande och kondenserade farliga ämnen i bulk

Beträffande särskilda säkerhetsföreskrifter för transport och hantering av flytande och kondenserade farliga ämnen i bulk hänvisas till kapitel 9 Allmänna bestämmelser för Stockholms energihamnar, kapitel 10 Fartyg i energihamnarna samt kapitel 11 Lossning och lastning av oljor, gaser och kemikalier i bulk i denna föreskrift.



5.4.16 Tillträde

Obehörig äger icke tillträde till plats där farligt gods transporteras, hanteras eller förvaras. Vid behov skall transportväg, hanteringsplats eller förvaringsplats särskilt avspärras för att förhindra tillträde av obehörig.

Innan tillträde medges till slutet utrymme där hälsofarlig gas eller syrebrist kan förekomma skall arbetsledare iland respektive befälhavare ombord inom sina respektive ansvarsområden försäkra sig om att så kan ske utan risk.

Innan tillträde medges till utrymme iland eller ombord som desinficerats eller rökts med hälsofarligt ämne skall särskilt certifikat om att tillträdet kan ske utan risk ha utfärdats av behörig person.

5.5 Förhandsanmälan

Allt farligt gods som anländer Stockholms hamnar (STOHAB, NYHAB och KAPHAB) skall förhandsanmälas till BTC i Stockholm.

BTC skall därefter vidarebefordra denna information till respektive enhet där det finns kunskapsbehov om det farliga godset.

Förutom att förhandsanmälan utgör information till Stockholms hamnar om det farliga godset ligger den även till grund för tillstånd från hamnmyndigheten att få införa detta gods samt villkoren därför.

5.5.1 Ankommande farligt gods sjövägen/landvägen

Allt farligt gods som anländer hamnen skall förhandsanmälas genom att rederierna e-postar, faxar eller dataöverför informationen.

Denna förhandsanmälan skall göras normalt senast 24 timmar innan godset anländer hamn, men om detta inte går p.g.a. rådande trafikförhållanden, får anmälan göras senare dock senast i samband med avgång från annan hamn och efter överenskommelse med hamnen.

Vid större kvantiteter farligt gods i förpackad form eller vid gods som medför särskild fara skall förhandskontakt tas med hamnmyndigheten i så god tid som möjligt innan godset ankommer till hamnområdet.

Förhandsanmälan skall omfatta såväl allt gods som lossas av i hamnarna, som det transit gods som ligger kvar på båtarna. De uppgifter som skall finnas med i anmälan är följande:

- Fartygets namn och tidpunkten för dess ankomst
- Godsets proper shipping name (officiell transportbenämning)
- Klassen enligt IMDG-koden
- UN nummer
- Förpackningsgrupp (om sådan finns)



- Flampunkten (om sådan finns)
- Andrahandsrisk (om sådan finns)
- Marine Pollutant (om godset även är klassat som detta)
- EmS instruktion
- Becquerel värde (om godset är radioaktivt)
- Antal och typ av förpackning
- Containernummer eller andra identifikationsbegrepp
- Mängden farligt gods
- Nettovikt explosivt ämne (vid klass 1 transporter)
- Var det farliga godset stuvats ombord
- Vilket gods som skall lossas och vad som är transitgods
- Om godset desinficerats, vilket ämne skall anges samt datum
- Avsändare och mottagare för godset
- Omständigheter som på ett från säkerhetssynpunkt negativt sätt kan påverka fartygets manöverförmåga

5.5.2 *Sjöledes ankommande/avgående farligt gods i bulk*

De uppgifter som skall finnas med i förhandsanmälan är följande:

- Fartygets namn och tidpunkten för dess ankomst/avgång, samt vid avgående farligt gods fartygets mäklare och hamnplats.
- Namnet på det företag eller den depå som skall ta emot det farliga godset respektive lasta ut det farliga godset.
- Godsets proper shipping name (officiell transportbenämning)
- Klassen enligt IMDG-koden
- UN nummer
- Förpackningsgrupp (om sådan finns)
- Flampunkten (om sådan finns)
- Mängden farligt gods
- Giltigt intyg som visar att godset är lämpligt för transport (i tillämpliga fall)
- Var det farliga godset lastats/lastas ombord
- Vilket gods som skall lossas och vad som är transitgods
- Brister i fartygets förvarings och hanteringssystem för godset om sådana finns
- Omständigheter som på ett från säkerhetssynpunkt negativt sätt kan påverka

5.6 Lossnings-/mottagningsrutin

Vid lossning av farligt gods från fartyg som anlöper hamnen, skall den personal som utför lossningen alltid erhålla information i förväg om vilket gods som kommer att lossas. Detta för att på bästa sätt kunna förbereda sig för lossningen och därigenom minska riskerna för olyckor. Personalen skall även erhålla information om det farliga gods som är transitgods.

Förhandsaviserings gällande även för gods som ankommer till hamnen landvägen med vägtransportfordon. Föraviserings skall ske så att den personal som skall ta hand om godset skall kunna



förbereda sig och även planera för placering av godset i hamnen i god tid före det farliga godsets ankomst.

Det skall alltid finnas personal från företaget med vid lossning av det farliga godset som är väl förtrogen med föreliggande risker och vilka skyddsåtgärder som skall vidtas.

Chaufförer som ankommer till hamnen skall vidare alltid följa de anvisningar som finns på varje arbetsplats och vara behjälplig vid lossning av fordonet.

Arbetsledare iland och befälhavare ombord skall inom sina respektive ansvarsområden tillse att personal som hanterar eller eljest kan komma i beröring med farligt gods bär för ändamålet lämplig skyddsutrustning.

Arbetsledare och befälhavare ombord skall inom sina respektive ansvarsområden tillse att ingen person som är påverkad av alkohol eller droger deltar i hanteringen av farligt gods eller befinner sig inom området där farligt gods hanteras.

Lossning av farligt gods skall påbörjas snarast möjligt efter fartygets ankomst. Farligt gods skall snarast möjligt bortföras från hamnen om inte särskilt tillstånd erhållits ifråga om förvaring av godset i hamnen.

Hamnbefälet kan i varje enskilt fall föreskriva vilken mängd farligt gods som samtidigt får uppställas inom hamnområdet med hänsyn till mängden farligt gods i förhållande till transportklassen, brandbekämpningsmöjligheter och andra förebyggande säkerhetsåtgärder.

Vid lossning av farligt gods får framkomligheten på transportväg såväl iland som ombord inte hindras av annan verksamhet eller genom belamring. Sådant område skall hållas väl avstädat och fritt från material som kan öka riskerna med det farliga godset.

Fordon och transportenheter skall ställas upp så att fri passage för utryckningsfordon erhålls dels fram till fartygen vid aktuella lastluckor och dels fram till landgång.

Farligt gods skall vara stuvat, säkrat och hanteras på ett sådant sätt att det ej kan falla av, välta, förskjuta sig eller utsättas för stötar eller andra påkänningar som kan skada innehållet eller förpackningar under omlastning.

Arbetsledare iland och befälhavare ombord skall tillse att områden där farligt gods hanteras är ändamålsenligt upplysta.

Arbetsledare iland och befälhavare ombord skall tillse att förbud mot rökning som meddelats ifråga om fartygs lastrum, öppna däck och hamnens godshanteringsområde efterlevs.



Vid landgång eller annan lämplig plats ombord på fartyg som transporterar farligt gods eller ombord på vilket sådant gods hanteras, skall genom befälhavarens försorg uppsättas varningsanslag angående det farliga godset.

Vid lossning av farligt gods eller vid hantering av annat gods då farligt gods finns ombord skall god och ändamålsenlig kommunikation upprätthållas mellan fartygets och landsidans ansvariga arbetsledare.

Om farligt gods läcker ut eller om förpackningar skadats skall åtgärder omedelbart vidtas för att begränsa eller förhindra spill, se nödatgärdsplan för farligt gods.

De dokument som hör till det farliga godset eller kopior med samma information, skall under lossningen förvaras så att de finns lätt tillgängliga om en olycka skulle inträffa. Om motsvarande information finns i form av datainformation i truck är denna fullgod istället för papperskopior.

5.6.1 Checklista lossning av farligt gods från fartyg

- I. Lossning får inte ske om skepp eller lastbärare på skepp har brister som kan påverka säkerheten negativt vid lossning t ex läckage eller bristande märkning. Detta skall i så fall alltid åtgärdas först.
- II. Information om det farliga godset skall ha erhållits från Bevaknings- och trafikcentralen eller via datoriserat system i form av förhandsanmälan.
- III. Information om det farliga godset skall vidarebefordras till de som utför lossningen, senast i samband med att lossningsmanifest för båten går igenom.
- IV. Kontrollera vad som skall göras med det farliga godset vid en olycka. Information om godset skall finnas lätt tillgänglig.
- V. Kontrollera att rätt skyddsutrustning finns tillgänglig om osäkerhet föreligger.
- VI. Kontrollera att fordon respektive containers är korrekt märkta. Om felaktigheter skulle föreligga skall dessa åtgärdas innan lastbäraren ställs upp i hamnen för avhämtning.
- VII. Fordon respektive containers skall därefter placeras på anvisad plats i hamnen.

5.6.2 Checklista mottagning av farligt gods som är bokad för transport med fartyg

- I. Mottagning av fordon eller containers vilka har brister som kan påverka säkerheten negativt vid hantering i hamnen, skall stoppas i gaten och åtgärdas före mottagandet.
- II. Information om fordonets eller containers ankomst och det farliga godset skall ha erhållits från trafikcentralen i form av förhandsanmälan.
- III. När lastbäraren ankommer till hamnen skall gaten kontrollera att korrekt dokumentation för det farliga godset finns, samt bekräfta att lastbäraren ankommit hamnen.
- IV. Kontrollera vad som skall göras med det farliga godset vid en olycka. Information om godset skall finnas lätt tillgängligt.
- V. I gaten skall kontroll göras att fordon eller containers är korrekt märkta. Om bristande märkning föreligger skall fordon eller containers märkas i enlighet med gällande regler innan det släpps in i hamnen.
- VI. Fordon respektive containers skall därefter placeras på anvisad plats i hamnen.



5.7 Organisation

Vid hantering av farligt gods berörs stora delar av företaget allt ifrån enskilda truckförare till trafikledningen och även dataavdelningen, således måste farligt gods rutinerna vara anpassade till hela företaget, vilket innefattar de tre bolagen:

- STO HAB
- KAP HAB
- NY HAB

De delar i företaget som berörs är följande:

- BTC (Bevaknings och Trafikcentralen)
- Containerterminalen
- Stuveriets involvering i Ro-Ro trafiken (Viking Line, Silja Tallink Line, Finnlink, Destination Gotland, Polferries, Scandlines)

5.8 Säkerhetsrådgivare farligt gods

Stockholms Hamnar har enligt gällande regelverk anlitat en säkerhetsrådgivare för farligt gods.

5.9 Riktlinjer för hantering av Farligt Gods

Vi skall alltid verka för att hanteringen av farligt gods inom vårt företag och hos vår omgivning sköts på ett säkert, ändamålsenligt och tillfredsställande sätt.

Detta innebär att vi i alla arbetsmoment med farligt gods tar hänsyn till godsets beskaffenhet för att inte skador skall inträffa på människor, djur, miljö och egendom.

Berörd personal skall ha den kunskap och utbildning som krävs för att kunna följa företagets rutiner och instruktioner, samt kunna hantera det farliga godset på ett säkert sätt i överensstämmelse med gällande regler.

Vi skall alltid arbeta med fullgod utrustning, vilken är avsedd för hantering av det farliga godset.

Vid införskaffandet av fordon, truckar och annan utrustning tar vi alltid hänsyn till att farligt gods ingår som en del i vår verksamhet.

Arbetsgivare och arbetstagare skall samverka så att erfarenheter och synpunkter beträffande hanteringen av farligt gods tas tillvara i det dagliga arbetet och omedelbart rapportera eventuella risker och hot mot en god hantering.

Den anställde skall känna att Företaget gjort allt för att skapa en säker hantering av det farliga godset.



5.10 Märkningsrutin

Lastbärare som står uppställda inom hamnområdet skall vara korrekt märkta i enlighet med gällande regler. Vi måste således kontrollera att varje transportenhet som anländer till hamnen är korrekt märkt.

För att kunna genomföra denna kontroll krävs det att vi känner till under vilka regler som transportenheten lyder. Lastbärare kan lyda antingen under IMDG-koden eller under Östersjöavtalet, vilka ställer olika krav på märkning för transportenheter och gods.

Vi skall även känna till vad som gäller för transportenheter som skall avhämtas från hamnen för att fortsätta som vägtransport i enlighet med ADR-S, eftersom vi inte får avsända felaktigt märkta transportenheter.

Slutligen måste vi även känna till hur styckegods skall vara märkt om det händelsevis skulle förekomma hantering av styckegods gods i hamnen. Här föreligger olika krav från IMDG-koden respektive ADR regelverket.

För att på ett praktiskt sätt klara av denna kontroll skall checklistor för märkning och etikettering användas om tveksamhet föreligger,

[Bilaga 10 Checklista Märkning av container](#)

[Bilaga 11 Checklista Märkning av fordon](#)

[Bilaga 12 Checklista Märkning av styckegods](#)

5.11 Separering och förvaring av farligt gods i hamnen

Då farligt gods anländer till hamnen har vi skyldighet att separera godset på ett säkert sätt för att minimera riskerna för olyckor.

I våra tre hamnar skall godset separeras antingen efter regler i IMDG regelverket eller i enlighet med Östersjöavtalet. Vid separering av farligt gods i enlighet med ovan nämnda regler är det godsets klass tillhörighet som avgör hur det måste separeras.

Område där farligt gods förvaras skall vara inhägnat. Området får inte vara offentligt område och privatpersoner har ej tillträde till område där farligt gods förvaras. Ingen upplysning om farligt gods får lämnas till utomstående. Dock får uppgift lämnas till myndighet i enlighet med lagkrav samt för att underlätta räddningsinsats.

Plats där farligt gods förvaras skall utmärkas med lämpligt placerade skyltar. Skyltarna skall vara utförda enligt transportmyndighetens föreskrifter om märkning av farligt gods. Då så erfordras skall skyltarna kompletteras med text om t ex rökförbud.

Plats där godskontroll utförs skall vara väl utmärkta.

Hänsyn till påkörningsrisk skall tas vid placering av farligt gods. Vid placering av farligt gods skall även hänsyn tas till brunnar inom området. I anslutning till brunnar skall det finnas brunnslock och även kartor över brunnarna skall finnas tillgänglig vid platsen.



Körväg till plats där farligt gods förvaras får ej blockeras. Plats där farligt gods förvaras skall hållas väl avstädad och fri från material som kan öka riskerna med det farliga godset.

När bevakning av det farliga godset krävs skall detta göras av särskilt avdelad person. Kostnaderna för sådan bevakning skall belasta godsägaren eller dennes ombud.

Utöver de separeringskrav som gäller i hamnområdet bör vi även känna till vilka separeringskrav som gäller inuti lastbärare på väg.

För att på ett enkelt sätt kunna separera godset har vi checklistor till vårt förfogande, se bilagor:

[Bilaga 13 Checklista separering enligt IMDG](#)

[Bilaga 14 Checklista separering enligt ADR.docx](#)

[Bilaga 15 Checklista separering enligt Östersjöavtalet](#)

5.12 Transportdokument sjö rutin

Vid transport i kombination med sjötransport skall det finnas en DGD (Dangerous Goods Declaration) och antingen en CPC (Container Packing Certificate) eller en VD (Vehicle Declaration) utfärdad för sjötransporten.

Det är mycket viktigt att deklARATIONEN är korrekt utfärdad, allt farligt gods måste specificeras oavsett om det är ett enstaka kולי eller om det är en komplett last, då transporten annars stannar kvar i hamn.

En DGD skall alltid vara skriven på engelska.

Deklarationen skall vara underskriven av avsändaren, där denne försäkrar att uppgifterna är riktiga. Likaså måste den som stuvat lastbäraren skriva under certifikatet/deklarationen för att intyga att lastsäkring skett i enlighet med sjöreglerna.

[Bilaga 16 Checklista dangerous goods declaration](#)

5.13 Transportdokument väg rutin

5.13.1 Allmänt

För en transport med farligt gods skall det medfölja både godsdeklaration samt transportkort. Om godset transporteras som värdeberäknad mängd behöver vi inte sända med transportkort. För gods som transporteras som begränsad mängd behövs det ingen dokumentation förutom en vanlig fraktsedel.

5.13.2 Godsdeklaration

En godsdeklaration skall utfärdas på svenska för inrikestransporter och även på något av språken engelska, franska eller tyska för internationella transporter.



Vid kontroll av en Godsdeklaration skall vi kontrollera att samtliga data finns med i deklARATIONEN, samt att dessa stämmer överrens med märkning och etikettering av godset. Om vi är osäkra över vilken information som skall finnas med i godsdeklarationen, så finns en checklista, se bilaga:

[Bilaga 17 Checklista godsdeklaration](#)

Denna checklista skall finnas tillgänglig för samtlig personal, vilken kontrollerar eller skriver godsdeklarationer. Dessutom finns det exempel på hur en korrekt godsdeklaration skall se ut.

5.13.3 Transportkort

Transportkort skall bifogas till godsdeklarationen när det är en fullvärdig farligt gods transport. Denna skall medfölja på svenska i Sverige och vid internationella transporter på ett språk för varje land som är involverade i transporten, samt på ett språk som chauffören behärskar.

I [Bilaga 18 Checklistan Transportkort](#) finns det exempel på hur ett transportkort skall se ut.

5.14 Östersjöavtalet

Avtalet gäller för sjöresor med låga våghöjder och är ingånget mellan Sverige, Danmark, Finland, Tyskland, Polen och Estland. Avtalet är till för att förenkla för farligt gods transporter.

[TSFS 2009:131](#)

5.15 Lastningsrutin

Vid lastning av farligt gods ombord på båt skall den personal som utför lastningen alltid erhålla information i förväg om vilket farligt gods som skall hanteras. Detta för att på bästa sätt kunna förbereda sig för lastningen och därigenom minska riskerna för olyckor.

Det skall alltid finnas personal med vid lastning av det farliga godset, som är väl förtrogen med föreliggande risker och vilka skyddsåtgärder som skall vidtas. Dessa skall i samarbete med besättning skapa en så säker hantering som möjligt för att minimera riskerna för olyckor.

Information om det farliga godset skall finnas lätt tillgänglig under lastningen, så att rätt åtgärder kan tas om en olycka skulle inträffa.

Farligt gods skall före lastning införas till hamnområdet så sent som är praktiskt möjligt.

Lastning av farligt gods skall påbörjas så snart som möjligt efter det att godset framforslats till fartyget. Framforsling skall ske så kort tid före fartygets avgång som är praktiskt möjligt.

För att underlätta lastningsförfarandet finns det checklistor framtagna som tar upp det mest väsentliga att tänka på.

[Bilaga 19 Checklista Lastning av fordon och containers](#)

[Bilaga 20 Checklista lastning av styckegods](#)



Fordon eller containers skall därefter placeras på av fartygets personal anvisad plats ombord på fartyget.

5.16 Avhämtningsrutin

Vid avhämtning av farligt gods från hamnen för vägtransport skall den personal som utför lastningen alltid erhålla information i förväg om vilket farligt gods som skall hanteras. Detta för att på bästa sätt kunna förbereda sig för lastningen och därigenom minska riskerna för olyckor.

Det skall alltid finnas personal med vid avhämtning av farligt gods som är väl förtrogen med föreliggande risker och vilka skyddsåtgärder som skall vidtas. Dessa skall i samarbete med chauffören skapa en så säker hantering som möjligt för att minimera riskerna för olyckor. Information om det farliga godset skall finnas lätt tillgänglig under lastningen så att rätt åtgärder kan tas om en olycka skulle inträffa.

För att underlätta lastningsförfarandet finns det checklistor framtagna som tar upp det mest väsentliga att tänka på.

[Bilaga 21 Checklista utrustning](#)

[Bilaga 22 Checklista försäkran om rätt utrustning och utbildning](#)

5.17 Fartygs anlop, avgång, bunkring och vakthållning

5.17.1 Fartygs anlop

Innan fartyg med farligt gods anlöper Stockholms hamnar skall dess befälhavare:

- göra sig och sin besättning förtrogen med de regler som gäller för fartyg förande farligt gods i Stockholms hamnar.
- kontrollera tillståndet hos fartyget, dess maskineri och övrig utrustning som berör transporten, hanteringen eller stuvningen av det farliga godset.
- där så är möjligt kontrollera det farliga godset och dess förpackningar med avseende på skada eller läckage
- informera hamnmyndigheten om funna fel eller brister
- försäkra sig om att säker kommunikation upprättas och upprätthålls med Stockholms Hamnars Bevaknings och trafikcentral.

5.17.2 Fartygs avgång

Fartyg förande farligt gods skall senast tre timmar före avgång anmäla avgångstiden till Stockholms Hamnars Bevaknings och trafikcentral.

5.17.3 Bunkring

- Bunkring får ej företas då fartyg lossar eller lastar explosiv vara, brandfarlig gas eller vätska, syregivande ämne eller organisk peroxid.
- I övrigt skall bunkringsbestämmelserna enligt kapitel 6, bunkring i denna driftföreskrift äga tillämpning.



5.17.4 Vaktållning

- Befälhavare på fartyg som lastar, lossar eller för farligt gods ombord skall försäkra sig om att bemanningen alltid är tillräcklig för tryggad vaktållning och för att fartygets utrustning, inklusive framdrivningsmaskineri, skall kunna skötas i ett nödläge.
- Befäl och besättning, som är avdelad till vaktållning skall ha tillräcklig kompetens enligt 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vaktållning (STCW), eller senare utgåva av denna.
- Om hamnbefäl i Stockholms Hamnar påfordrar vaktman skall sådan finnas ombord vid lossning, lastning eller när fartyg för farligt gods. Denne skall uppfylla ovan nämnda normer.

Vaktman på fartyg skall:

- Vara väl förtrogen med farorna som det farliga godset medför.
- Inom kompetensområdet övervaka att säkerhetsbestämmelserna efterlevs samt vara uppmärksam på verksamhet i fartygets närhet som kan äventyra säkerheten.
- Vid fara larma och/eller vidta övriga lämpliga åtgärder, allt efter farans art.

5.18 Brandskyddsåtgärder

Vid all hantering av farligt gods skall arbetsledare iland respektive befälhavare ombord tillse att lämpliga brand- och miljöskyddsåtgärder har vidtagits.

Brandskyddsutrustning skall där så erfordras finnas tillgänglig för omedelbart bruk. Denna utrustning skall vara anpassad till och uppfylla de krav som ställs med avseende på det farliga godsets art och myckenhet.

På platser eller i utrymmen där brandfarliga eller explosiva gaser eller damm kan uppträda skall elektrisk utrustning vara explosionssäkert utförd. Elektriska förlängningskablar får inte användas på dessa platser.

På platser där farligt gods lagras och hanteras gäller rökförbud, förbud mot öppen låga, gnistbildande verktyg, het yta och dylikt.

Då bevakning av brandskyddspersonal kan påfordras vid transport, hantering eller förvaring av farligt gods skall genom rederiets (mäklarens) försorg beställning härav ske senast dagen före hos räddningstjänsten.

På platser där farligt gods transporteras, hanteras eller förvaras eller i närheten av sådana platser skall larmanordningar eller annan snabb kommunikation med räddningstjänsten finnas.

Berörd personal skall innan transport eller hantering av farligt gods påbörjas förvissa sig om var närmaste anordning för larmning av räddningstjänsten finns samt hur denna skall användas. På platser där farligt gods transporteras, hanteras eller förvaras eller i närheten av sådana platser skall det finnas tillgång till brunnslöck.

5.19 Nödåtgärdsrutin

Vid hantering av farligt gods skall det enligt lag finnas relevanta och uppdaterade nödåtgärdsrutiner för agerande om det skulle inträffa en farligt gods olycka.

Vidare skall arbetsledare iland och befälhavare ombord inom sina respektive ansvarsområden tillse att information om vilka åtgärder som skall vidtas vid olyckor eller incidenter med farligt gods ständigt finns omedelbart tillgängliga. Sådan information skall, förutom vederbörliga transport-handlingar och annan information som lastägare tillhandahåller, även inbegripa Emergency Procedures for Ships carrying Dangerous Goods (EmS) och Medical First Aid Guide (MFAG) och eller annan liknande information.

Vi har tagit fram en nödåtgärdsrutin som skall vägleda personalen till ett korrekt agerande om det skulle inträffa en olycka vid hantering av farligt gods i hamnen. Nödåtgärdsrutinen finns i Bilaga 23 Checklista Nödåtgärdsrutin [Bilaga 23 Checklista Nödåtgärdsrutin](#) form av en anpassad checklista.

5.20 Olycksrapportering

Då det inträffar olyckor, tillbud eller allvarliga överträdelser vid hantering av farligt gods skall detta omedelbart rapporteras till Bevaknings och trafikcentralen (BTC). Rapport skall göras i Stockholms Hamnars avvikelssystem.

Rapporten skall skickas till ansvarig chef för åtgärd samt till Stockholms Hamnars säkerhetsrådgivare för farligt gods. Rapporten skall fyllas i så utförlig som möjligt för att underlätta utredningen för säkerhetsrådgivaren.

Säkerhetsrådgivaren skall därefter göra en utredning av händelsen och upprätta en rapport med eventuella åtgärdsförslag. Denna rapport skall lämnas till berörda chefer, samt sändas vidare till Statens Räddningsverk på deras framtagna formulär.

Säkerhetsrådgivaren skall minst årligen skapa statistik över samtliga avvikelser gällande farligt gods hanteringen för att därigenom finna återkommande fel och brister. Denna statistik ligger till grund för att företaget skall kunna korrigera återkommande fel och brister.

5.20.1 Avvikelse rapport

All avvikelserapportering behandlas internt i befintligt system.

5.21 Korrigerande Åtgärder

Stockholms Hamnar arbetar under ett internt avvikelserapporteringssystem.

För övriga är det var och ens skyldighet att till hamnen rapportera olyckor, incidenter och andra brister i hamnanläggningarna.

5.22 Utbildningsrutin för farligt gods

Personal inom Stockholms Hamnar kommer i kontakt med både farligt gods dokumentation och farligt gods rent fysiskt. Denna personalgrupp skall ha en endagars grundutbildning i enlighet med de punkter som finns angivna i kapitel 1.3 i IMDG koden samt ADR-S regelverket.

Personalen skall också ha en god kännedom om våra egna arbetsrutiner rörande handläggningen av det farliga godset, samt tillhörande checklistor för att kunna utföra arbetet på ett säkert sätt. Denna del av utbildningen anpassas efter personalens arbetsuppgifter, t ex antingen en fördjupning i vad farligt gods dokumentation skall innehålla för information eller fördjupad kunskap i risker med farligt gods vid fysisk hantering.

Hamnbefäl och BTC skall ha en fördjupad farligt gods utbildning (IMDG och ADR-S) på minst 3 dagar.

Personalen kommer fortlöpande att utbildas vid förändringar i regelverk och rutiner. Om inga förändringar sker kommer personalen ändå att utbildas med jämna mellanrum för att uppdatera sina kunskaper.

Nyanställd personal skall redogöra för sina kunskaper på området och därefter få en genomgång på våra arbetsrutiner, checklistor och förekomst av farligt gods i vår verksamhet.

Dokumentation över genomförda utbildningar skall lämnas till personalenheten för registrering i utbildningsregister.

Intyg på genomförd utbildning utfärdas av utbildnings företaget.

5.23 Årlig Rapport

En årlig rapport rörande företagets farligt gods hantering skall skrivas av företagets säkerhetsrådgivare och lämnas över till företagsledningen, vilken skall förvara rapporten i upp till fem år och på anmodan från Statens Räddningsverk kunna tas fram för uppvisande

Den årliga rapporten skall innehålla uppgifter om:

- I. Rutinefterlevnad
- II. Avvikelsestatistik
- III. Åtgärder under året (förebyggande och korrigerande)
- IV. Utbildning
- V. Ekonomi
- VI. Framtidsplaner (nya mål)
- VII. Resurser till förfogande

Inför sammanställningen av den årliga rapporten skall säkerhetsrådgivaren göra en årlig revision av farligt gods verksamheten för att kunna ge företagsledningen en god bild av hur efterlevnaden ser

ut. Detta kommer sedermera att ligga till grund för hur företagsledningen och säkerhetsrådgivaren gemensamt skall utveckla farligt gods hanteringen i framtiden.

6 Bunkring

6.1 Anmälan bunkring

Bunkerföretag verksamma inom Stockholms Hamnar skall årligen - på anmodan - senast den sista december inlämna en verksamhetsplanering för det kommande året. Planeringen skall innehålla uppgifter om företagets kunder, leveransmängder, leveransplatser samt produkter som skall levereras.

Anmälan/dokumentation av bunkring skall göras enligt Sjöfartsverkets anvisningar och regler.

Anmälan/dokumentation skall innehålla uppgifter om

- Det mottagande fartygets namn
- Bunkringsbåtens namn
- Produktbenämning
- Kvantiteten som skall bunkras
- Tid och plats för bunkringen

Vid bunkring av produkt med lägre flampunkt än 55° C skall före bunkring samt efter bunkring anmälan göras till Stockholms Hamn AB:s bevaknings och trafikcentral (BTC).

6.2 Restriktioner

Bunkring av tankfartyg tillåts ej under pågående lossning eller lastning av brandfarlig vara med en flampunkt lägre än 55° C. Bunkring får ej heller ske under lossning eller lastning om fartyget tidigare fört brandfarlig vara med en flampunkt lägre än 55° C såvida inte tankrengöring skett och fartyget är förklarat gasfritt.

Bunkring tillåts ej heller av fartyg som lastar eller lossar farligt gods i paketerad form eller för ombord sådant gods. Är det farliga godset av ringa kvantitet eller ringa farlighetsgrad kan undantag dock beviljas efter hänvändelse till Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral.

6.3 Checklista

Innan bunkring får påbörjas skall [Bilaga 24 Checklista inför bunkeroperation](#) alternativt LNG Bunker Checklist, Truck to Ship eller Ship to Ship ifyllas.



6.4 Ansvarsfördelning

Befälhavaren på mottagande fartyg har alltid det yttersta ansvaret för bunkeroperationen och skall före bunkring utse en ansvarig, som då så erfordras, kan beordra att pumpningen avbryts.

Alla som deltar i bunkringen är skyldiga att inom respektive verksamhetsområde vidta alla nödvändiga säkerhetsåtgärder för att förhindra att bunkerprodukt kommer ut i vatten eller på land.

6.5 Kontroll

- Slanganslutningar skall kontinuerligt kontrolleras avseende läckage.
- Endast provtryckta slangar med provtryckningscertifikat, ej äldre än 12 månader, får användas.
- Slang får ej vara äldre än 5 år.
- Slangar med synliga skador och slitage får ej användas.
- Under hela bunkeroperationen skall god kommunikation upprätthållas mellan bunkerbåten/ bunkringsfordonet och det mottagande fartyget.
- Produktnivån i tankarna skall övervakas noga.

6.6 Efter avslutad pumpning.

Om slang blåses med luft skall ansvarig ha förvissat sig om att tillräcklig plats finns i berörd tank.

Bunkerbåtens eller bunkringsfordonets slang skall lösgöras på sådant sätt att olja inte spills.

Spillback(tråg eller annan vedertagen metod) alternativt vattenspray för LNG skall användas. Slang skall förses med blindfläns/propp före återföring till bunkerbåt/bunkringsfordon.

7 Avlämning av avfall

7.1 Lagstiftning etc. rörande avfallshantering

- [Lag \(1980:424\) om åtgärder mot förorening från fartyg](#)
- [Förordning \(1980:789\) om åtgärder mot förorening från fartyg](#)

7.1.1 Inledande bestämmelser

Denna driftföreskrift gäller ej för hamndelar inom Stockholms Hamnar som används av fritids- och örlogsfartyg. Bestämmelser om avfallshantering finns också i resp. hamns avfallshanteringsplan.

Ett fartyg skall innan det avgår från hamnen avlämna all sludge och allt oljehaltigt länsvatten.

När avlämning har påbörjats skall all sludge och allt oljehaltigt länsvatten lämnas till mottagningsanordningen.

Undantag från denna obligatoriska avlämning gäller för:

- Avfallsmängder som fyller mindre än en fjärdedel av uppsamlingstankens volym.
- Fartyg som går i nationell skärgårdstrafik, arbetsfartyg, taxibåtar och fiskefartyg och liknande som har ombord mindre mängder avfall som det är orimligt att avlämna till mottagningsanläggning.

- Fartyg som har intyg om undantag från obligatorisk avfallslämning för hamnen, utfärdat eller godkänt av Sjöfartsverket.

7.1.2 Definitioner:

Sludge: Fartygsgenererat avfall i form av oljerester som uppkommer i ett fartygs maskinrum.

Slop: Tankspolvätska och andra oljehaltiga blandningar eller andra rester av skadliga flytande ämnen. Detta är lastgenererat och det är lastägaren som skall ta hand om detta.

Bilgewater: Slagvatten. Kan vara oljebemängt.

7.1.3 Mottagningsanordningar

Inom hamnen finns inga fasta mottagningsanordningar för mottagning av sludge. Mottagningen sker framförallt med slamtankbil och i begränsad omfattning med fartyg.

7.1.4 Avfallsansvarig person

Avfallsansvarig person inom Stockholms Hamn är chefen för bevaknings och trafikcentralen (BTC), i Kapellskär hamn och Nynäshamn hamn är det resp. hamnchef till vilken avlämnare kan inlämna förbättringsförslag. Avfallsansvarige svarar också för att hamnens avfallshanteringsplan följer gällande bestämmelser och att denna utarbetas efter samråd med hamnens trafikanter.

7.1.5 Tillstånd, slutligt omhändertagande

Ansvarig för avfallshanteringen förvarar entreprenörernas erforderliga, relevanta tillstånd och uppgifter om det slutliga omhändertagandet av avfallet i särskild pärm.

7.1.6 Anmälan

Anmälan skall ske senast 24 timmar innan fartygets ankomst till hamnen eller senast när fartyget lämnar föregående hamn, om resan varar mindre än 24 timmar.

Anmälan kan ske på två sätt.

- Elektroniskt till Sjöfartsverkets Fartygsrapporteringsystem. För mer info: [e-tjänster - Sjöfartsverket](#)
- till Stockholms Hamn AB:s bevaknings och trafikcentral (BTC) och skall ske på särskild blankett.

[Bilaga 25 Anmälan om avlämnig av avfall från fartyg.](#)

Anmälningarna skall sparas i ett år.

Personalen vid BTC rekviderar mottagningen hos upphandlad entreprenör.

7.1.7 Mängdbegränsning

Hamnen tillämpar ingen mängdbegränsning vad gäller mottagen mängd. Stockholms Hamnar förbehåller sig dock rätt att om mängden förefaller onormalt stor, låta Transportstyrelsen pröva frågan. Resultatet av en sådan prövning kan innebära att hamnen ej har skyldighet att motta viss mängd utan att ersättning utgår.

7.1.8 Avfallsavgift

En generell avfallsavgift utgår, oavsett om fartyget lämnar avfall eller ej, vid fartygsanlop enligt hamnens prislista.

Speciell avfallsavgift utgår för kryssningsfartyg

I hamnens prislista finns bestämmelser om tilläggsavgifter.

Övertidsersättning utgår endast då avlämning sker på icke ordinarie arbetstid och fartyget vanligen omsätter gods och passagerare på sådan tid.

7.1.9 Krav på avfallets sammansättning

Avfallet får endast bestå av vatten, petroleumkolväten och sådana additiv som normalt ingår i avfall från eldnings- och smörjoljor. Avfallet skall således vara fritt från artfrämmande substanser såsom PCB, klor, lösningsmedel och detergenter;

7.1.10 Villkor för avlämning:

- Att avlämnande fartyg skall kunna pumpa avfallet.
- Att avlämnande fartyg är väl förtöjt.
- Att förhållning av fartyg för avlämning endast kan bli aktuell p.g.a. miljö- eller säkerhetsskäl.
- Fartyg i nationell skärgårdstrafik, arbetsfartyg, taxibåtar, fiskefartyg och liknande har dock på anmodan skyldighet att förhålla för att lämna avfallet.
- Att anmälan om avlämningsbehov görs till Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral senast 24 timmar innan avlämningen avses utföras.
- Att fartygets anslutning för avlämning av maskinrumsavfall är utförd enligt internationell standard.
- Att trycket i ledningen/slangen mellan fartyget och mottagningsanordningen iland inte överstiger 0,6 MPa (6 kp/cm²); Slangar tillhandahålles av hamnen och skall provtryckas var 12 mån.
- Att avlämningskapaciteten inte understiger 5 m³ per timma;
- Att vid avlämning till slamsugningsbil eller annat fartyg, bilens eller fartygets väntetid inte överstiger 15 minuter från avtalad tid.
- Att det avlämnande fartyget tillhandahåller personal för koppling och lösgöring ombord av slangen mellan fartyget och mottagningsanordningen;
- Att, då avfall avlämnas i fat, dessa genom fartygets försorg uppställs på plats som anvisats av vederbörligt hamnbefäl.
- Att fat är tättslutande och felfria samt varaktigt märkta med innehåll och fartygets namn;
- Att fartyget svarar för de merkostnader som uppstår eller kan komma att uppstå om inte
- Villkoren ovan efterföljs. I hamnens prislista finns speciella tilläggsavgifter som utgår vid brist av uppfyllelse av villkor.

7.2 Säkerhetsregler vid avlämning av maskinrumsavfall

7.2.1 Ansvarsfördelning

Den som på mottagande fartyg eller fordon är ansvarig för maskinrumsavfallsmottagning skall före mottagningen utse en säkerhetsvakt som, då så erfordras, kan beordra att pumpningen avbryts.

Vid avlämning till fartyg kan denna säkerhetsvakt utgöras av besättningsman på mottagande fartyg och vid avlämning till fordon fordonets förare.



Den som på avlämnande fartyg är ansvarig för maskinrumsavfallsavlämning och befälhavare på fartyg eller förare av fordon som tar emot maskinrumsavfall är skyldiga att inom respektive verksamhetsområde vidta alla nödvändiga säkerhetsåtgärder till förhindrande av att maskinrumsavfall kommer löst på vattnet eller på land.

7.2.2 Innan maskinrumsavfallsavlämning påbörjas:

Samtliga spygatter på fartyg som tar emot maskinrumsavfall och som berörs av maskinrumsavfallsavlämningen skall tätas.

Tankarnas avluftningar (svanhalsar) på fartyg som tar emot maskinrumsavfall skall förses med lämpliga överfyllnadsskydd.

Befälhavare på fartyg som tar emot maskinrumsavfall eller förare av fordon som tar emot maskinrumsavfall skall underrätta avlämnande fartyg om dels det högsta pumptrycket varmed maskinrumsavfallet kan mottas och dels den kvantitet som skall fyllas i varje tank.

Slang för avlämning av maskinrumsavfall skall säkert kopplas till anslutningen ombord på avlämnande och mottagande fartyg eller fordon samt riggas på ett sådant sätt att den ej kan skadas av fartygets rörelser.

Kontroll skall göras av att samtliga i bruk varande ventiler på mottagande fartyg eller fordon är ställda så att fyllning sker till rätt tank.

Säker kommunikation, vilket företrädesvis bör ske medelst radio, skall upprättas mellan avlämnande fartyg och maskinrumsavfallsmottagare. Denna kommunikation skall vidmakthållas intill dess avlämningen avslutats och slang losskopplats.

7.2.3 Under pågående maskinrumsavfallsavlämning

Slanganslutningar skall kontinuerligt kontrolleras avseende läckage.

Under hela avlämningsoperationen skall det finnas en med mottagande fartyg eller fordon väl förtrogen säkerhetsvakt på plats. Denne skall uppehålla sig på sådan plats att han omedelbart kan beordra pumpningens avbrytande i händelse av överfyllning eller annat som påkallar detta.

Nivån i mottagarens tankar skall passas noga.

7.2.4 Efter avslutad pumpning

Slang skall lösgöras på sådant sätt att maskinrumsavfall inte spills. Spillback skall användas. Slang som ej är försedd med avstängningsventil skall förses med blindfläns före återföring till mottagande fartyg respektive ilandföring till mottagande fordon.

7.2.5 Åtgärder i händelse av slangbrott, överpumpning eller annat som orsakat spill

För den händelse slangbrott, överpumpning eller annat som orsakat spill av maskinrumsavfall inträffat skall följande åtgärder omedelbart vidtas:



- Pumpningen avbryts.
- Ventiler stängs omedelbart på avlämnande fartyg och på mottagande fartyg eller fordon.
- Åtgärder skall vidtas för att begränsa skadan.
- Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral(BTC) (VHF kanal 12 eller tfn 08-670 28 10) larmas.

7.2.6 Mottagningsbevis

Hamnen skall lämna kvitto på avlämnad mängd. Mottagande slambils chaufför utfärdar kvittot.

Även hamnbefäl kan vid behov utfärda sådant.

Innan mottagning påbörjas skall fartyget skriftligen försäkra att oljeblandningen är fri från främmande substanser såsom PCB, klor, lösningsmedel och detergent;

7.3 Anvisningar och regler för vattenspolning av fartygstankar

7.3.1 Övergripande regler för tankspolning

All hantering som kan medföra olägenhet ur miljösynpunkt, eller hantering som kan medföra onormalt buller för omgivningen skall medvetet minimeras i den utsträckning som är praktiskt möjligt.

All rengöring av fartygstankar medför risk för antändning av brännbara gaser i dessa. Rengöring medför också utströmning av brännbara och hälsofarliga gaser. Fartygstankar får därför rengöras inom hamnområdet endast om det som sägs i dessa regler uppfylls.

Beträffande verksamheten på oljetankfartyg har International Chamber of Shipping, Oil Companies International Marine Forum och International Association of Ports and Harbors utgivit säkerhetsanvisningar i ISGOTT "International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals".

Beträffande verksamheten på kemikalietankfartyg har International Chamber of Shipping utgivit säkerhetsanvisningar i "Tanker Safety Guide (Chemicals)".

I fråga om handhavande av inertgassystem skall dessutom handbok för systemet och anvisningar för inertgasanläggningar "Revised Guide-Lines for Inert Gas Systems" i den senaste lydelsen antagna av IMO:s sjösäkerhetskommitté (MSC/Circ. 353) följas.

Arbete på fartyg skall utföras med iakttagande i tillämpliga delar av de ovannämnda internationella anvisningarnas senaste utgåva.

De föreskrifter som meddelas av Sjöfartsverket eller är internationellt gällande regelverk rörande fartygs byggnad, utrustning och handhavande skall vara uppfyllda.



Allt arbete med tankspolning skall vara noggrant planerat och dokumenterat. Alla risker skall systematiskt identifieras, riskbedömas (riskanalys) och lämpliga åtgärder ska göras för att reducera risker till ett minimum, ALARP (As Low As Reasonably Possible).

Fartyg som har brandfarlig vätska med en flampunkt av högst 55°C ombord får ej utföra tankspolning vid kaj.

7.3.2 Allmänna anvisningar

Erforderliga gasmätningar skall utföras av behörig person. Denna person skall inneha behörighet enligt punkt 2.2.2. Mätresultaten skall dokumenteras. Stockholms Hamn AB äger rätt att utse oberoende gasprovare om så anses nödvändigt.

7.3.2.1 Säkerhetsvakt

Fartygets befälhavare skall utse säkerhetsvakt. Säkerhetsvakt skall inneha specialbehörighet för oljelasthantering eller kemikalielasthantering eller båda, beroende på fartygets last.

Innehav av specialbehörighet skall styrkas med behörighetsbevis som utvisar att innehavare uppfyller kraven i Regel V/1 punkt 2 eller Regel V/2 punkt 2 i 1978 års Internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, (STCW) International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers, 1978 eller senare utgåvor/revisioner.

Säkerhetsvakt skall finnas på däck vid spolning av fartygstank som innehållit brandfarlig vätska med en flampunkt av högst 55° C (sluten behållare). Likaledes skall säkerhetsvakt finnas på däck vid spolning av fartygstank då spolvattnets temperatur understiger flampunkten hos den vätska som tank innehållit med mindre än 10° C.

Säkerhetsvakt skall även finnas på däck vid ilandpumpning av tankspolvatten.

7.3.2.2 Anmälan

Befälhavare skall till Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral anmäla sin avsikt att rengöra eller ventileras fartygets tankar minst 24 timmar innan arbetet får påbörjas.

7.3.2.3 Checklista

Tankrengöring får påbörjas först efter det att checklista ifyllts av befälhavare och godkänts av chefen för Stockholms Hamn AB:s energihamnar eller av honom utsedd person.

7.3.2.4 Kommunikation

Vid rengöring, ventilering och avlämnande av spolvätska skall säker förbindelse mellan säkerhetsvakt och hamnbefäl vara upprättad och vidmakthållen.

7.3.2.5 Ventilering

Ventilering får endast ske genom tankarnas ordinarie ventilationssystem.

7.3.2.6 Kontroll

Stockholms Hamn AB äger rätt att tillse att utrustning för tankrengöring och ventilering är i tillfredsställande skick och att den föreslagna metoden är tillämplig.



7.3.3 Rengöring av fartygstank som innehållit brännbar vätska vars flampunkt ej överstiger 55°C

7.3.3.1 Inledning

Rengöring av tank får endast ske i inert, underkarburerad eller i kontrollerad atmosfär i Stockholms energihamnar. Dessutom skall nedanstående säkerhetsföreskrifter och villkor vara uppfyllda.

7.3.3.2 Inert atmosfär

Innan tankspolning påbörjas skall tankatmosfären kontrolleras för att säkerställa att syrehalten inte överstiger 8 volymprocent i någon del av tanken. Under hela spolningsarbetet skall övertryck hållas i systemet. Inertgas som inblåses för att behålla detta övertryck skall omsorgsfullt kontrolleras med avseende på syrehalt.

Om syrehalten överstiger 8 volymprocent i lasttank eller sloptank eller om undertryck har uppkommit i tank, skall spolningen upphöra och tanken fyllas med inertgas till dess syrehalten är 8 volymprocent eller mindre överallt i tanken. Vad som ovan sagts beträffande maximal syrehalt gäller endast atmosfär innehållande kolväten.

I brännbar atmosfär innehållande gaser från kemikalier kan värdet på säker syrehalt vara lägre och måste verifieras i varje särskilt fall.

7.3.3.3 Underkarburerad atmosfär

Före spolning skall tank ventileras tills gaskoncentrationen i atmosfären reducerats till 10 % eller mindre av den undre flambarhetsgränsen (LFL).

Mätning skall under spolning ske med regelbundna intervaller, som vid spolningens början skall vara täta. Mekanisk ventilation skall ske kontinuerligt.

Om tank har ett med andra tankar gemensamt ventilationssystem och ovanstående villkor inte är uppfyllda, skall denna tank avskiljas från det gemensamma ventilationssystemet.

Om bärbar spolmaskin används skall alla slangkopplingar vara anslutna innan spolmaskinen införs i tank och de får inte kopplas loss förrän maskinen tagits upp ur tanken.

Spolning skall avbrytas om gaskoncentrationen stiger till 35% av LFL (Lower Flammable Limit). Spolningen får återupptas när gaskoncentrationen genom fortsatt ventilering sjunkit till 10% av LFL.

Använt tankspolvatten får ej användas på nytt.

Ånga får ej införas i tank under spolning.

Försiktighetsåtgärder för att förhindra urladdning av statisk elektricitet skall iakttas enligt de anvisningar som redovisas i journaler för säkerhetsvakt och ledningsvakt.

Kemiska tillsatsmedel får användas om spolvattnets temperatur inte överstiger 55° C. Befälhavare måste härvid förvissa sig om att avlämning av sådant kemikaliebemängt spolvatten kan ske.



Varmt spolvatten får användas under följande villkor:

- Uppgår spolvattnets temperatur till högst 55°C skall spolningen avbrytas om gaskoncentrationen stiger till 35% av LFL.
- När spolvattnets temperatur överstiger 55°C skall spolningen avbrytas om gaskoncentrationen stiger till 35% av LFL.
- Avbruten spolning får återupptas först när gaskoncentrationen genom fortsatt ventilering sjunkit till 10% av LFL.

Tank skall hållas dränerad under spolning. Om vattennivån blir onormalt hög skall spolning avbrytas.

7.3.3.4 Ej kontrollerad atmosfär

Tank vars volym överstiger 3 000 m³ får ej rengöras i Stockholms energihamnar.

Kapaciteten hos vardera munstycket i spolmaskin får inte överstiga 17,5 m³/h och den sammanlagda kapaciteten hos spolmaskinerna i en tank får inte överstiga 110 m³/h.

Om bärbar spolmaskin används skall alla slangkopplingar vara anslutna innan spolmaskinen införs i tank och de får inte kopplas loss förrän maskinen tagits upp ur tanken.

Använt tankspolvatten får ej användas på nytt.

Ånga får ej införas i tank under spolning.

Kemiska tillsatsmedel får ej användas.

Spolvatten får värmas till högst 55°C.

Tank skall hållas dränerad under spolning. Om vattennivån blir onormalt hög skall spolning avbrytas.

Försiktighetsåtgärder för att förhindra urladdning av statisk elektricitet skall iakttas enligt de anvisningar som redovisas i Journal ledningsvakt och Journal säkerhetsvakt.

7.3.4 Prewash

Prewash är en åtgärd för att skydda den marina miljön mot förorening från flytande skadliga ämnen (som tillhör kategori X och i vissa fall kategori Y) som transporteras i kemikalietankfartyg. Prewash innebär att ett kemikalietankfartyg, efter lossning av last, ska utföra obligatorisk tankrengöring. Tankrengöringsvattnet får inte släppas ut i havet utan ska lämnas till mottagningsanordningar iland. Prewash sker ombord på fartyget i enlighet med fartygets lasthanteringsmanual.



Tankrengöring eller tankspolning och avlämning av tankspolningsvätskan iland, som inte krävs (enligt Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd mot förorening från fartyg (SJÖFS 2006:40), 9 kap. ämnen av kategori Y och Z), men sker p.g.a. kommersiell anledning, avses inte som prewash.

7.3.4.1 Kategori X

Skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning, kan antas utgöra en allvarlig risk för marina tillgångar eller människors hälsa och som därför berättigar till förbud mot utsläpp i den marina miljön.

7.3.4.2 Kategori Y

Skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning, kan antas utgöra en risk för marina tillgångar eller människors hälsa, eller kan medföra skada på skönhets- och rekreationsvärden eller annat behörigt utnyttjande av havet och som därför berättigar till en begränsning av kvaliteten på och mängden av utsläppet i den marina miljön.

7.3.4.3 Kategori Z

Skadliga flytande ämnen, som om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning, kan antas utgöra en mindre risk för marina tillgångar eller människors hälsa och därför berättiga till mindre stränga begränsningar av kvaliteten på mängden och utsläppet i den marina miljön.

7.3.4.4 ANMÄLAN

Prewash kan få utföras vid Loudden efter att tillstånd från energihamnchefen inhämtats.

Vid avlämning av Prewash vatten skall lastmottagaren hålla med säkerhetsvakt under avlämningsprocessen.

Säkerhetsvakten skall också övervaka att hamnens rör och anläggning sköljs/spolas ren efter användning.

Spolvätska som används kan lämnas till bil på land.

Görs detta från L705 eller L706 genom Hamnens rörledning som skall ledningen sköljas och sugas ren efter avlämnandet.

Försäkran skall skriftligen lämnas av befälhavaren på fartyget att Prewash vatten ej innehåller produkt med flampunkt understigande 55 grader Celsius och/eller additiv (kemikalietillsatser) och/eller annat skadligt innehåll före avlämnande får ske.

7.3.5 Rengöring av fartygstank som innehållit brännbar vätska vars flampunkt överstiger 55° C

Rengöring av tank som innehållit brännbar vätska vars flampunkt överstiger 55° C får ske med vatten som ej innehåller kemikalietillsatser och vars temperatur understiger flampunkten för den vätska som tanken innehållit med minst 10° C. I andra fall skall försiktighetsåtgärderna enligt punkterna 3.1, 3.2 och 3.3 äga tillämpning.

7.3.6 Sloptank

Användning av slop- eller lasttank för recirkulation eller uppsamling av spolvatten får endast ske efter tillstånd av chefen för Stockholm Hamn AB:s energihamnar eller av honom utsedd person.

Anm: Det finns alltid risk för att gas och elektrostatiska laddningar transporteras till sloptank vid dränering. Därmed föreligger risk för att atmosfären i sloptank blir flambar samt elektrostatiskt

uppladdad. Sloptank som ej skyddas genom inertgas skall därför noggrant ventileras så att atmosfären hålls underkarburerad. Detta underlättas genom att högsta möjliga vätskenivå hålls i tanken. Kontrollmätning av gaskoncentrationen skall ske med täta mellanrum eller kontinuerligt.

Vatten får ej falla fritt ner i slop- eller lasttank.

7.4 Avlämning av lastrester, skadliga ämnen i förpackad form

7.4.1 Inledande bestämmelser

Denna driftföreskrift gäller ej för hamndelar inom Stockholms Hamnar som används av fritids- och örlogsfartyg. Bestämmelser om avfallshantering finns även i resp. hamns avfallshanteringsplan.

I Sjöfartsverkets föreskrifter om transport till sjöss av farligt gods i förpackad form finns detaljerade bestämmelser om förpackning, märkning, etikettering, dokumentation, stuvning etc.

Tömnda förpackningar, som tidigare använts för transport av här aktuella skadliga ämnen skall betraktas som att de fortfarande innehåller det skadliga ämnet tills ändamålsenliga åtgärder vidtagits för att säkerställa att förpackningarna inte längre innehåller några rester av ämnen som är skadliga för den marina miljön.

Här aktuellt avfall får ej avlämnas utan att mottagande personal är på plats såvida inte kajplatsen omfattas av lagen om sjöfartsskydd.

7.4.2 Definition

Med förpackad form avses form av förpackning specificerad i IMDG-koden.

Med skadliga ämnen avses ämnen som är identifierade som vattenförorenande ämnen (Marin Pollutant) i IMDG-koden.

7.4.3 Avfallsansvarig

Avfallsansvarig person inom Stockholms Hamn är chefen för bevaknings- och trafikcentralen (BTC), i Kapellskär hamn och Nynäshamn hamn är det resp. hamnchef till vilken avlämnare kan inlämna förbättringsförslag. Den avfallsansvarige svarar också för att hamnens avfallshanteringsplan följer gällande bestämmelser och att denna utarbetas efter samråd med hamnens trafikanter.

7.4.4 Tillstånd, slutligt omhändertagande

Ansvarig för avfallshanteringen förvarar entreprenörernas erforderliga, relevanta tillstånd och uppgifter om det slutliga omhändertagandet av avfallet i särskild pärm.

7.4.5 Mottagningsanordningar

Förhaling av fartyg för avlämning kan endast bli aktuell p.g.a. miljö- eller säkerhetsskäl.

Fartyg i nationell skärgårdstrafik, arbetsfartyg, taxibåtar, fiskefartyg och liknande har dock på anmodan skyldighet att förhala för att lämna avfallet.

7.4.6 Anmälan

Anmälan skall ske senast 24 timmar innan fartygets ankomst till hamnen eller senast när fartyget lämnar föregående hamn, om resan varar mindre än 24 timmar. Anmälan sker elektroniskt på Sjöfartsverkets hemsida, www.sjofartsverket.se, eller direkt till Stockholms Hamn AB:s bevaknings och trafikcentral (BTC) och skall då ske på särskild blankett. Anmälningarna skall sparas i ett år. Personalen vid BTC rekvrererar vid behov upphandlad entreprenör för mottagningen.

Bilaga 25 Anmälan om avlämning av avfall från fartyg

7.4.7 Mängdbegränsning

Hamnen tillämpar ingen mängdbegränsning vad gäller mottagen mängd. Stockholms Hamnar förbehåller sig dock rätt att om mängden förefaller onormalt stor låta Sjöfartsverket och dess Sjöfartsinspektion pröva frågan. Resultatet av en sådan prövning kan innebära att hamnen ej har skyldighet att motta viss mängd utan att ersättning utgår.

7.4.8 Avfallsavgift

En generell avfallsavgift utgår, oavsett om fartyget lämnar avfall eller ej, vid fartygsanlop enligt hamnens prislista.

Se även under villkor sista punkten.

7.4.9 Villkor för avlämning

- att väntetid för mottagning av avfallet ej överstiger 15 minuter från avtalad tid
- att avfallet är väl emballerat så att risk för hälsa och miljö elimineras
- att emballage/förpackningarna är märkta enligt IMDG – koden
- att fartyget svarar för de merkostnader som uppstår eller kan komma att uppstå om inte
- villkoren ovan uppfylls

7.4.10 Mottagningsbevis

Hamnen skall lämna kvitto på avlämnad mängd. Kvittot utfärdas av hamnens avfallstekniker. Även hamnbefäl kan vid behov utfärda sådant.

7.4.11 Åtgärder i händelse av spill etc.

- avlämningen skall omedelbart avbrytas
- åtgärder skall vidtas för att begränsa skadan
- all spill ska omedelbart rapporteras till Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral.

7.5 Avlämning av toalettavfall

7.5.1 Inledande bestämmelser

Denna driftföreskrift gäller ej för hamndelar inom Stockholms Hamnar som används av fritids- och örlogsfartyg. Bestämmelser om avfallshantering finns också i resp. hamns avfallshanteringsplan.

Ett fartyg skall innan det avgår från hamnen avlämna allt avfall. Undantag från denna obligatoriska avlämning gäller för:

- fartyg som har mindre mängder toalettavfall ombord som det är orimligt att avlämna
- fartyg i nationell skärgårdstrafik, arbetsfartyg, taxibåtar, fiskefartyg och liknande, om fartyget rutinmässigt anlöper hamnen
- fartyg som har intyg om undantag från obligatorisk avfallslämning för aktuell hamn, utfärdat eller godkänt av Sjöfartsverket.

Toalettavfall som renats ombord i certifierad reningsanläggning får efter beslut av Stockholms Stads Miljöförvaltning/Sjöfartsverket släppas ut. Hamnen kan förmedla kontakten till dessa myndigheter.

7.5.2 Definitioner

Med toalettavfall avses:

- avloppsvatten och annat avfall från toaletter och urinoar
- avloppsvatten från sjukvårdslokaler via tvättställ, badkar och spygatt placerade i sådana lokaler
- avloppsvatten från utrymmen som rymmer levande djur
- annat spillvatten som är blandat med avloppsvatten enligt ovan

7.5.3 Avfallsansvarig

Avfallsansvarig person inom Stockholms Hamn är chefen för bevaknings- och trafikcentralen, BTC, i Kapellskär hamn och Nynäshamn hamn är det resp. hamnchef till vilken avlämnare kan inkomma med förbättringsförslag.

Avfallsansvarige svarar också för att hamnens avfallshanteringsplan följer gällande bestämmelser och att denna utarbetas efter samråd med hamnens trafikanter.

7.5.4 Tillstånd, slutligt omhändertagande

Ansvarig för avfallshanteringen förvarar entreprenörernas erforderliga, relevanta tillstånd och uppgifter om det slutliga omhändertagandet av avfallet i särskild pärm.

7.5.5 Anmälan

Anmälan skall ske senast 24 timmar innan fartygets ankomst till hamnen eller senast när fartyget lämnar föregående hamn, om resan varar mindre än 24 timmar. Anmälan sker elektroniskt på Sjöfartsverkets hemsida, www.sjofartsverket.se, eller direkt till Stockholms Hamn AB:s bevaknings och trafikcentral (BTC) och skall då ske på särskild blankett. Anmälningarna skall sparas i ett år.

Personalen vid BTC rekviderar utförandet hos hamnens vattenman som medverkar vid mottagning. Om slambil skall användas vid mottagningen rekviderar personalen vid BTC upphandlad entreprenör för genomförandet av mottagningen.

[Bilaga 25 Anmälan om avlämning av avfall från fartyg](#)

7.5.6 Mottagningsanordningar

Toalettavfall och grävatten mottages vid följande anläggningar:

- Värtahamnen kajplats 511 främst avsedd för färjor som trafikerar kajplatsen
- Värtahamnen kajplats 514 främst avsedd för färjor som trafikerar kajplatsen
- Värtahamnen kajplats 507 främst avsedd för tåg färjor som trafikerar kajplatsen
- Värtahamnen kajplats 522
- Museékajen främst avsedd för mindre fartyg, vakuumanläggning
- Skeppsbron 105
- Skeppsbron 106
- Stadsgården 153 främst avsedd för mindre fartyg, max l.o.a. 30 meter,
- Stadsgården 157
- Stadsgården 160
- Stadsgården kajplats 163 främst avsedd för färjor som trafikerar kajplatsen
- Stadsgården kajplats 164 främst avsedd för färjor som trafikerar kajplatsen
- Stadsgården kajplats 167
- N. Mälärstrand kajplats 13 främst avsedd för mindre fartyg
- S. Mälärstrand kajplats 13 främst avsedd för mindre fartyg
- Frihamnen 650, 636, 634, 625 och 620. Totalt fem anläggningar
- Strandvägen för skutor och charterbåtar samt pontoner vid Visit Skärgården.

Samtliga ovannämnda anordningar är kopplade till stadens avloppsnät som terminerar vid Henriksdals reningsverk där avfallet renas. Kapacitetsbegränsningar förekommer varför hamnens personal skall lämna information om dessa till fartyget innan avlämning påbörjas.

Stockholm Hamn AB:s Hamn och Trafikavdelning svarar för driften av dessa anordningar.

Vid kajplatser som ej är utrustade med mottagningsanordning används slamtankbil/mindre tankfartyg för mottagningen. Förhållning av fartyg för avlämning kan endast bli aktuell p.g.a. miljö- eller säkerhetsskäl. Fartyg i nationell skärgårdstrafik, arbetsfartyg, taxibåtar, fiskefartyg och liknande har dock på anmodan skyldighet att förhålla för att lämna avfallet.

7.5.7 Mängdbegränsning

Hamnen tillämpar ingen mängdbegränsning vad gäller mottagen mängd. Stockholms Hamnar förbehåller sig dock rätt att om mängden förefaller onormalt stor låta Sjöfartsverket och dess Sjöfartsinspektion pröva frågan. Resultatet av en sådan prövning kan innebära att hamnen ej har skyldighet att motta viss mängd utan att ersättning utgår.

7.5.8 Avfallsavgift

En generell avfallsavgift utgår, oavsett om fartyget lämnar avfall eller ej, vid fartygsanlop enligt hamnens prislista. Grävatten är att betrakta som fartygsgenererat avfall och speciell avgift utgår således icke vid avlämnade av detta.

Speciell avfallsavgift utgår för kryssningsfartyg. I hamnens prislista finns bestämmelser om tilläggsavgifter.



Övertidsersättning utgår endast då avlämning sker på icke ordinarie arbetstid och fartyget vanligen omsätter gods och passagerare på sådan tid.

7.5.9 Krav på avfallets sammansättning

Avfallet får inte vara kontaminerat med oljor, etc.

7.5.10 Villkor för avlämnande

- att anmälan om avlämningsbehov görs till Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral(BTC) senast 24 timmar innan avlämningen avses utföras;
- att vid avlämning till slamsugningsbil eller fartyg, bilens eller fartygets väntetid ej överstiger 15 minuter från avtalad tid;
- att trycket i ledningen mellan fartyget och mottagningsanordningen inte överstiger 0,6 MPa (6 kp/cm²) Se även nedan.
- att avlämningskapaciteten inte understiger 5 m³ per timme
- att fartygets anslutning för avlämning av toalettavfallet skall vara utförd enligt internationell standard för sådan anslutning;
- att fartyget vid pumpning till fast anläggning/tankbil iland, till förekommande av läckage eller spill, tillhandahåller vakt ombord under hela tiden avlämningen fortgår; samt
- att fartyget skall tillhandahålla personal för koppling och lösgöring ombord av slangen mellan fartyget och mottagningsanordningen.
- Fartyget svarar för de merkostnader som uppstår eller kan komma att uppstå om inte villkoren ovan följs. I hamnens prislista finns speciella tilläggsavgifter som utgår när villkoren inte blivit uppfyllda.

7.5.11 Genomförande

- Avlämnande fartyg skall vara väl förtöjt.
- Hamnen tillhandahåller slangar och kopplingar. Slangarna skall vara provtryckta under den senaste 12-månadersperioden.
- Utrustningen får inte förvaras i samma utrymme som utrustning för leverans av färskvatten. Slangar och kopplingar skall i färg och utförande vara klart avvikande från de slangar och kopplingar som används för leverans av färskvatten.

Avfall som lämnats till en av hamnens fasta mottagningsstationer skall av hamnen redovisas till Stockholm Vatten AB enligt särskild rutin.

7.5.12 Ansvarsfördelning

Den som på mottagande fartyg eller fordon är ansvarig för toalettavfallsmottagning skall före mottagningen utse en säkerhetsvakt som, då så erfordras, kan beordra att pumpningen avbryts.

Vid avlämning kan denna säkerhetsvakt utgöras av besättningsman på mottagande fartyg och vid avlämning till fordon fordonets förare.

Den som på avlämnande fartyg är ansvarig för toalettavfallsavlämning och befälhavare på fartyg eller förare av fordon som tar emot toalettavfall är skyldiga att inom respektive verksamhetsområde



vidta alla nödvändiga säkerhetsåtgärder till förhindrande av att toalettavfall kommer löst på vattnet eller på land.

7.5.13 Innan toalettavfallsavlämning påbörjas:

Samtliga spygatt på fartyg som tar emot toalettavfall och som berörs av toalettavfallsavlämningen skall tätas.

Tankarnas avluftningar (svanhalsar) på fartyg som tar emot toalettavfall skall förses med lämpliga överfyllnadsskydd.

Befälhavare på fartyg som tar emot toalettavfall eller förare av fordon som tar emot toalettavfall skall underrätta avlämnande fartyg om dels det högsta pumptrycket varmed toalettavfallet kan mottas och dels den kvantitet som skall fyllas i varje tank.

Slang för avlämning av toalettavfall skall säkert kopplas till anslutningen ombord på avlämnande och mottagande fartyg eller fordon samt riggas på ett sådant sätt att den ej kan skadas av fartygets rörelser.

Endast godkänd slang som provats under den senaste 12-månadersperioden får användas.

Kontroll skall göras av att samtliga i bruk varande ventiler på mottagande fartyg eller fordon är ställda så att fyllning sker till rätt tank.

Säker kommunikation, vilket företrädesvis bör ske medelst radio, skall upprättas mellan avlämnande fartyg och toalettavfallsmottagare. Denna kommunikation skall vidmakthållas intill dess avlämning avslutats och slang losskopplats.

7.5.14 Under pågående toalettavfallsavlämning

Slanganslutningar skall kontinuerligt kontrolleras avseende läckage.

Under hela avlämningsoperationen skall det finnas en med mottagande fartyg eller fordon väl förtrogen säkerhetsvakt tillstädes. Denne skall uppehålla sig på sådan plats att han omedelbart kan beordra pumpningens avbrytande i händelse av överfyllning eller annat som påkallar detta.

Nivån i mottagarens tankar skall passas noga.

7.5.15 Efter avslutad pumpning

Slang skall lösgöras på sådant sätt att avfall inte spills. Slang som ej är försedd med avstängningsventil skall förses med blindfläns före återföring till mottagande fartyg respektive ilandföring till mottagande fordon.

7.5.16 Åtgärder i händelse av slangbrott, överpumpning eller annat som orsakat spill

För den händelse slangbrott, överpumpning eller annat som orsakat spill av toalettavfall inträffat skall följande åtgärder omedelbart vidtas:

- Pumpningen avbryts.
- Ventiler stängs omedelbart på avlämnande fartyg och på mottagande fartyg eller fordon.



- Åtgärder skall vidtas för att begränsa skadan
- Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral(BTC) (VHF kanal 16 eller tfn 08-670 28 11) larmas.

7.5.17 Mottagningsbevis och försäkran

Hamnen skall lämna kvitto på avlämnad mängd. Ingen mätning av mottaget toalettavfall förekommer varför angivande av mängd kommer att basera sig på av fartyget uppgiven mängd om denna befinns skälig. Kvittot utfärdas av vattenmannen. Sådant kan även vid behov utfärdas av hamnbefäl. Om slambil används utfärdar bilens chaufför kvitto.

Innan mottagning påbörjas skall fartyget skriftligen försäkra att toalettavfallet inte är kontaminerat med oljor, etc. Om fartyget anmäler att toalettavfall är kontaminerat med oljor/kemikalier skall godkännande, innan avlämning sker, inhämtas från Stockholm Vatten AB.

7.6 Avlämning av fast avfall

7.6.1 Inledande bestämmelser

Denna driftföreskrift gäller ej för hamndelar inom Stockholms Hamnar som används av fritids- och örlogsfartyg. Bestämmelser om avfallshantering finns även i resp. hamns avfallshanteringsplan.

Ett fartyg skall innan det avgår från hamnen avlämna allt avfall. Undantag från denna obligatoriska avlämning gäller för:

- fartyg som har mindre mängder toalettavfall ombord som det är orimligt att avlämna
- fartyg i nationell skärgårdstrafik, arbetsfartyg, taxibåtar, fiskefartyg och liknande, om fartyget rutinmässigt anlöper hamnen
- fartyg som har intyg om undantag från obligatorisk avfallslämning för aktuell hamn, utfärdat eller godkänt av Sjöfartsverket.

Innan avfall mottages från fartyg som omfattas av lagstiftningen om karantänshamnar skall **smittskyddsläkaren ge sitt tillstånd.**

7.6.2 Definition

Med fast avfall avses:

All slags mat-, hushålls- och driftavfall som uppstår under fartygets **normala drift** och förmodas avlägsnas löpande eller periodiskt.

Med driftavfall avses sådant avfall som uppkommer i samband med stuvning och hantering av last ombord såsom ströbräder, lastpallar, förpacknings- och täckningsmaterial, plywood, stålband och vajersling, färgrester, kasserade lysrör och batterier samt kasserad sjukvårdsutrustning och medicinrester.

7.6.3 Avfallsansvarig

Avfallsansvarig person inom Stockholms Hamn är chefen för bevaknings- och trafikcentralen, BTC, I Kapellskär hamn och Nynäshamn hamn är det resp. hamnchef till vilken avlämnare kan inkomma med förbättringsförslag. Avfallsansvarige svarar också för att hamnens avfallshanteringsplan följer gällande bestämmelser och att denna utarbetas efter samråd med hamnens trafikanter.

Under kryssningssäsong har hamnen två avfallstekniker engagerad i avfallsmottagningen. Deras uppgift är bl.a. att

- utfärda kvitto på mottagen avfallsmängd
- kontrollera att källsorteringen sköts på föreskrivet sätt (gäller framför allt mottagning av avfall från kryssningsfartyg)
- utgöra en kommunikationslänk mellan avlämnande fartyg och hamnen

7.6.4 Tillstånd, slutligt omhändertagande

Ansvarig för avfallshanteringen förvarar entreprenörernas erforderliga, relevanta tillstånd och uppgifter om det slutliga omhändertagandet av avfallet i särskild pärm.

7.6.5 Mottagningsanordningar

Inom hamnen finns följande fasta mottagningsanordningar:

- Containerterminalen med följande fraktioner: brännbart, metall, glas, farligt avfall.
- Loudden med följande fraktioner: brännbart, glas, farligt avfall. 2 axlad dragkärra finns för transport av avfall inom energihamnen. Kärran är stationerad vid kajplats 704, Loudden.
- Strandvägen kajplats 17 med följande fraktioner: brännbart, metall, glas och wellpapp. Anläggningen är underjordisk och spec. nyckel behövs för användning
- Nybrokajen kajplats 3 med följande fraktioner: brännbart, glas, farligt avfall, metall och wellpapp
- Strömkajen
- Skeppsbron
- Klara Mälarstrand

Dessutom disponerar hamnen ett antal mobila stationer

Förhalning av fartyg för avlämning kan endast bli aktuell p.g.a. miljö- eller säkerhetsskäl. fartyg i nationell skärgårdstrafik, arbetsfartyg, taxibåtar, fiskefartyg och liknande har dock på anmodan skyldighet att förhåla för att lämna avfallet.

7.6.6 Anmälan

Anmälan skall ske senast 24 timmar innan fartygets ankomst till hamnen eller senast när fartyget lämnar föregående hamn, om resan varar mindre än 24 timmar. Anmälan sker elektroniskt på Sjöfartsverkets hemsida, www.sjofartsverket.se, eller direkt till Stockholms Hamn AB:s bevaknings och trafikcentral (BTC) och skall då ske på särskild blankett. Anmälningarna skall sparas i ett år. Personalen vid BTC rekviderar vid behov upphandlad entreprenör för mottagningen.

Bilaga 25 Anmälan om avlämning av avfall från fartyg

7.6.7 Mängdbegränsning

Hamnen tillämpar ingen mängdbegränsning vad gäller mottagen mängd. Stockholms Hamn förbehåller sig dock rätt att om mängden förefaller onormalt stor låta Sjöfartsverket och dess Sjöfartsinspektion pröva frågan. Resultatet av en sådan prövning kan innebära att hamnen ej har skyldighet att motta viss mängd utan att ersättning utgår.

7.6.8 Avfallsavgift

En generell avfallsavgift utgår, oavsett om fartyget lämnar avfall eller ej, vid fartygsanlop enligt hamnens prislista.

Speciell avfallsavgift utgår för kryssningsfartyg. I hamnens prislista finns bestämmelser om tilläggsavgifter. Se även under punkten Villkor för avlämning.

7.6.9 Källsortering

7.6.9.1 Villkor för avlämning:

- att avfallet lämnas sorterat enligt Hamnens anvisningar.
- att animaliskt avfall med ursprung från tredje land förpackas enligt hamnens anvisningar. Sådant avfall skall genom hamnens entreprenörs försorg utan tidsspillan avlämnas till speciell förbränningsanläggning (2008, Uppsala)
- att väntetid för speciellt vid tillfället anordnad mottagningsanordning ej överstiger 15 minuter från avtalad tid.
- att matavfall är väl emballerat så att spridning av smitta, orenlighet och dålig lukt skall förhindras.
- att flytande avfall skall avlämnas i fat/dunkar och skall genom fartygets försorg uppställas på plats som anvisas av mottagaren.
- att fat/dunkar är märkta med avfallets innehåll och fartygets namn. Om sådan märkning ej skett påföres det avlämnande fartyg alla merkostnader i samband med mottagning och slutligt omhändertagande.
- att fartyget svarar för de merkostnader som uppstår eller kan komma att uppstå om inte villkoren ovan uppfylls. I hamnens prislista finns speciella tilläggsavgifter som utgår när villkoren inte blivit uppfyllda.

7.6.10 Mottagningsbevis

Hamnen skall lämna kvitto på avlämnad mängd. Kvittot utfärdas av hamnens avfallstekniker. Även hamnbefäl kan vid behov utfärda sådant. Skärgårdstrafiken erhåller ej sådant kvitto.

7.6.11 Åtgärder i händelse av spill etc.

- Avlämningen skall omedelbart avbrytas
- Åtgärder skall vidtas för att begränsa skadan
- Vid spill som inte omedelbart kan åtgärdas skall Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral (VHF kanal 16 eller tfn 08-670 28 11) larmas.



7.7 Avlämning av tankspol- och barlastvatten samt skadliga flytande ämnen i bulk.

7.7.1 Inledande bestämmelser

- Fartyg får inte släppa ut skadliga flytande ämnen av kategori X, Y eller Z inom inre vatten, territorialhav eller ekonomisk zon som tillhör Sverige eller en annan medlemsstat i Europeiska unionen.
Fartyg får inte släppa ut skadliga flytande ämnen av kategori X, Y eller Z på det fria havet. Förbudet gäller även när barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar innehåller dessa ämnen. Vissa undantag finns från förbudet, t.ex. utsläpp som görs av Kustbevakningen eller kommuner eller av någon på deras uppdrag i syfte att bekämpa ett annat utsläpp.
- En tank som ett ämne av kategori X har lossats från skall spolas innan fartyget lämnar lossningshamnen. Tankspolvätskan skall lämnas till en mottagningsanordning i land.
- Anordningar för mottagning och behandling av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten skall finnas på de platser där olja lastas eller oljetankfartyg repareras. Den som lastar ut olja eller driver reparationsverksamhet svarar för att det finns behövliga mottagnings- och behandlingsanordningar.

7.7.2 Definitioner:

Skadligt ämne:

Olja och andra ämnen som, om de kommer ut i havet, i något annat vattenområde eller i luften, kan innebära risker för människors hälsa, vara skadliga för den marina faunan eller florán, skada skönhets- eller rekreationsvärden eller störa annat rättmätigt utnyttjande av havet eller andra vattenområden

Skadliga flytande ämnen indelas i de fyra kategorierna:

- X: skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning, kan antas utgöra en allvarlig risk för marina resurser eller människors hälsa och som därför berättigar till förbud mot utsläpp i den marina miljön,
- Y: skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning, kan antas utgöra en risk för marina resurser eller människors hälsa, eller att medföra skada på skönhets- och rekreationsvärden eller annat behörigt utnyttjande av havet och som därför berättigar till en begränsning av kvaliteten på och mängden av utsläppet i den marina miljön.
- Z: skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning, kan antas utgöra en mindre risk för marina resurser eller människors av utsläppet i den marina miljön,

Andra substanser:

Ämnen som återfinns i kolumnen för föroreningskategorier i kapitel 18 i IBC-koden och som vid en bedömning har befunnits falla utanför kategori X, Y eller Z.

7.7.3 Mottagningsanordningar

- Tankspol- och barlastvatten samt skadliga flytande ämnen mottas med tankbil.

- Prewash får ej utföras vid kaj V 503 (villkor i miljötillståndet) utan fartyget får förflyttas till t.ex. piren på Loudden.

7.7.4 Avfallsansvarig person

Ansvarig person för mottagning av här aktuellt avfalls slag inom Stockholms Hamn är chefen för energibulk (även benämnd energihamnschef) till vilken avlämnare kan inkomma med förbättringsförslag.

7.7.5 Tillstånd, slutligt omhändertagande

Ansvarig för avfallshanteringen (chefen för Stockholms hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral(BTC)) förvarar entreprenörernas erforderliga, relevanta tillstånd och uppgifter om det slutliga omhändertagandet av avfallet i särskild pärm.

7.7.6 Anmälan

Anmälan skall ske senast 24 timmar innan fartygets ankomst till hamnen eller senast när fartyget lämnar föregående hamn, om resan varar mindre än 24 timmar. Anmälan sker till Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral, BTC, och skall ske på särskild blankett. Anmälningarna skall sparas i ett år.

Personalen vid BTC vidarebefordrar anmälan till chefen för energibulk som rekviderar erforderliga resurser för mottagningen.

7.7.7 Mängdbegränsning

Hamnen tillämpar ingen mängdbegränsning vad gäller mottagen mängd. Stockholms Hamn förbehåller sig dock rätt att om mängden förefaller onormalt stor, låta Sjöfartsverket och dess Sjöfartsinspektion pröva frågan. Resultatet av en sådan prövning kan innebära att hamnen ej har skyldighet att motta viss mängd utan att ersättning utgår.

7.7.8 Avfallsavgifter

Kostnader för avlämning av tankspol- och barlastvatten samt skadliga flytande ämnen i bulk skall bäras av varumottagaren/utlastaren.

7.7.9 Krav på avfallets sammansättning

Oljehaltigt tankspol-/ballastvattnet får inte innehålla bensin, additiver, lösningsmedel eller emulgeringsmedel av något slag;

7.7.10 Villkor för avlämning:

- Fartyget skall vara hamnen behjälplig med koppling av slang mellan fartyg och anvisad koppling på terminalen;
- Fartyget skall tillhandahålla egen slang för avlämningen som skall vara provad under de sista 12 månaderna samt inte vara äldre än fem år.
- Chefen för Stockholms Hamn AB:s energihamnar och den som han utsett att ombesörja mottagningen av tankspolvattnet och/eller det förorenade barlastvattnet, kan när som helst beordra stopp i avlämningen om uppgifterna i den avlämnade deklARATIONEN är felaktiga.



- Väntetid för mottagande tankbil får inte överstiga 15 minuter från avtalad tid.
- Fartyget svarar för de merkostnader som uppstår eller kan komma att uppstå om inte villkoren ovan följs.

7.7.11 Säkerhetsregler

Säkerhetsvakt som utses på fartyget skall vara ständigt närvarande samt kunna avbryta avlämningen omedelbart om behovet är så påkallat.

7.7.12 Ansvar

Tjänstgörande fartygsbefäl skall tillse att operationen sker på ett säkert sätt. Den som ombord ansvarar för operationen skall inneha kompetens som uppfyller STCW:s (International Conference on Training and Certification of Seafarers, 1978) krav.

Skulle uppgifter i avlämnad deklARATION beträffande innehållet i det avlämnade tankspolvattnet- och/eller barlastvattnet vara felaktiga, kan ersättningsanspråk ställas mot rederiet (mäklaren) för rengöring av mottagnings- och behandlingsanläggning.

7.7.13 Åtgärder i händelse av slangbrott, överpumpning eller annat som orsakat spill

För den händelse slangbrott, överpumpning eller annat som orsakat spill av tankspol-/barlastvatten inträffat skall följande åtgärder omedelbart vidtas:

- Pumpningen avbryts.
- Ventiler stängs omedelbart på avlämnande fartyg och på mottagande fartyg eller fordon.
- Åtgärder skall vidtas för att begränsa skadan
- Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral(BTC) (VHF kanal 16 eller 12) larmas.

7.7.14 Mottagningsbevis

Hamnen skall lämna kvitto på avlämnad mängd. Mottagande slambils chaufför utfärdar kvittot.

Även hamnbefäl kan vid behov utfärda sådant.

Innan mottagning påbörjas skall fartyget skriftligen försäkra att oljeblandningen är fritt från bensin, additiver, lösningsmedel eller emulgeringsmedel av något slag;

8 Lastning, lossning, uppläggning av gods m.m.

8.1 Lagrum etc.

[AFS 2001:9 Hamnarbete](#)

8.2 Åtgärd innan lyft/transport

Innan lyft- och transportrörelser utförs skall is, sten och liknande avlägsnas för att hindra skada uppkommer genom ras. Alternativt skall motsvarande säkerhet skapas genom att arbetet organiseras så att inga personer uppehåller sig inom riskområdet.



8.3 Trafikvakt

En trafikvakt skall finnas på plats där det finns behov av att dirigera fordon eller varsko vid förflyttning av fordon eller järnvägsvagn.

8.4 Skyddsåtgärder mot fall

Vid arbete på lastbärare eller gods, där det finns särskild risk för skada genom fall, skall förebyggande åtgärder vidtas. Anordningar för skydd mot fall skall användas där det behövs.

8.5 Belysning

Tillräcklig belysning skall finnas ombord för att arbetet skall kunna utföras säkert.

8.6 Tekniska anordningar

Innan lastnings- eller lossningsarbete påbörjas ombord på ett fartyg skall arbetsplatsen och de tekniska anordningarna vara kontrollerade och i sådant skick att arbetet kan utföras säkert.

8.7 Arbetsutrymme

Avtagna luckor och annan liknande fartygsutrustning skall vara stabilt upplagda och tillräckligt säkrade. De får inte inkräkta på det utrymme en signalman behöver. De får heller inte hindra nödvändig förflyttning ombord.

8.7.1 *Plats för uppläggning av gods*

Lastning, lossning, transport och uppläggning av gods eller annan materiel får endast ske på särskild, för ändamålet avsedd plats.

Gods eller annan materiel får inte uppläggas i brandgator eller på annan plats som hindrar utryckningsfordons framkomlighet.

Gods och liknande får inte läggas upp så att tillträde till fartyg eller hantering av fartygs förtöjningar hindras eller försvåras.

Gods får inte heller läggas upp så att det hindrar framkomligheten på kajen.

Minst följande avstånd skall hållas mellan gods eller liknande och nedan angivna anordningar.

- Kaj- och bryggkant: 1,5 meter.
- Järnvägsräls: 2,2 meter.
- Spårgående kran: 0,9 meter räknat från kranens bredaste del och upp till en höjd av 2,5 meter över mark eller motsvarande.

Gods och liknande får dock läggas upp närmare kaj- och bryggkant än 1,5 meter om det läggs så nära kanten att det inte finns någon möjlighet att passera på utsidan.

8.7.2 *Försiktighet vid hantering*

Gods eller annan materiel skall hanteras så att hamnplan, byggnader, gatubeläggning, spår, kranar eller annat inte skadas och så att fara för person inte uppkommer.

8.7.3 *Fartygs trim och slagsida*

Vid lastning och lossning får fartygets trim eller slagsida inte överstiga 2°. Undantag gäller vid enstaka väl kontrollerade lyft, vid så kallat haveriarbete och vid speciella arbeten där arbetsmetoden kräver större trim eller slagsida än 2°.

8.7.4 *Personlig skyddsutrustning m.m.*

Skyddshjälm, varselklädsel och skyddsskor skall användas om det inte bedöms att det är uppenbart onödigt. Det skall göras en skriftlig bedömning där det framgår vilken typ av arbete och inom vilket område användning av viss personlig skyddsutrustning inte behövs. En godkänd räddningsväst skall användas vid förtöjningsarbete och annat arbete där det finns särskild risk att falla i vattnet.

Annan personlig skyddsutrustning skall användas där så behövs.

8.8 Lossning/lastning av bulk (giftig atmosfär i lastrum och lastsäkring på fartyg)

Vid lossning/lastning av bulkklaster skall följande lagar etc. beaktas:

- [Lag \(2003:367\) om lastning och lossning av bulkfartyg](#)
- [Förordning \(2003:439\) om lastning och lossning av bulkfartyg](#)

9 Allmänna bestämmelser för Stockholms energihamnar

9.1 Inledning

9.1.1

Utöver vad som gäller för lastning, lossning och hantering av farligt gods enligt kapitel 5 i denna föreskrift samt lastning, lossning av brandfarlig produkt i energihamnarna skall, såvida hanteringen i hamnen inte är överlåten till annat ansvarigt företag, gälla vad som fastställts i Hamnordning för Stockholms Hamn AB samt dessa driftföreskrifter.

9.1.2

Inom Stockholms Hamn AB:s energihamnar hanteras och lagras oljor, gaser och kemiska produkter, många av brand- och hälsofarlig natur. Därför krävs särskild uppmärksamhet för att förebygga skada på person, egendom och miljö.

9.1.3

Alla som arbetar och vistas inom energihamnarna är skyldiga att känna till och följa de bestämmelser som gäller för energihamnarna.



9.1.4

Inom energihamnarna indelas riskområden enligt följande;

Zon 0 Riskområde i vilken explosiv gasblandning förekommer ständigt eller långvarigt.

Zon 1 Riskområde i vilket explosiv gasblandning kan väntas förekomma tillfälligt under normal drift.

Zon 2 Riskområde i vilken explosiv gasblandning inte väntas förekomma under normal drift och om den likväl förekommer, i så fall sannolikt endast sällan och kortvarigt

Se Klassningsplan:

[Bilaga 28 - 1723-01-B](#)

[Bilaga 29 - 1723-klpl](#)

[Bilaga 30 Loudden 1817-101. klassningsplan](#)

[Bilaga 31 Loudden 1817-102. klassningsplan](#)

[Bilaga 32 Loudden 1017-100. klassningsplan](#)

[Bilaga 33 Loudden 1817. Klassningsplan](#)

9.1.5

För vistelse inom riskområden enligt ovan krävs i vissa fall särskilt tillstånd meddelat av chefen för Stockholms Hamn AB:s energihamnar då vistelsen avser energihamnarnas allmänna områden.

För vistelse i riskområden inom energihamnen verksamma oljebolag, erfordras tillstånd meddelat av respektive anläggningsägares föreståndare.

9.1.6

Upplysning beträffande riskområden enligt punkten 9.1.4, eller övriga bestämmelser som gäller för energihamnarna, kan tillhandahållas av Stockholms Hamn AB:s energihamnar.

9.2 Kompletterande bestämmelser

Som komplement till dessa föreskrifter skall tillämpas anvisningarna i senaste utgåvan av

9.2.1

International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT), utgiven av International Chamber of Shipping, Oil Companies International Marine Forum och International Association of Ports and Harbour.

9.2.2

Safety Guide for Terminals handling Ships carrying Liquefied Gases in Bulk, utgiven av Oil Companies International Marine Forum;

9.2.3

Tanker Safety Guide Chemicals, utgiven av International Chamber of Shipping; samt



9.2.4

Ship to Ship Transfer Guide utgiven av Oil Companies International Marine Forum.
Liquefied Gas Handling Principles On Ships And In Terminals, utgiven av Society of International Gas Tanker and Terminal Operators Ltd

9.3 Tillträde

Det råder generellt förbud för obehöriga att vistas inom Stockholms Hamn AB:s energihamnar. Området är inhägnat och har inpasseringskontroll. För behöriga personer kan passerkort utfärdas. Se kapitel 4 Tillträde till hamnansäggingar.

9.4 Samordningsansvar

9.4.1 Gemensamt arbetsställe

Den som råder över ett gemensamt arbetsställe är enligt [arbetsmiljölagen \(SFS 1977:1160\)](#) med efterföljande ändringar, ansvarig för samordning av åtgärder till skydd mot ohälsa och olycksfall.

9.4.2 Arrende- och tomträttsområden

Arrende- och tomträttsområden i energihamnen Loudden utgör arbetsställen över vilka respektive innehavare råder. Respektive innehavare har därmed samordningsansvaret inom detta område.

9.4.3 Lastning och lossning av fartyg i energihamnarna

9.4.3.1

Ledningsnät tillhörigt Stockholms Hamn AB, s.k. stamledningar, skall, innan dessa tas i bruk av det enskilda bolaget, föregås av en anmälan om nyttjande av ledningsnät. Anmälan skall ha inkommit till energihamnen senast **24 timmar innan** ledningen avses tas i bruk.

Anmälan kan vara fartygsanmälan till BTC, skriftlig eller muntlig anmälan till hamnkontoret i energihamnen.

Rätt att använda ledningsnät tillhörigt Stockholms Hamn AB, s.k. stamledningar, har de företag som har skrivit avtal om detta med Stockholms Hamn AB (Avtal: SAMORDNINGANSVAR ENERGIHAMNAR).

9.4.3.2

För tankfartyg, bunkringsbåtar etc. gäller lagen om säkerhet på fartyg.

9.4.3.3

Vid lossning av fartyg råder mottagande depå över arbetsstället innefattande fartygets disponerade kajplats och använt ledningsnät fram till mottagarens depå.

Vid lastning av fartyg råder levererande depå över arbetsstället innefattande fartygets disponerade kajplats och använt ledningsnät från levererande depå.

Vid lastning av LNG från tankfordon råder det mottagande fartyget över arbetsstället innefattande fartygets disponerade kajplats och använt ledningsnät.



9.4.3.4

Arbetsstället är upprättat då klargöring av ledningsnätet påbörjas eller då anmälan inkommit till energihamnen om nyttjande av stamledning.

9.4.3.5

Arbetsstället är avvecklat då använt ledningsnät och anläggningen i övrigt är återställd till sitt ursprungliga skick som det var innan arbetsstället upprättades samt att detta noterats och signerats av depåchefen eller av honom utsedd ansvarig för arbetsoperationen i journal för säkerhetsvakt samt att energihamnen underrättats därom.

9.4.4 *Pumpning mellan depåer*

9.4.4.1

Ledningsnät tillhörigt Stockholms Hamn AB, s.k. stamledningar, skall, innan dessa tas i bruk av det enskilda bolaget föregås av en anmälan om nyttjande av ledningsnät.

Anmälan skall ha inkommit till energihamnen senast 24 timmar innan ledningen avses tas i bruk.

Anmälan kan vara skriftlig eller muntlig till hamnkontoret i energihamnen.

9.4.4.2

Vid pumpning mellan depåer råder emottagande depå över arbetsstället innefattande använt ledningsnät.

9.4.4.3

Arbetsstället är upprättat då klargöring av ledningsnätet påbörjas eller då anmälan inkommit till energihamnen om nyttjande av stamledning.

9.4.4.4

Arbetsstället är avvecklat då använt ledningsnät och anläggningen i övrigt är återställd till sitt ursprungliga skick som det var innan arbetsstället upprättades samt att detta noterats och signerats av depåchefen eller av honom utsedd ansvarig för arbetsoperationen i journal för säkerhetsvakt och att anmälan inkommit till hamnkontoret i energihamnen.

9.4.5 *Lastning och lossning av fordon och järnvägsvagn*

9.4.5.1

Vid lastning och lossning av fordon eller järnvägsvagn utanför arrende- och tomträttsområde råder levererande eller mottagande depå över arbetsstället inklusive använt ledningsnät.

9.4.5.2

Ledningsnät tillhörigt Stockholms Hamn AB, s.k. stamledningar, skall, innan dessa tas i bruk av det enskilda bolaget, föregås av en anmälan om nyttjande av ledningsnät. Anmälan skall ha inkommit till energihamnen senast **24 timmar innan** ledningen avses tas i bruk.

Anmälan kan vara fartygsanmälan till BTC, skriftlig eller muntlig anmälan till hamnkontoret i energihamnen.



Rätt att använda ledningsnät tillhörigt Stockholms Hamn AB, s.k. stamledning, har de företag som har skrivit avtal om detta med Stockholms Hamn AB (Avtal: SAMORDNINGSANSVAR ENERGIHAMNAR).

9.4.5.3

Arbetsstället är upprättat då klargöring av ledningsnätet påbörjas eller då anmälan inkommit till energihamnen om nyttjande av stamledning.

9.4.5.4

Arbetsstället är avvecklat då använt ledningsnät och anläggningen i övrigt är återställd till sitt ursprungliga skick som det var innan arbetsstället upprättades samt att detta noterats och signerats av depåchefen eller av honom utsedd ansvarig för arbetsoperationen i journal för säkerhetsvakt och att anmälan inkommit till hamnkontoret i energihamnen.

9.4.6 Övriga arbeten

Vid arbeten utanför arrende- och tomträttsområden inom energihamnarna råder beställaren av arbetet över arbetsstället såvida inte annat medgivits i arbetstillståndet.

9.5 Arbetstillstånd

[Bilaga 35 Arbetstillstånd](#)

9.5.1

Den som önskar utföra arbete inom arbetsställe över vilket han inte råder ensam, skall inhämta skriftligt tillstånd av den som råder över arbetsstället (arbetstillstånd).

9.5.1.1

Den som önskar utföra arbete på utrustning belägen på Stockholms Hamn AB:s mark-, kaj- och vattenområden, d.v.s. utanför arrende- och tomträttsområden, skall minst 24 timmar före arbetets påbörjande anmäla detta skriftligt eller muntligt till Stockholms Hamn AB.

9.5.2 Medgivande av arbetstillstånd

För medgivandet skall gälla följande villkor utöver de i ansökan angivna villkoren:

- att sökanden erhållit godkännande av berörda myndigheter;
- att sökanden följer de föreskrifter som meddelas eller kan komma att meddelas av berörd myndighet eller av Stockholms Hamn AB,
- att sökanden, om produkt/olja eller oljebemängd vatten kommer lös under arbetets gång, omedelbart vidtar åtgärder för avhjälpande av olägenheterna samt svarar för samtliga i samband därmed uppkomna kostnader; samt
- att Stockholms Hamn AB inte försakas några som helst kostnader genom lämnat medgivande av arbetstillstånd.

9.6 Hetarbeten/Användning av gnistbildande verktyg

[Bilaga 36 Tillfälligt Hetarbetstillstånd](#)



9.6.1

Lagen om Brandfarliga och Explosiva varor samt ATEX regulativet förbjuder hetarbeten inom energihamnen.

För arbeten med öppen eld, värme, heta ytor, gnistbildande verktyg eller elektrisk utrustning som icke är godkänd för att användas där brandfarliga gaser kan uppträda krävs utöver arbetstillstånd ett s.k. tillfälligt hetarbetstillstånd utfärdat av Hamnchef/depåchef eller annan behörig person samt eventuellt samråd med Räddningstjänsten.

9.6.2

Avses hetarbete utföras inom andra områden än arrende- eller tomträttsområden skall särskilt hetarbetstillstånd inhämtas från Stockholms Hamn AB. Ansökan skall inlämnas skriftligt eller muntligt senast 24 timmar innan arbetets planerade igångsättande.

9.6.3

Hetarbetstillstånd får endast utfärdas för en begränsad tid och skall bl.a. innehålla krav på omedelbart tillgänglig brandsläckningsutrustning samt vakthållning mot brand. Vid hetarbeten på Loudden ska övriga bolag inom energihamnen informeras per e-post. En kopia på hetarbetstillståndet ska förvaras tillsammans med arbetstillståndet på aktuell arbetsplats tills dess att arbetet är slutfört.

9.7 Skyddsutrustning

9.7.1

Vid hantering av olja, gas och kemikalier skall företaget som råder över arbetsstället använda eller ha skyddsutrustning tillgänglig i den omfattning som rekommenderas i produktblad, varuinformation eller efter myndigheters anvisningar.

9.7.2

Skyddshjälm skall användas vid arbeten på samtliga kajer, pirar och ledningsnät inom Stockholms Hamn AB:s områden.

Skyddsglasögon eller visir skall finnas lätt tillgängliga.

Flytväst (godkänd) ska användas på arbeten på samtliga kajer och pirar inom Stockholms Hamn AB:s områden.

Om skyddsutrustning saknas äger hamnbefäl rätt att avbryta allt pågående arbete intill dess rättelse sker.

Undantag från ovanstående ges vid direkt passage till och från fartyg.



9.7.3

Skulle oklarhet beträffande krav på skyddsutrustning råda skall Stockholms Hamn AB, Energihamnschefen eller Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentralen, BTC, kontaktas för klarläggande.

9.8 Fordonstrafik

9.8.1

Motorfordon får inte framföras eller parkeras inom brandfarlighetsklassade zoner utan särskilt godkännande.

9.8.2

Bränsle drivna fordonsvärmare får icke användas inom Stockholms energihamnar. Elektriska motorvärmare skall vara av godkänd typ. För övriga trafikregler se kapitel 4.

9.9 Rökförbud och öppen eld

9.9.1

Generellt rökförbud och förbud mot nyttjande av öppen eld gäller inom Stockholms energihamnar.

9.9.2

Rökning är endast tillåten i för ändamålet godkända lokaler. Rökförbud gäller således även i fordon.

9.10 Elektrisk isolation fartyg/kaj

I Stockholms Hamn AB:s energihamnar används isolationsflänsar för att förhindra uppkomst av gnistbildning vid koppling av lastslangar/lastarmar till fartyg, varför användande av jordledning är förbjudet.

9.11 Brandskydd

Det åligger chef för anläggning att tillse att anläggningens brandsläckningsutrustning befinner sig i fullgott skick.

[Bilaga 37 Åtgärder om brand utbryter](#)

9.12 Kommunikation

9.12.1

Mobiltelefoner och radiokommunikationsapparater måste vara explosionssäkert utförda och speciellt godkända för att få användas inom områden där brandfarliga och explosiva gaser kan förekomma. Således är t.ex. vanliga mobiltelefoner, mobilsökare och radiokommunikationsapparater inte godkända för detta ändamål.



9.12.2

Akustisk signalanordning ev. kompletterad med optisk varningssignal att användas för att alarmera fartyg vid nödstopp skall finnas i närheten av rörledningsanslutningen mellan fartyg och land.

9.13 Spill och läckage av olja eller kemikalie

9.13.1

På plats där spill och läckage kan förekomma och där permanent anordning för uppsamling av löskommen vätska ej finns (OFA-anslutet) skall spillkärl användas.

9.13.2

Ej anslutna manifolderventiler, lastslangar o. dyl. skall vara blindflänsade. Förutom blindlock skall packning och fullt antal, väl dragna bultar därvid användas.

9.13.3

Ventil, tappkran eller liknande anordning för provtagning, vattendragning eller dylikt skall vara blindflänsad.

9.14 Utrymning

9.14.1

Planer för utrymning i händelse av brand eller annan olycka som påkallar sådan skall finnas dels för enskilda arrende- och tomträttsområden inom Stockholms Hamn AB:s energihamnarna och dels för gemensamma områden inklusive kajer inom dessa.

9.14.2

Planerna skall anslås på väl synliga platser samt hållas aktuella.

9.14.3

Alla anställda inom energihamnarna, entreprenörer och besökare ska informeras om utrymningsplaner, återsamlingsplats samt utrymningslarm.

10 Fartyg i energihamnarna

10.1 Fartyg i energihamnarna

I tillägg till vad som angivits i kapitel 3, Fartyg i hamnen allmänt i denna driftföreskrift gäller följande för fartyg i Stockholms Hamn AB:s energihamnarna:

Fartyg skall följa anvisningar enligt den senaste utgåvan av International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT), utgiven av International Chamber of Shipping, Oil Companies International Marine Forum och International Association of Ports and Harbors. I tillägg skall



fartyg följa de anvisningar, regler och instruktioner som meddelas av Stockholms Hamn AB och dess Bevaknings och TrafikCentral (BTC) samt av hamnbefäl.

10.2 Internationella certifikat

Fartyg skall, för att få anlöpa Stockholms energihamnar, vara försedda med bl.a. följande internationella certifikat:

- International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP Certificate),
- International Certificate of Fitness, och
- International Certificate for the Prevention of Pollution by Noxious Liquid Substances Carried in Bulk (NLS Certificate).

10.3 Regler för användning och kontroll av isolationsflänsar i energihamnarna

10.3.1 Allmänt

Isolationsflänsar skall användas där brandfarliga varor hanteras mellan fartyg och terminal.

Isolationsflänsar skall även användas i anslutningar där varor med en flampunkt överstigande + 55° C hanteras om det på samma kajavsnitt hanteras varor med en flampunkt lägre än + 55° C.

Elektriskt icke ledande slang må användas som alternativ till isolationsfläns. Samma regler för isolationsmätning och intervaller gäller som för isolationsflänsar. Icke ledande slang skall vara tydligt märkt med uppgift härom för att inte förväxlas med halvledande och ledande slang.

10.3.2 Driftinstruktioner

Innan slangar eller lastarmar kopplas mellan fartyg och terminal skall därtill utsedd person, i allmänhet säkerhetsvakt, genom okulär besiktning förvissa sig om att isolationsflänsarna som skall användas är hela och felfria samt att inga främmande föremål såsom verktyg, vatten, is m.m. kan överbrygga isolationen.

Om fel eller brist konstateras hos isolationsfläns skall felet eller bristen åtgärdas innan aktuell hantering får äga rum. Felet eller bristen skall rapporteras till terminalansvarig då det gäller utrustning som tillhör enskilda depåer eller företag inom energihamnen, eller till ansvarigt hamnbefäl i energihamnen om utrustningen tillhör Stockholms Hamn AB.

10.3.3 Isolationsmätning

Isolationsmotståndet skall kontrolleras regelbundet eller minst en gång per halvår och protokollföras.

Resultatet av genomförd kontroll skall delges samtliga involverade i hanteringen genom anslag.

Lägsta tillåtna isolationsmotstånd får vara 1 000 ohm och mätspänningen överstiga 100 volt. Om motståndet är lägre får slang eller lastarm ej anslutas.



Dålig eller utebliven isolationsförmåga hos isolationsfläns skall omgående rapporteras till terminalansvarig då det gäller utrustning som tillhör enskilda depåer eller företag inom energihamnen, eller till ansvarigt hamnbefäl i energihamnen om utrustningen tillhör Stockholms Hamn AB.

10.4 Utventilering av gaser

Insugning respektive utblåsning av luft från fartygs lasttankar får endast ske via fartygets ordinarie tankventilationssystem.

Då fartyg är anslutet till gasåterföringssystem skall tankventilationssystemet vara anpassat härför.

Om insugning respektive utblåsning av luft måste ske via tanklucka skall tillstånd därtill först ha inhämtats från Stockholms hamn AB:s energihamnar. Sådan tanklucka skall därvid vara försedd med godkänt, fast anbringat explosionsskydd.

10.5 Gnistsläckare

Fartyg och övriga flytetyg(pråmar) ska vara försedda med effektiv gnistsläckare på skorsten och avgasrör.

Om gnistbildning från fartygs skorsten eller avgasrör observeras, skall åtgärder omedelbart vidtas för att stoppa denna gnistbildning även om eld under ångpanna måste släckas eller maskin stoppas.

10.6 Förtöjning

Vid förtöjning av fartyg i energihamnarna får endast tågvirke eller wire med stropp av tågvirke användas.

Förtöjning får endast ske till för ändamålet avsedd utrustning.

Nedanstående bilagor visar endast minimum förtöjning

[Bilaga 39 Angöring-Mooring plan-Loudden 702](#)

[Bilaga 40 Angöring-Mooring plan – Loudden 705](#)

[Bilaga 41 Angöring-Mooring plan – Loudden 706](#)

[Bilaga 42 Angöring-Mooring plan – Loudden 709](#)

[Bilaga 44 Max bollard pull Loudden](#)

[Bilaga 45 Berthing info Loudden, Värtan 503](#)

10.7 Avfendring

Till förekommande av gnistbildning på grund av elektriska potentialskillnader skall fartyg i energihamnarna hållas väl avfendrade gentemot kaj eller annan konstruktion som står i elektrisk kontakt med kaj eller gentemot annat fartyg.



Särskilt skall risken att fartyg vid bunkring och läktring långsides varandra kan komma i kontakt i samband med krängning uppmärksammas.

10.8 Nödbogsering

Fartyg i energihamnarna skall för nödbogseringsändamål ha två med bogseröga försedda wirar utstuckna, en i fören och en i aktern, på den sida av fartyget som vetter från kajen.

Wirarna skall vara väl säkrade till pollare ombord och tillpassade så att de medger en bogserlängd av ca.40 meter.

Wirarna skall, med hänsyn till fartygets efter lastförhållandena varierande fribordshöjd, ständigt tillpassas så att bogserögat alltid befinner sig vid vattenytan.

10.9 Besättning

Då produkthantering, bunkring, ballastning, ballast- och sludgeavlämning samt andra operationer som kan medföra risker pågår skall alltid finnas tillräckligt stor besättning under ledning av ansvarigt befäl ombord för att kunna hantera en eventuell nödsituation.

10.10 Vakthållning

En svensk- eller engelsktalande besättningsmedlem skall alltid finnas på däck utrustad med godkänd radiokommunikationsapparat, som är inställd på den kanal som chefen för Stockholms Hamn AB:s energihamnar föreskriver. Denna vakt skall omedelbart rapportera alla händelser som kan medföra fara ombord och i fartygets närhet till Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral, BTC, och till vakthavande befäl ombord.

10.11 Rökning

Rökning är förbjuden på fartygs öppna däck, bryggor eller liknande oavsett vilken last fartyget för.

För att förebygga att rökning sker på otillåtna platser bör befälhavare anvisa lämpligt utrymme härför. Sådana utrymmen skall inte vara direkt tillgängliga från lastdäck. Dörrar och ventiler skall hållas stängda till utrymmen där rökning är tillåten.

Anslag om rökförbud skall finnas väl synliga ombord.

10.12 Öppen eld, hetarbeten, användning av gnistbildande verktyg mm.

Hetarbeten, användning av öppen eld, gnistbildande verktyg, etc. får endast förekomma på fartyg i energihamnarna efter medgivande av chefen för Stockholms Hamn AB:s energihamnar.

Öppen eld tillåts utan särskilt medgivande i sådana utrymmen där rökning får förekomma.



10.13 Elektrisk utrustning

Elektrisk utrustning som används på olje-, gas- och kemikalietankfartyg skall uppfylla kraven i av behörig myndighet utfärdad klassningsbestämmelse.

10.14 Användning av fartygs radio och radar

Därest brandfarliga eller explosiva gaser kan förekomma får fartygs huvudradioanläggning inte användas till annat än mottagning. Sändarantennen skall därvid vara fränkopplad.

Fartygs radaranläggning får inte användas utan särskilt tillstånd från chefen för Stockholms Hamn AB:s energihamnar.

10.15 Tankrengöring

Tillstånd för tankrengöringen skall sökas hos Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral, BTC. Framställan skall göras senast 24 timmar i förväg, vardagar mellan kl. 07.00 och 16.00.

Tankspolning med vatten skall utföras i enlighet med föreskrifterna i kapitel 7.

Innan tankspolning med vatten påbörjas skall Checklista för spolning med vatten av fartygstankar i Stockholms energihamnar ifyllas av fartygets befälhavare (ställföreträdare) tillsammans med av Stockholms Hamn AB godkänd kontrollant.

10.16 Farligt övertryck

Befälhavare på fartyg som för flytande gas skall tillse att farligt övertryck inte uppstår i fartygets tankar.

10.17 Fartyg långsides annat fartyg

Fartyg får icke läggas långsides (närmare än 25m) annat fartyg som lastar eller lossar produkt vars flampunkt understiger 55°C eller som under föregående resa i någon tank fört sådan produkt utan chefen för Stockholms Hamn AB:s energihamnars medgivande.

Ej heller får fartyg läggas långsides (närmare än 25m) annat fartyg som utför rengöring av tankar vilka innehållit produkt vars flampunkt understiger 55° C utan chefen för Stockholms Hamn AB:s energihamnars medgivande.

10.18 Säkerhetsanordningar i land

Befälhavare och övrig berörd personal på fartyg skall underrätta sig om de säkerhetsanordningar som finns i land och, i tillämpliga fall, deras handhavande. Sälunda skall kännedom inhämtas om bl. a:

- placering av brandsläckningsredskap;



- placering av telefoner och brandskåp genom vilka räddningstjänsten kan alarmeras; samt
- i förekommande fall placering av nödstopp till pumpar.

10.19 Åtgärder i händelse av brand

Vid brand ombord på eget fartyg skall följande åtgärder omedelbart vidtas:

- Larmsignal med fartygets siren avges;
- räddningstjänst och hamnbefäl larmas;
- åtgärder för att bekämpa branden vidtages;
- all lasthantering stoppas;
- alla produktventiler stängs;
- att alla tank- och pejluckor är stängda tillses;
- losskoppling av lastslangar/-armar förbereds; samt
- fartygets eventuella förhalning förbereds.

Vid brand iland eller ombord på annat fartyg i närheten skall följande åtgärder omedelbart vidtas:

- Räddningstjänst och hamnbefäl larmas;
- brandbekämpningsberedskap intages;
- all lasthantering stoppas;
- alla produktventiler stängs;
- att alla tank- och pejluckor är stängda tillses;
- losskoppling av lastslangar/-armar förbereds; samt
- fartygets eventuella förhalning förbereds

10.20 Åtgärder i händelse av produktutsläpp

Vid händelse som orsakar produktutsläpp skall följande åtgärder omedelbart vidtas:

- Eventuell pågående pumpning avbryts;
- Ventiler ombord och i land stängs;
- Om brandfarlig gas, brandfarlig vätska eller vara som avger farliga ångor läcker ut, skall med fartygets siren (motsvarande) ges larmsignal. Fartyg i närheten skall då avbryta lossning eller lastning samt vidta erforderliga säkerhetsåtgärder; samt
- Räddningstjänst, BTC och hamnbefäl larmas.

10.21 Åtgärder i händelse av gasutströmning

I händelse av utströmning av gas skall följande åtgärder omedelbart vidtas:

- Eventuell pågående pumpning avbryts;
- Ventiler ombord och i land stängs;



- Fartygets avger larmsignal med siren (motsvarande). Fartyg i närheten skall då avbryta lossning eller lastning samt vidta erforderliga säkerhetsåtgärder;
- Räddningstjänsten och BTC larmas; samt
- Tank från vilken gasutströmningen sker, närliggande tankar och närliggande område och utrustning kyls med till buds stående medel.

10.22 Information angående åtgärder i händelse av brand eller produktutsläpp

[Bilaga 46 Åtgärder ombord på fartyg i Stockholms energihamnar i händelse av brand eller produktutsläpp](#)

10.23 Ship/Shore Safety Checklist

Ship/Shore Safety Checklist anpassad för Stockholms Hamnar skall användas.

10.23.1 Introduktion

Innan vätskor i bulk, flytande kemikalier i bulk eller flytande gaser i bulk lastas till eller från fartyg eller landinstallation, skall fartygets befälhavare och terminalansvarig förvissa sig om att alla nödvändiga hänsyn tagits i syfte att minimera skador på såväl miljön som arbetsmiljön samt överenskomma om följande;

- Skriftligen överenskomma om hanteringssätt inklusive den maximala lastnings- eller lossningskapaciteten.
- Fylla i samt signera Ship Shore Safety Checklist, som ett bevis på att parterna uppfyller hanteringssäkerheten före, under och efter hanteringsoperationen.
- Skriftligen överenskomma om nödvändiga åtgärder i händelse av en nödsituation under hanteringen.

Följande har nedtecknats med syfte att assistera terminalansvarig och fartygets befälhavare hur Ship Shore Safety Checklist skall användas.

10.23.2 Den ömsesidiga säkerhetskontrollen

Tankfartyg som anmält som ankomst till energihamnen för lossning eller lastning skall kontrollera sina förberedelser och lämpliga åtgärder beträffande säkerheten i hanteringen av den avsedda produkten.

Utöver detta skall fartygets befälhavare försäkra sig om att man på terminalen gjort likaledes i syfte att försäkra sig om hanteringssäkerheten.



Likaledes skall terminalen kontrollera sina förberedelser och vidta åtgärder beträffande säkerheten i hanteringen av den avsedda produkten samt försäkra sig om att fartyget vidtagit alla erforderliga kontroller och åtgärder för att säkra hanteringen.

Ship Shore Safety Checklist, genom dess påståenden och krav på skriftligt utbytt information och överenskommelser avseende varje individuell procedur, skall betraktas som ett lägsta krav som oundgängligen erfordras med hänsyn till den avsedda produkten och hanteringen.

Några av påståendena i Checklistan vänder sig direkt till fartyget och där fartyget har det huvudsakliga ansvaret, några påståenden vänder sig direkt till terminalen där den terminalansvarige (depåchefen eller av honom utsedd att svara för hanteringen) har huvudansvaret andra frågor vänder sig till både fartyget och terminalen där båda parter har ett delat huvudansvar.

Alla påståenden som ligger inom fartygets ansvarsområde skall kontrolleras av fartygets representanter och likaledes alla påståenden som ligger inom terminalens ansvarsområde skall kontrolleras av terminalansvarig representant.

Terminalens representant skall således ställa frågan om påståendena som ligger inom fartygets ansvarsområde till fartygets representant samt genom att markera rutan i kolumnen för terminalen och invid det aktuella påståendet, dokumentera att frågan om påståendet ställts.

Kan motparten inte besvara frågan om påståendet tillfredsställande skall, innan rutan i fartygets kolumn markeras, båda representanter, genom visuell kontroll på plats, försäkra sig om att påståendet kan besvaras tillfredsställande.

Det motsvarande skall ske om påståendet ligger inom terminalens ansvarsområde.

Samtliga påståenden i Checklistan skall resultera i en markering i samtliga efter varje sådant påstående angiven ruta i respektive kolumn.

Är påståendet inte tillämpligt i det aktuella fallet skall detta noteras i kolumnen för anmärkning genom att antingen notera "ej tillämpligt" förkortat "ET" eller "not applicable" förkortat "NA".

Skulle meningsskiljaktighet uppstå, får hanteringen inte komma till stånd förrän åtgärder vidtagits som parterna kan överenskomma om.

Ett nekande svar på påståenden med bokstaven "P" i kod-kolumnen behöver nödvändigtvis inte innebära att den avsedda hanteringen inte kan äga rum, dock skall tillstånd för hanteringen inhämtas av Stockholms Hamn AB:s energihamnar.

Frågor med bokstaven "R" (Återkontroll/Re-check) angiven i kod-kolumnen skall kontrolleras med överenskommen intervall under hela hanteringen, den överenskomna intervallen skall framgå av checklistan.



Efter ett flertal påståenden i checklistan finns samtliga kodbokstäver angivna och skall i sådant fall kontrolleras av bägge parter inom respektive ansvarsområde.

Samtliga involverade i hanteringen har ett gemensamt ansvar oavsett det avser fartyget eller terminalen och därvid uppkomna brister skall påtalas av respektive part för åtgärd av den huvudansvarige.

Ship Shore Safety Checklist är baserad på last- och lossningsoperationer, det rekommenderas således att samma överenskommelser som genomförts i Checklistan också utföres om fartyget skall göra sina tankar rena efter sådan produkt som anges.

10.23.3 Förändringar

De omständigheter som var rådande vid hanteringsens påbörjan kan förändras under hanteringsens gång, förändringen kan bestå av sådana omständigheter som gör att säkerheten inte kan garanteras vid fortsatt hantering.

Parterna skall därför vara förpliktigade att om omständigheterna förändras så att säkerheten äventyras vid fortsatt hantering, försäkra sig om att nödvändiga åtgärder vidtages i syfte att stoppa hanteringen samt att densamme inte får komma till stånd förrän alla nödvändiga åtgärder vidtagits så att hanteringssäkerheten är fullt tillfredsställande.

Parterna skall jämväl vara förpliktigade att informera varandra om varje sådan förändring som kan påverka säkerheten under hanteringen samt överenskomma om lämpliga åtgärder för den fortsatta hanteringen.

Varje sådan förändring skall vara dokumenterad.

10.23.4 Tankrengöringsoperationer

Frågan om huruvida fartyget planerar tankrengöring vid terminalen eller ej skall vara en information till personalen vid terminalen: Stockholms Hamn AB:s energihamnar skall därvid omedelbart underrättas av terminalansvarig om fartygets avsikt.

10.23.5 Anvisningar förtöjning

Rubriken innefattar även behovet av avfendring.

Fartyg skall hållas säkert förtöjda.

Rörelser längs pirar och kajer skall förhindras genom att förtöjningarna hålls väl sträckta. Man skall särskilt ge akt på sådana rörelser som kan orsakas av ström, vattenståndsvariationer, vind och den pågående last- och lossningshanteringen.

Det skall fastställas vid vilka vindhastigheter last- eller lossningshanteringen skall stoppas, marinsvängarmar, slangar losskopplas och fartyget lämna terminalen.

Wire och tågvirke skall inte användas i samma riktning (t ex tvärändar, spring, för- eller akterändar) på grund av olikheter i elasticitet.

Fartyg utrustade med automatiska förtöjningswinchar skall inte använda dess automatik då fartyget är väl förtöjt.



Fartyg skall snabbt kunna lossgöras i händelse av nödsituation. Medel härför skall finnas omedelbart tillgängliga, därest ankare måste användas skall särskild hänsyn tas till detta. Oavsett på vilket sätt fartyget är förtöjt skall åtgärder för snabb lossgöring i händelse av nödsituation överenskommas, då med beaktande av de risker åtgärderna kan medföra

Ankare skall vara väl säkrade under fartygets hamnuppehåll.

Det är alltid fartygets befälhavare som har det yttersta ansvaret för utrustning ombord, således svarar befälhavaren på fartyget för förtöjningsanordningar och förtöjningar, detta fråntar ingen av parterna skyldigheten att påtala sådana fel och brister som kan äventyra säkerheten vid hanteringen. I Stockholms Hamn AB bör hanteringen stoppas vid ihållande vindstyrkor motsvarande 20 m/s för fartyg förtöjda vid piren.

Vid kajplats 706 skall hanteringen stoppas om vinden är från nordväst till nordost, och vid kajplats 705 skall hanteringen stoppas om vinden är från nordost till sydväst.

Fartyg får ligga kvar under förutsättning att man förstärker varje förtöjningsända med minst en samt att en för och akterända skall utgöras av vajer med stropp (motsvarande) .

Vid tveksamma fall skall Stockholms Hamn AB alltid rådfrågas.

Förtöjningsgods skall hela tiden hållas väl sträckt. Under lossning/Lastning skall förtöjningsgods sträckas eller släckas, när fler än en parallell förtöjning finns skall dessa vara jämnt sträckta (belastade).

Bogserwires (motsvarande), att användas vid en nödsituation, skall stickas ut både på fartygets bog och låring som vetter från kajen.

Wireögonen (motsvarande) skall hållas vid vattenytan och ständigt kontrolleras samt vid behov justeras under hela hanteringsoperationen. De skall vara ordentligt fastgjorda på fartygets pollare med tillräckligt slack liggande på däck för att medge lämplig bogserlängd.

Slacket skall najas så att det inte går i sjön. Najningen skall lätt kunna brytas från bogserbåt som kopplar wiren (motsvarande).

Det är alltid fartygets befälhavare som har det yttersta ansvaret för utrustning ombord, detta fråntar ingen av parterna skyldigheten att påtala sådana fel och brister som kan äventyra säkerheten vid hanteringen.

10.23.6 Undertecknande av Ship/Shore Safety Checklist

När parterna (ansvarigt befäl på fartyget samt ansvarig lossnings- eller lastningsledare) kontrollerat och i vederbörliga fall gemensamt, gått igenom punkterna i checklistorna samt övertygat sig om att gjorda anteckningar är korrekta och åtgärder vidtagits i syfte att regelbundet upprätthålla kontroller i enlighet med vad som antecknats i checklistan under rubrik "Intervall" och efter frågeposition som anges med R, skall parterna var för sig underteckna checklistan samt ta var sitt exemplar.



Säkerhetsvakten på terminalen skall därefter underteckna checklistan som ett bevis på att han mottagit samt förstått att upprätthålla den regelbundna kontrollen i enlighet med gjorda anteckningar för terminalens ansvarsdel.

Säkerhetsvakten skall under hela den tid arbetsoperationen pågår förvara checklistan på ett betryggande sätt.

10.24 Lokala föreskrifter i anslutning till Ship/Shore Safety Checklist

De lokala föreskrifterna gällande för Stockholms hamnar återfinns i Ship/Shore Safety Checklist del A sidan 3 (5). De lokala föreskrifterna skall alltid ifyllas av fartyget i samband med ifyllandet av den allmänna delen.

Se kopia: [Bilaga 47 ShipShore Safety Checklist](#)

Följande frågor skall besvaras;

1. Driftföreskrifter Stockholms Hamnar

Finns inte driftföreskrifterna för Stockholms hamnar hos fartyget kan dessa rekvireras från Stockholms Hamn AB via www.stockholmshamnar.se.

2. Reparation till kaj

Om reparation planeras under uppehållet vid terminalen och detta medför att fartyget inte kan manövrera utan hjälp av huvudmaskin, skall Stockholms Hamn AB underrättas och tillstånd inhämtas under normal kontorstid och senast 24 timmar före sådan reparation.

3. Har reparationsåtgärden inte kunnat planeras skall Stockholms Hamn AB:s energihamnar omedelbart underrättas.

Stockholms Hamn AB kan meddela arbetstillstånd för sådan reparation under uppehållet vid terminalen under vissa villkor, ett sådant villkor skall vara att fartyget med hjälp av lämplig bogserbåt uppfyller kravet på omedelbar avgång.

4. Bunkring vid kaj

Frågan skall besvaras oavsett fartyget avser ta sin bunker via tankfordon eller bunkringsbåt. Särskild checklista för bunkring av fartyg i Stockholms Hamn skall ifyllas.

Undantag kan medges av chefen för Stockholms Hamn AB:s energihamnar under vissa villkor. I övrigt se denna driftföreskrift under avsnitt 6 "Bunkring".

5. Avlämning av sludge eller annat riskavfall



Stockholms Hamn AB skall underrättas om sludge eller riskavfall skall avlämnas senast 24 timmar före fartygets ankomst till hamnen.

Om sludge eller riskavfall skall avlämnas skall det ske i enlighet med vad som anges i denna driftföreskrift under avsnitt 7 "Avlämning av avfall"

6. Avlämning av ballast

Stockholms Hamn AB skall underrättas om fartyget avser lämna förorenad ballast senast 24 timmar före ankomst till hamnen.

Avlämning av förorenad ballast sker kostnadsfritt om fartyget skall lasta produkt i de tankar som innehåller förorenad ballast.

Avlämning av förorenad ballast sker mot kostnad om fartyget inte skall lasta produkt i energihamnen

Prisuppgift kan erhållas hos Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral, BTC.

I övrigt hänvisas till denna driftföreskrift under avsnitt 7 "Avlämning av avfall" som tillämplig vid avlämningen.

7. Inertgassystemet

Om inertgassystem finns ombord skall detta användas och Ship/Shore Safety Checklist ifyllas av ansvarig såväl på terminalen som på fartyget.

10.24.1 Arbetstider

Lossningsledare, säkerhetsvakter och övrig personal vid lossning/lastning måste, för att fullfölja sitt arbete på lämpligt sätt, alltid vara utvilade. Därför får den sammanhängande arbetstiden utan skälig vila inte vara längre än **13 timmar**, vilket inbegriper tid före det aktuella arbetspassets påbörjan.

11 Lossning/lastning av oljor, gaser och kemikalier i bulk

11.1 Åtgärder på fartyg i energihamnarna i händelse av brand/produktutsläpp

Särskild broschyr för detta finns och skall utdelas, av säkerhetsvakt, till fartyg som anlöper energihamnen.

[Bilaga 46 Åtgärder ombord på fartyg i Stockholms energihamnar i händelse av brand eller produktutsläpp](#)

11.1.1 Lossning och lastning av tankfartyg (motsvarande)

Lossning eller lastning av tankfartyg skall ske i samråd mellan depåchef (motsvarande) och fartygs befälhavare.



Huvudansvarig för lossningsoperation är depåchef.

Huvudansvarig för lastningsoperation är befälhavare.

För utrustning och personal ombord svarar befälhavare och för utrustning och personal i land ansvarar depåchef. (Se också samordningsansvar i enlighet med [Arbetsmiljölagen SFS 1977:1160](#) samt denna driftföreskrift under kapitel 9, Allmänna bestämmelser för Stockholms energihamnar). Innan lossnings- eller lastningsoperation påbörjas skall säkerhetschecklista (Ship/Shore Safety checklist) med lasthanteringsplan ifyllas och undertecknas av både fartygs befälhavare (ställföreträdare) och depåchef (ställföreträdare).

Lastning och lossning samt förberedelse härför skall genom befälhavares respektive depåchefs försorg övervakas av

- därtill utsett fartygsbefäl; samt
- säkerhets- och ledningsvakt, som av Stockholms Hamn AB har erhållit behörighet att tjänstgöra i Stockholms energihamnar, är väl insatt i gällande säkerhetsföreskrifter och vars namn anmälts till chefen för Stockholms Hamn AB:s energihamnar.

Alla öppningar, förutom det ordinarie tankventilationssystemet, skall vara stängda och gastäta. Ullagemätning och provtagning skall ske via slutna system.

Då fartygs lasttankar inte är försedda med system för sluten ullagemätning och provtagning får tankluckor öppnas under den kortaste tid som oundgängligen behövs för ullagemätning och provtagning. Dessa luckor skall vara särskilt anpassade för sitt ändamål och särskilda försiktighetsåtgärder skall vidtas under tankpejlings- eller provtagningsoperation.

Fartygs befälhavare och depåchef (motsvarande) skall inom sina respektive ansvarsområden tillse att fysikalisk eller kemisk reaktion mellan olika varor inte inträffar.

Fartygs befälhavare och depåchef (motsvarande) skall inom sina respektive ansvarsområden tillse att den utrustning som används tål den temperatur och de tryck som kan förekomma samt att den inte försvagas eller annorledes negativt påverkas av den hanterade varans fysikaliska eller kemiska egenskaper eller medför ökad risk för brand.

Fartygs befälhavare och depåchef (motsvarande) skall inom sina respektive ansvarsområden tillse att brandfarliga, explosiva eller giftiga gaser inte tränger in i kontrollrum eller andra utrymmen där människor vistas.

Fartygs befälhavare och depåchef (motsvarande) skall inom sina respektive ansvarsområden tillse att förekommande spill innehålls genom att spillkärl eller motsvarande utplaceras på alla de ställen där spill kan förekomma, samt att dräneringar pluggas eller på annat sätt tillsluts.



Fartygs befälhavare och depåchef (motsvarande) skall inom sina respektive ansvarsområden tillse att av hanteringen berörd personal är försedd med lämplig skyddsutrustning samt att densamme är fysiskt lämpad för och utbildad i att använda denna.

Innan lossning eller lastning påbörjas skall följande iakttas:

- Lossnings- eller lastningsplats för gas- och kemikalietankfartyg skall avspärras och utmärkas med väl synliga skyltar som varnar för den farliga varan som skall lossas eller lastas. Skyltarna skall placeras vid avspärrningen i land samt på fartygets sjöside.
- Lastslangar skall riggas på sådant sätt att de inte skadas av fartygets eller egna rörelser.
- Kontroll av koppling av lastslangar eller lastdon skall ombord ske genom befälhavares (ställföreträdarens) försorg och i land genom depåchefs (ställföreträdarens).
- Endast godkända lastslangar, som är provade under den senaste 12-månadersperioden samt inte är äldre än fem år får användas. Provningsintyg skall finnas tillgängligt och slangarna skall vara märkta med datum för senaste provning, tillåtet arbetstryck samt vilken typ av vara de är lämpade för.
- Lastslang och lastarm skall vara av tillräcklig längd för att tillåta fartygets rörelser vid kaj orsakade av med lastförhållande varierande fribordshöjder.
- Möjligheter skall finnas att vid nödsituation snabbt tömma slangar och lastarmar inför losskoppling.
- Då isolationsfläns används skall denna, därest så är möjligt, kontrolleras med avseende på elektrisk isolationsförmåga, renhet, att den är fri från skada samt ordentligt fastsatt.
- Vid lossning eller lastning av kyld flytande gas skall vid hanteringen använd utrustning gradvis kylas till lämplig temperatur för att förhindra termisk spänning.

11.1.2 Under pågående lossning och lastning skall följande iakttas:

- Fartygsbefäl enligt kapitel 11 samt övrig besättning efter behov skall alltid vara tillgänglig på däck eller i dess omedelbara närhet liksom för hanteringen ansvarig person alltid skall finnas tillgänglig iland.
- Besättning skall finnas tillgänglig ombord i sådan omfattning att förhaling kan ske.
- Under lossning skall en besättningsman alltid finnas tillgänglig vid pumparnas manöverdon för att vid eventuell nödsituation snabbt kunna avbryta pumpningen.



- Täta kontroller skall göras så att inte överenskomna pumptryck och pumphastigheter överskrides.
- Ledningar, lastslangar, lastarmar, pumpar, ventiler och övrig vid hanteringsoperationen använd utrustning skall noga kontrolleras med avseende på läckage.
- Tankar och cisterner skall vid upprepade tillfällen pejlas för att förhindra överfyllnad.
- Vid lastning skall särskilt stor försiktighet iaktas vid ”toppning”. Den som övervakar ”toppningen” skall ständigt vara i förbindelse med den som manövrerar ventil vilken reglerar tillförseln till respektive tank.
- Pumptrycket ombord får vid lossning ej överskrida det tryck som angivits i Lasthanteringsplanen.
- Vid lastningens början skall pumptrycket långsamt ökas till det överenskomna maximala. Samtidigt skall tätheten på slanganslutningar mellan fartygets och landsidans manifoldrar kontrolleras noggrant. Om det visar sig att läckage uppstår vid slang eller anslutning skall pumpningen omedelbart avbrytas och felet avhjälpas.
- Om slang eller lastdon blåses med luft eller dylikt skall den för lastningen ansvarige ombord ha förvissat sig om att tillräcklig plats finns i berörd tank.
- Vid åskväder skall lossning respektive lastning av brandfarlig vätska eller gas avbrytas.
- Vid avbrott i lossning eller lastning skall både fartygets och landanläggningens manifolderventiler stängas.

11.1.3 Efter avslutad lossning eller lastning

Innan lastslang eller lastarm losskopplas skall denna göras trycklös samt dräneras på sitt innehåll till lämpligt spillkärl.

Alla använda ventiler längs ledningar, på kaj och ombord på fartyg skall stängas och lösa ledningsändar och ventiler förses med blindlock.

11.2 Lossning och lastning av järnvägsvagn eller fordon

Utöver allmänna föreskrifter för lossning eller lastning av järnvägsvagn eller fordon skall vid lastning eller lossning av gas eller kemikalie utanför inhägnat depåområde (motsvarande) det utplaceras väl synliga skyltar, som varnar för den farliga varan vid hanteringsplatsen.

11.3 Kompletterande bestämmelser

Kompletterande bestämmelser angående hantering av farliga ämnen återfinns i kapitel 5,



Farligt gods.

11.4 Minsta antal säkerhets- och ledningsvakter vid lossning/lastning

Oljeprodukter	Fartyg som lossar eller lastar oljeprodukter skall ha minst en säkerhetsvakt per fartyg
Gas	Fartyg som lossar eller lastar gas i bulk skall ha minst två säkerhetsvakter per fartyg.
Kemikalier	Fartyg som lossar eller lastar kemikalier i bulk skall ha minst en säkerhetsvakt per fartyg.

Utöver vad som sägs ovan kan förstärkt övervakning med ytterligare säkerhetsvakt föreskrivas av chefen för Stockholms Hamn AB:s energihamnar om lasten bedöms särskilt farlig för säkerhet och miljö.

11.5 Instruktion för säkerhetsvakt

11.5.1 *Generellt*

Säkerhetsvakt skall uppehålla sig i omedelbar närhet av förbindelsen mellan fartyget och hamnanläggningens rörledningssystem från det att förbindelsen kopplas inför aktuell hantering till dess att losskoppling avslutats efter slutförd hantering.

11.5.2

Säkerhetsvakt får ej utföra andra uppgifter än sådana som har direkt samband med lastnings- eller lossningsoperationer och som förutsätter att säkerhetsvakts uppmärksamhet riktas från den bevakningssyssla han är satt att utföra.

11.5.3 *Journalföring*

Säkerhetsvakt skall vid lastnings- och lossningsoperationen föra journal:

[Bilaga 48 Journal Säkerhetsvakt](#), fastställd av Stockholms Hamn AB enligt följande;

- Produkt som lastas eller lossas.
- Tidpunkter för start och stopp av pumpning.
- Tidpunkter i enlighet med överenskommen tidsintervall avseende Ship/Shore Safety Checklist
- Tidpunkt för övrig kontroll innefattande kommunikationskontroll, vattenområdeskontroll samt allt i övrigt som kan påverka säkerheten i området.
- Fel på utrustning



11.6 Instruktion för ledningsvakt

11.6.1 *Generellt*

Ledningsvakt skall avpatrullera rörförbindelsen från den punkt där säkerhetsvaktens ansvarsområde normalt slutar och fram till och med anslutning mot cistern eller om lossning/lastning till/från sker till bergrum fram till och med anslutning mot bergrumscistern eller om rörledningsnät ligger i kulvert till vilken det inte finns möjlighet att beträda, fram till gräns för sådan nedstigning i kulvert.

11.6.1.1

Ledningsvakts huvudsakliga uppgift skall vara att avpatrullera hela ledningsnätet som används för Lastnings/lossningsoperationen under hela den tid som arbetsoperationen pågår från det att förbindelsen mot fartyget är uppkopplad intill dess förbindelsen avbrutits efter slutförd lossning eller lastning.

Kontrollen skall innefatta dels använt ledningsnät med ventiler samt vattenområdet i anslutning till ledningsnätet.

11.6.1.2

Ledningsvakt skall avpatrullera ledningen med den regelbundenhet som fastställts av depåchefen eller av honom utsedd att vara ansvarig för arbetsoperationen samt skall dokumentera regelbundenheten.

11.6.1.3

Ledningsvakt skall inneha samma behörighet som anges för säkerhetsvakt.

11.6.1.4

Ledningsvakt innehar behörighet att avlösa säkerhetsvakt vid dennes nödvändiga avlösning och träder då in i rollen som säkerhetsvakt, den avlösta säkerhetsvakten träder in i rollen som ledningsvakt.

Sådan tillfällig avlösning behöver ej dokumenteras i respektive journal.

11.6.2 *Journalföring*

Ledningsvakt skall vid lastnings- och lossningsoperationer föra journal Bilaga 49 Journal ledningsvakt fastställd av Stockholms Hamn AB.

11.6.3 *Åtgärder före lossning eller lastning*

Ledningsvakt skall försäkra sig om att alla erforderliga kontroller under punkt 1) Kontroller före pumpning i Journal Ledningsvakt noggrant gått igenom samt försäkrat sig om att inga oklarheter föreligger inför pumpstart.

Finns ytterligare, av Stockholms Hamn AB eller den mottagande/avlastande depån föreskriven rutin som sammanfaller med driftföreskriften och som ej förtar driftföreskriftens sakinhåll, skall dessa följas i den utsträckning som meddelas i vart enskilt fall.

Ledningsvakt skall för att kunna utföra sitt arbete på ett tillfredsställande sätt ha erforderliga verktyg och packningar tillgängliga för att klara smärre läckage på ledningssträckan.



11.7 Kommunikationskontroll och disciplin vid kommunikation

11.7.1 Kommunikationskontroll

Samtliga involverade i lossning-/lastning eller tankrengöring av fartyg i energihamnarna skall ha ständig kontakt med varandra.

Kontakten kan utgöras av godkänd radiokommunikationsutrustning av explosionssäker typ samt godkänd för trafik på de internationellt fastställda frekvenserna.

Kommunikationskontroll skall ske, med den regelbundenhet som fastställs av depåchefen eller motsvarande, vid tankrengöring eller lossning av förorenad ballast eller tankspolvatten fastställer chefen för energihamnarna eller den som han utser, och under hela den tid som lossning eller lastning sker samt att detta dokumenteras i avsedd journal. Kommunikationskontrollen skall ske enligt följande;

- Säkerhetsvakt terminal - säkerhetsvakt fartyg.
- Säkerhetsvakt terminal - ledningsvakt terminal.
- Säkerhetsvakt terminal - arbetsledning terminal.
- Ledningsvakt terminal - säkerhetsvakt terminal.
- Ledningsvakt terminal - arbetsledning terminal.
- Arbetsledning terminal - arbetsledning fartyg.

Ytterligare befattningshavare direkt involverade i arbetsoperationen kan förekomma och skall då ingå i ovanstående kommunikationskontroll med de befattningshavare som är berörda.

11.7.2 Allmän vedertagen radiodisciplin

Var och en befattningshavare som vill förmedla en uppgift via radio eller annan kommunikationsutrustning skall, inledningsvis anropa den mottagare som avses samt tala om vem som anropar. Den som förmedlar en uppgift skall bemöda sig om att tala klart och tydligt samt använda sig av de för hanteringen vedertagna termer som är allmänt accepterade.

Var och en befattningshavare som mottager ett meddelande via radio eller annan kommunikationsutrustning skall återupprepa det som en bekräftelse på att mottagaren riktigt uppfattat meddelandet.

Var och en befattningshavare skall bemöda sig om att framföra sitt meddelande så kort och sakligt som det låter sig göras samt försäkra sig om att den som mottager meddelandet vet vem som meddelar samt uppfattat meddelandet korrekt.

All kommunikation i samband med hanteringen skall alltid avslutas på ett i sammanhanget vedertaget och accepterat sätt i syfte att undvika missförstånd.

Pågående radiokommunikation mellan två befattningshavare får ej avbrytas i något annat sammanhang än uppkommen nödsituation och skall därvid avbrytas genom att påkalla nödsituation.



Radiokommunikationsutrustning skall vara hel och fullt fungerande, batterier till sådan utrustning skall vara väl laddade och vara fullt verksamma under hela arbetsoperationen.

Utrustning som till del är icke väl fungerande skall omedelbart bytas ut mot väl fungerande sådan utrustning.

All annan användning av radio/telefonkommunikationsutrustning än den avsedda är förbjudet.

11.8 Säkerhet

11.8.1 Allmänt

Utöver vad som gäller för lastning, lossning och hantering av farligt gods enligt kapitel 5 i dessa driftföreskrifter skall, såvida godshanteringen i hamnen eller del av hamnen inte är överlåten till godsansvarigt företag, gälla vad som fastställts i Hamnordning för Stockholms Hamn AB samt driftföreskrifter för Stockholms Hamn AB.

11.8.2 Tillämpning

Säkerhets- och ledningsvakter skall övervaka säkerheten vid lossning och lastning av fartyg respektive vid pumpningar mellan fartyg och depå. Vid pumpning från en depå till en annan depå fodras endast ledningsvakt. Vid sådan övervakning skall, utöver säkerheten, särskilt beaktas miljöpåverkande faktorer i anläggningar som kontrolleras.

11.8.3 Behörighet.

För att tjänstgöra som säkerhets- eller ledningsvakt i Stockholms energihamnar krävs behörighet. Sådan behörighet utfärdas av chefen för Stockholms Hamn AB:s energihamnar eller av honom utsedd befattningshavare.

För att erhålla behörighet krävs att personen är väl insatt i gällande säkerhets- föreskrifter och förtrogen med den hanterade produktens egenskaper och föreliggande risker samt äger kunskap om och erfarenhet av den aktuella hanteringen.

Personen skall dessutom vara väl förtrogen med och följa de instruktioner som utfärdats för arbetet samt äga kännedom om var befintliga skydds- och säkerhets- anordningar finns innefattande brandsläckningsmateriel samt hur dessa används.

Stockholms Hamn AB kräver, för att utfärda behörighet, att den sökande kan förete intyg på genomgången av Stockholms Hamn AB godkänd utbildning med dithörande kunskapsprov för säkerhets- och ledningsvakter samt lokal utbildning med dithörande kunskapsprov för säkerhets- och ledningsvakter samt av Stockholms Hamn AB godkänd brandutbildning.

Behörigheten äger giltighet från den dag sökanden genomgått föreskriven utbildning med godkänt resultat och för en period av tre (3) år, därefter skall, för att bibehålla behörigheten, den sökande genomgå av hamnen föreskriven fortsättningsutbildning varefter Hamnen utfärdar nytt behörighetsbevis för de tre (3) närmast efterföljande åren.

Stockholms Hamn AB skall föra register över behöriga säkerhets- och ledningsvakter.



I registret skall framgå för- och efternamn, företag hos vilken personen är anställd, kontaktperson på företaget, när utbildningen genomförts, när behörigheten tilldelats samt när behörigheten upphör.

11.8.4 Depå- respektive ledningsägares ansvar och skyldigheter

Föreståndare för anläggning till vilken fartyg lossar eller lastar ansvarar för att säkerhets- respektive ledningsvakt äger behörighet för arbetet, att de har fått erforderliga instruktioner över säkerhetsrutiner och anordningar samt att de tilldelats för arbetet lämplig utrustning.

Föreståndaren skall tillse att säkerhets- respektive ledningsvakt fullgör sina uppgifter samt följer gällande säkerhetsföreskrifter och instruktioner.

Vid pumpning mellan två eller flera depåer svarar mottagande depå för att ovanstående krav tillgodoses.

11.8.5 Kommunikation

Säkerhets- och ledningsvakt skall vara utrustad med kommunikationsapparat av godkänd typ, vilken för säkerhetsvakt kan utgöras av radio eller telefon och för ledningsvakt av radio.

Säkerhetsvakt skall stå i ständig förbindelse med fartyget och respektive depå under pågående lossning- eller lastningsoperation.

Ledningsvakt skall stå i ständig förbindelse med säkerhetsvakt och respektive depå under pågående lossning- eller lastningsoperation samt med avlämnande och mottagande depå vid pumpning mellan depåer.

Kommunikation skall ske på godkända och i förväg fastställda frekvenser.

11.8.6 Skyddsutrustning

Säkerhets- och ledningsvakt skall använda för den hanterade produkten lämplig skyddsutrustning innefattande hjälm och lämplig fotbeklädning. Information härom finns att hämta i produktbladet för aktuell produkt. Härutöver skall säkerhetsvakt vara försedd med av Stockholms Hamn AB för arbetsuppgiften fastställt kännetecken. Detta utgöres av orange overall samt armbindel med texten "Säkerhetsvakt" respektive "Ledningsvakt" att bäras på vänster arm. Istället för armbindel kan kännetecknet utgöras av texten "Säkerhetsvakt" respektive "Ledningsvakt" på hjälmens framsida eller på sådant sätt att det klart framgår vem som är befattningshavare.

11.8.7 Handlampor

För att säkert kunna utföra sina arbetsuppgifter under dygnets mörka tid skall säkerhets- och ledningsvakt vara utrustade med explosionssäker handlampa av godkänd typ.



11.8.8 Skyddsvakt

Skyddsvakt som ronderar hamnen skall kontrollera behörigheten hos säkerhets- och ledningsvakt. Har ej säkerhets- och ledningsvakt dokument som styrker behörigheten skall den obehörige avvisas från området.

12 Hammarbyleden och Karl Johans sluss

12.1 Föreskrifter för fartygstrafiken i Hammarbyleden

12.1.1 Allmänt

Hammarbyleden, korsas av sju broar (Danviksbron - öppningsbar; Skansbron - öppningsbar; Skanstullsbron, Johanneshovsbron, Östra Årstabron, Västra Årstabron, Liljeholmsbron - öppningsbar), och förbinder vid Stockholm Mälaren med Saltsjön. Den sträcker sig genom Danvikskanalen, Hammarbyhamnen, Hammarbyslussen, Årstaviken och Liljeholmsviken. Farleden är fyrbelyst. Hammarbyledens längd från Danviken vid Saltsjön till Reimersholmes västra udde i Mälaren är 6 550 m. varav sträckan Danviken - Hammarbyslussen omfattar 2 150m. En mindre, turlistebunden, passagerarfärja korsar farleden vid Hammarby sjö.

Hammarbyleden ingår i den allmänna farleden Fjäderholmarna - Hammarbyslussen - St Essingen (led nr 915)

Farledens vattendjup är vid medelvatten 6,0 m (medelvattentytan i Saltsjön är 3,48 m över västra slusströskeln i Karl Johan slussen).

Farledens bottenbredd är i Danvikskanalen minst 30 m, i Hammarbyhamnen 70 - 100 m samt i Årstaviken minst 50 m i den södra och minst 24 m i norra farleden,

Farleden är vid Hammarby sjö vidgad till en vändplats med intill 145 m bredd. Hammarbyslussen har en längd mellan slussportarna av 115 m samt en bredd vid portarna av 17,4 m och i slusskammaren 18,2 m.

Från Hammarbyleden utgår i Hammarbyhamnen åt sydost Sickla kanal med två slussar till Långsjön och Järlasjön, vars normalvattenstånd är + 8,75 m över västra slusströskeln i Karl Johan slussen.

På båda sidor om farleden under Årstabroarna finns ledverk. Ledverken är belysta.

12.1.2 Driftansvar

Driften av leden, belägen inom Stockholms hamnområde ombesörjs av Stockholms Hamn AB. Hos bolaget finns verkställande direktör och hamnbefäl. Ansvaret för driften av Danviksbroarna åvilar Stockholms Stads trafikkontor.

Sluss- och operatörspersonalen tillhör Stockholms Hamn AB:s Hamn och Trafikavdelning.



12.1.3 Öppethållande - Avisering

12.1.3.1 Vindbegränsning

De rörliga broarna öppnas ej vid medelvindar över 15 m/s. Vindstyrkorna mäts vid Hamnens lokala vindmätare.

12.1.3.2 Nyttotrafik:

Farleden är öppen hela dygnet, året om, för nyttotrafik. Dock gäller att förhandsbeställning, avisering, skall göras för fartyg som önskar broöppning vid Liljeholmsbron, Skansbron, Danviksbron och slussning genom Hammarbyslussen.

Avisering av passage kan ske dygnet runt och enligt följande:

Avisering skall göras minst 5 timmar före ankomst till Hammarbyleden till Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral (BTC) på VHF kanal 12 eller telefon 08-670 28 10. Bekräftelse skall göras ca 1 timme före ankomst till Hammarbyleden till Stockholms Hamn, BTC.

12.1.3.3 Fritidstrafik:

Danviksbron öppnas dygnet runt för fritidsbåtar 06.30 – 23.30, nattetid 03.30 och 05.30, med undantag för de inskränkningar som är föranledda av rusningstrafik över bron. Vardagar öppnas bron 09.15 – 15.30, 18.30 – 23.30. Helger inga inskränkningar. (Se UFS) Förhandsbeställning av broöppning nattetid sker under perioden 1 oktober – 30 april.

Fritidsbåtar beställer broöppning efter det att förtöjning skett vid NO respektive NV kajmuren enligt på platserna anslagna instruktioner (Tryck på uppkallningsknappen och invänta svar). Brovakt kan även kontaktas per telefon 08-5082 79 11.

Skansbron öppnas dygnet runt för fritidsbåtar 06.30 – 23.30, nattetid 04.00 och 05.00 med undantag för de inskränkningar som är föranledda av rusningstrafik över bron. Vardagar öppnas bron 09.15 – 15.30, 18.30 – 23.30. Helger inga inskränkningar. (Se UFS) Förhandsbeställning av broöppning nattetid sker under perioden 1 oktober – 30 april.

Hammarby sluss. Slussning kan ske varje dag mellan kl.06.30 - 23.30. Slussning kan även erhållas kl. 00.00, 01.00, 02.00, 04.00 och 05.00. Förhandsbeställning av slussning nattetid sker under perioden 1 oktober – 30 april.

Fritidsbåtar beställer broöppning efter det att förtöjning skett vid de NO respektive SV ledverken enligt på platserna anslagna instruktioner (Tryck på uppkallningsknappen och invänta svar). Broöppning skall påkallas innan förtöjningarna läggs loss. Operatörspersonal kan även kontaktas per telefon 08-670 28 15.

Liljeholmsbron öppnas dygnet runt för fritidsbåtar 06.30 – 23.30, nattetid 04.30 med undantag för de inskränkningar som är föranledda av rusningstrafik över bron. Vardagar öppnas bron 09.15 – 15.30, 18.30 – 23.30. Helger inga inskränkningar. (Se UFS) Förhandsbeställning av broöppning nattetid sker under perioden 1 oktober – 30 april.



Fritidsbåtar beställer broöppning efter det att förtöjning skett vid de NO respektive SV ledverken enligt på platserna anslagna instruktioner (Tryck på uppkallningsknappen och invänta svar) Operatörspersonal kan även kontaktas per telefon 08-670 28 15.

12.1.4 Bemanning av broar och Hammarby sluss

Danviksbron är bemannad året runt hela dygnet.

Skansbron är obemannad året runt och fjärrmanövreras från Hammarby sluss mellan kl. 06.30 och 23.30. Övriga tider fjärrmanövreras slussen från Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral (BTC) som är lokaliserad i Stockholms Frihamn.

Liljeholmsbron är obemannad året runt och fjärrmanövreras från Hammarbysluss varje dag mellan kl. 06.30 och 23.30. Övriga tider fjärrmanövreras broarna från Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral (BTC)

Hammarby sluss är bemannad varje dag mellan kl. 06.30 och 23.30. Övriga tider fjärrmanövreras slussen med nedan angivna undantag från Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral (BTC). Vintertid kan andra tider för avbemanning tillämpas.

Slussen bemannas även mellan 23.30 - 06.30 då följande fartyg slussas:

- Fartyg med l.o.a. överstigande 50 meter. (Undantag från detta gäller för vissa fartyg som hamnen har underrättat)
- Fartyg som innehar s.k. ISPS certifikat
- Fartyg som transporterar farligt gods. (Gäller ej i hamnen verksamma bunkerbåtar)

Trafikant kan mot ersättning enligt hamnens prislista för båtmän beställa förtöjningshjälp på tider då slussen är obemannad.

12.1.5 Förbud mot upptagande av isrädda

Isrädda får ej upptagas i sundet norr om Årsta holmar så länge det är belagt med gångbar is, dock kan Stockholms Hamn AB efter särskild framställan meddela undantag.

12.1.6 Kameraövervakning

Vattenområdena intill Liljeholmsbron, Skansbron och Danviksbron samt hamnplanet och slussgraven vid Hammarbysluss är kameraövervakade.

12.1.7 Fyrbelysning m.m.

Vid vardera mynningen av Danvikskanalen, vid styrbord om infarten i kanalen, finns uppsatta sjötrafiksignaler, på ca 10 m höjd över Saltsjöns medelvattenyta, som regleras av brovakten vid Danviksbron.

I Hammarbyhamnen finns vid farledens södra sida en fyr visande en blixtnär tredjedels sekund och med rött sken (Fl R 3 s). Fyrljusets höjd över medelvattenytan är ca 4 m.



I Hammarbyhamnen mitt för udden vid Barnängen finns till skydd mot en bergklack, i farledens södra begränsningslinje, ett vitmålat betongfundament utan lykta.

I Årstaviken finns ett antal bojar och fyrlyktor placerade på ömse sidor om den farled som sträcker sig söder om Årsta holmar.

I Liljeholmsviken finns fyra bojar och fyrlyktor, två vid farledens norra och två vid farledens södra sida.

Bojarna och fyrlyktorna visar blixtsken med följande karaktär:

Norr om farleden visas grönt gruppblitsken med två blixtar var sjätte sekund (Fl (2) G 6 s);

Söder om farleden visas rött blixtsken med en blyxt var tredje sekund (Fl R 3 s).

Angående fyrbelysningen i övrigt och utprickningen av farleden och närliggande farvatten hänvisas till senaste utgåvan av sjökort 6141.

12.1.8 Broar

Danviksbron över Danvikskanalen är en dubblerad enkelarmad klaffbro för järnvägs- och gatutrafik med 30 m fri genomfartsbredd mellan avvisarbjälkarna och vinkelrätt mot farleden samt 11,7 m segelfri höjd. På bronns västra landfäste finns i höjd med broräcket brosignaler uppsatta och på bronns manövertern är uppsatt en elektrisk siren.

På östra och västra sidan av Danviksbron finns ljusskyltar som ger trafikanter aktuell information. Här kan även visas meddelande om att kanalen behöver utrymmas, t.ex. vid passage av större fartyg.

Skansbron över Hammarbyslussen, är en dubbelarmad klaffbro för gatutrafik, med 17,4 m fri genomfartsbredd mellan slussmurarna samt 11,7 m segelfri höjd (gäller i farledens mitt). På bronns östra sida i höjd med broräcket och på den västra sidan i höjd med undre brovalvet finns brosignaler uppsatta och på bronns manövertern är en elektrisk siren uppsatt

Skanstullsbron över Hammarbyslussen, är en fast bro för tunnelbane- och gatutrafik med 31,3 m segelfri höjd.

Johanneshovsbron över Hammarbyslussens västra inlopp, är en fast bro för gatutrafik med 25,2 m segelfri höjd.

Över Årstaviken och Årstaholmar finns två parallella järnvägsbroar, **Årstabroarna**. Den västra av dem har två järnvägsspår och en gång- och cykelbana på bronns västra sidan. Broarna söder om Årstaholmar har 25,2 meter segelfri höjd. Avståndet mellan ledverken under broarna är där 40,0 m. Broarna norr om Årstaholmar har 20,7 meter segelfri höjd. Den fria genomfartsbredden mellan ledverken är där 24 meter.

Liljeholmsbron över Liljeholmsviken är en dubblerad enkelarmad klaffbro med två spann över farleden, de norra fasta spannen har 33 m fri genomfartsbredd mellan ledverken och har 14,7 m



segelfri höjd. De södra spannen är försedda med enkelarmade klaffar med 24 m fri genomfartsbredd mellan ledverken och har 13,7 m segelfri höjd. På bronns klaffpelare finns på båda sidor i ungefärlig jämnhöjd med broräcket brosignaler (ljussignaler) uppsatta. Dessutom finns det på brotornet en elektrisk siren.

På östra och västra sidan av Liljeholmsbron finns ljusskyltar som ger trafikanter aktuell information.

Det åligger befälhavare/fritidsseglare att hålla sig informerad om det aktuella vattenståndet för beräkning av aktuell segelfri höjd. Personal i Hammarbyslussen eller i Hamnens bevaknings- och trafikcentral, BTC, kan ge de aktuella uppgifterna.

12.1.9 Trafikbestämmelser i Hammarbyleden

I Danvikskanalen får fartyg med en bredd överstigande 8,5 m ej möta annat fartyg.

Fartyg med mer än 8,5 m bredd och kommande från Stockholms Ström skall före ingång i Danvikskanalen göra anmälan via VHF kanal 12 till brovakten vid Danviksbron.

Fartyg får ej kvarligga i kanalen längre än nödvändigt.

12.1.9.1 Sjötrafiksignaler vid Danvikskanalen

De vid Danvikskanalens mynningar uppsatta ljussignalerna, som manövreras av brovakten på Danviksbron, ger följande signaler:

Ljussignal – Betydelse

- Rött blixtsken (Fl R 2 s) - Fartyg får ej inpassera förbi trafiksignalen och in i kanalen.
- Grönt blixtsken (Fl G 2 s) - Fartyg får inpassera i kanalen.

12.1.9.2 Brosignaler vid Danviksbron, Skansbron och Liljeholmsbron

I. Ljussignal – Betydelse

- Rött fast sken (FR) - Bron är stängd eller håller på att öppnas eller stängas, eller bron är öppen men passage genom bron är ej tillåten.
- Vitt klippsken (Iso W 2 s) - Signal från fartyg har uppfattats.
- Vitt fast sken (F W) - Bron kommer att öppnas inom 1 a 2 minuter var klar att passera.
- Grönt fast sken (F G) - Bron är tillräckligt öppnad, passera.
- Signalen F W skall ges, då fartyg kommit så nära bron, att den bör öppnas och hinder härför ej föreligger med hänsyn till gatutrafiken.

II. Ljudsignal - Betydelse

- Två långa ljud - Påbörjad broöppning måste avbrytas. Fartyget måste invänta nästa öppningstillfälle.

III. Begäran om broöppning

- Nyttotrafik begär broöppning per VHF kanal 12 enligt följande:
- Vid passage av Waldermarsudde - på väg in mot Danvikskanalen, - anropas Danviksbron, resp. vid passage ut ur Hammarbyslussen - i riktning mot Danvikskanalen.



- Vid passage av Danviksbron - in mot Mälaren - anropas Hammarbyslussen/Skansbron och vid passage av Årsta Holmar - på väg österut - anropas Hammarbyslussen/Skansbron.
- Vid passage av Gröndalsbron - i östlig riktning - resp. innan passage av Årsta Holmar - i västlig riktning - anropas Liljeholmsbron.

Se även om förhandsanmälan, 12.1.3.2 Öppethållande - Avisering, Nyttotrafik.

Fritidsbåtar begär broöppning enligt följande, se 12.1.3.3 Öppethållande - Avisering, Fritidsbåtar, för respektive objekt.

IV. Samtidig begäran om broöppning

Begär fartyg på båda sidor om bron att den skall öppnas, gives signalen Iso W 2 s åt båda hållen. När bron beräknas kunna öppnas inom någon minut, gives signalen F W mot det fartyg, som först skall passera genom bron, och när bron är öppen för genomfart, gives signalen F G mot detta fartyg. Mot fartyg, som väntar på andra sidan bron, bibehålles signalen F R jämte Iso W 2 s. Någon minut innan sistnämnda fartyg beräknas få börja passagen genom bron, gives signalen F W mot detta fartyg, vilket innebär att detsamma skall göras redo att passera genom bron. Sedan från motsatt håll kommande fartyg passerat genom bron, gives signalen F G mot väntande fartyg.

OBS. Så länge signalen F R visas mot farleden, får fartyg ej passera genom bron, även om den är öppen för genomfart

12.1.9.3 D. Sjötrafiksignaler från Hammarby sluss

Ljussignal - Betydelse

- Rött blixtsken (Fl R 2 s) - Fartyg får icke inpassera i slussen.
- Vitt blixtsken (Fl W 2 s) - Slussen kommer att vara öppen för infart inom två - tre minuter.
- Grönt blixtsken (Fl G 2 s) - Slussen är öppen för infart.

12.1.10 Tillåten fartygsstorlek m.m.

I leden får ej utan särskilt tillstånd av hamnbefäl framföras:

- fartyg med större längd än 110,0 m
- fartyg med större bredd än 15,0 m
- fartyg som ligger djupare än 0,5 m från farledens botten. Ingen dispens ges från kravet att fartyget alltid skall ha minst 0,5 m under kölen
- fartyg som har last eller anordning (inkluderande ex. bryggvingar och livbåtar) som skjuter ut utanför fartygets sida
- fartyg som har slagsida

Tillstånd kan innehålla särskilda villkor.

Vid reparation av slussport, då sättporten är i bruk, får ej fartyg med större bredd än 13,0 m passera Hammarbyslussen.



12.1.11 Kommunikation

I. VHF-Telefoni

Danviksbron, Skansbron, Hammarbyslussen och Liljeholmsbron är utrustade med VHF-telefonianläggning. Anrop görs på kanal 12, med "Danviksbron", "Skansbron", "Hammarbyslussen" och "Liljeholmsbron".

Stationernas räckvidder är begränsade och i förekommande fall kan förbindelse upprättas med stationen "Stockholms Hamn", kanal 16 och 12, vars räckvidd är betydligt längre.

II. Ljudsignaler från fartyg

. . - (U) - Begäran om bro och/eller slussöppning.

III. Ljussignaler från fartyg

. . - (U) - Begäran om bro och/eller slussöppning.

Fartyg som önskar passera Hammarbyslussen eller bro, under vilken det fritt ej kan passera, skall för erhållande av öppning i första hand begära sådan via VHF-telefon. Kan sådan förbindelse ej upprättas, skall fartyget avge ljud- eller ljussignal.

12.1.12 Bogsering

Vid bogsering skall för manövreringen på varje bogserat fartyg eller flotte alltid finnas minst en man ombord, såvida ej särskilda anordningar vidtagits för fartygets eller flottens säkra manövrering.

Utöver vad som föreskrivs i 12.1.10 får utan särskilt tillstånd av hamnbefäl bogserad flotte eller flottsläp ej överstiga 110 m i längd; bogersläpet innehålla högst tre bogserade fartyg eller pråmar, vilka skall vara tätt förbundna med varandra.

12.1.13 Framdrivningsmedel

Fartyg får framföras genom kanalen under segel endast om det har funktionsduglig motor eller kan framdrivas med åror.

Fartyg som bogserar timmersläp skall ha sådan maskinstyrka att släpet kan framföras med en fart av minst 2 knop.

12.1.14 Klarsignal

Innan klarsignal (F G) givits (sjötrafiksignal), får fartyg ej passera in i Danvikskanalens mynning. Innan klarsignal (F G) givits (sjötrafiksignal) får fartyg ej passera in i Hammarbyslussen.

12.1.15 Fartygs möte

Fartyg får ej möta eller passera annat fartyg i slussportsöppning.

Fartyg som ej kräver broöppning skall ej passera i det öppningsbara spannet under Liljeholmsbron. Möts två fartyg och ett av dem upphinnas av ett tredje fartyg skall det sistnämnda fartyget vänta till dess de båda andra fartygen passerat varandra.



12.1.16 Fartygs företräde

Fartyg som kommer från väster äger företrädesrätt vid passerandet av farleden eller dess broar, under vilket fartyg fritt kan passera. Fartyg med en bredd överstigande 8,5 meter äger dock - oberoende av färdriktning - alltid företräde framför mindre fartyg.

12.1.17 Fartyg med farligt gods, m.m.

Kapitel 5.5 om förhandsanmälan av farligt gods i Driftföreskrifter för Stockholms Hamn äger tillämpning på fartyg som trafikerar leden.

Hamnbefäl vid Stockholms Hamn AB äger rätt föreskriva särskilda villkor för fartygets framförande genom leden.

Enligt SJÖFS 2007:15 ställs vissa krav på oljetankfartyg som trafikerar Mälaren. Ett oljetankfartyg med en dw av minst 600 ton skall under hela sin lasttanklängd vara försett med dubbel botten för förvaring av barlastvatten eller andra utrymmen än tankar för olja eller kemikalier.

Dessutom gäller att ett oljetankfartyg med en dw av minst 5000 ton skall längs hela sin lasttanklängd i sidan vara försett med vingtankar för förvaring av barlastvatten eller andra utrymmen än tankar för olja eller kemikalier.

12.1.18 Fel, skada eller dylikt

Finner trafikant att fyr eller lysboj ej lyser under föreskriven tid eller att säkerhetsanordning är skadad, rubbad eller vilseledande, skall anmälan därom snarast göras till Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral (BTC).

12.1.19 Debiteringsunderlag

Befälhavare på fartyg som passerar Hammarbyslussen skall i vissa fall göra skriftlig anmälan på föreskriven blankett, slussattest. På begäran av slusspersonalen är befälhavaren skyldig uppvisa fartygets mätbrev samt handlingar av vilka lastens art och mängd framgår

12.1.20 Om fartygs slussning

12.1.20.1 Begäran om slussning

Nyttotrafik

Begäran om slussning görs på VHF kanal 12 före passage av Årstabroarna resp. omedelbart efter passage av Danviksbroarna. Se även om förhandsanmälan, 12.1.3.2 Öppethållande - Avisering, Nyttotrafik.

Fritidstrafik

Slussning av fritidsbåtar sker utan begäran vid normaltrafik.

Vid lågtrafik begär fritidsfartyg slussning med hjälp av uppkallningsanordning som finns på slussens SV resp. NO ledverk. Se även om förhandsanmälan, 12.1.3.3 Öppethållande - Avisering, Fritidstrafik.

Begäran kan under **lågtrafik** också ske per telefon 08-670 28 15.



12.1.20.2 Övrigt om slussning

Fartyg som innehar s.k. ISPS certifikat skall slussas ensamt. Se även under Brandsäkerhet(12.1.21), om fartyg som skall slussa ensamma.

Slussning av kajaker/kanoter medges ej. Slusspersonalen kan dock beroende på trafiksituationen meddela undantag.

Fartyg skall i avvaktan på passage förtöja vid ledverk eller i annat fall hålla vid farledens styrbords sida. Fartyg som väntar vid ledverk skall vara väl förtöjt och ha propellern stoppad.

Det fartyg som närmast står i tur för slussning skall vara förtöjt med förstäven i höjd med stopptavlan och efterföljande fartyg så nära framförvarande som möjligt.

Ledverk invid sluss är i första hand avsett för fartyg som väntar på slussning eller på lots.

Vid planerad passage av större fartyg skall ledverk efter instruktion från Slusspersonalen vara fritt från förtöjda fartyg.

För embarkering och debarkering av passagerare inom slussområdet krävs särskilt tillstånd från Stockholms Hamn AB:s hamnbefäl eller slusspersonal.

Slussarbetet ledes av den vid slussen tjänstgörande slusspersonalen. På begäran från denna skall fartygets besättning lämna erforderligt biträde vid fartygs förtöjning och vid slussning.

Betryggande skydd skall anordnas så att cirkulationsvatten eller annan orenlighet från fartyg ej förorenar slussmurar eller kajer.

Så snart klarsignal lämnats skall fartyg utan dröjsmål införas i slussen varvid:

- erforderligt manskap för förtöjning skall vara på plats ombord,
- fartyget skall vara väl avfendrade,
- fartygets fart och förtöjningar skall vara anpassade så att fartyget kan stoppas utan risk för påkörning av slussport.

Under slussning skall fartyg vara väl förtöjt och fritids- och sightseeingbåtar skall ha maskin stoppad.

Under slussning skall fartyg vara förtöjt med (åtminstone) följande:

- Fartyg med en längd upp till 60 m: 1 förspring och 1 akterspring.
- Fartyg med en längd mellan 60 - 80 m: 1 förända, 1 förspring och 1 akterända.
- Fartyg med en längd överstigande 80 m eller bredd överstigande 13 m: 1 förända, 1 förspring, 1 akterspring och 1 akterända.
- Samtliga fartyg skall överrätta förspring i samband med att förstäven passerat slussportarna.
- Efter förtöjning skall fartygets propeller vara ”stoppad”/motsvarande.
- Stängning av portarna resp. broklaffar påbörjas inte förrän klartecken givits från fartyget om att propellern är stoppad/motsvarande och att fartyget är fast och väl förtöjt.

Fritidsbåt skall normalt lämna nyttotrafik företräde till passage av slussen. Trafikpersonal kan dock i vissa trafiksituationer medge annan ordning.



Passage in och ut ur slussen får ej ske med högre fart än styrfart. Om inget annat meddelas skall förtöjning, i första hand, ske på den norra sidan i slussen.

12.1.21 Brandsäkerhet

Fartyg som är lastade med farligt gods såväl i bulk som i förpackad form skall slussa ensamma. Beträffande tankfartyg (gäller även bunkerbåtar) omfattas dessa av bestämmelsen även när de icke för last såvida de icke är gasfria och kan uppvisa certifikat som styrker förhållandet.

Vid slussning av fartyg förande farligt gods råder förbud mot att inom slussområdet röka, använda apparater som kan ge upphov till farliga gnistor och annat som kan förorsaka brand.

Luckor och ventiler till lastutrymmen på fartyg som för eller, utan att ha rengjorts, har fört last av skadliga ämnen i bulk, skall hållas stängda under färd i leden. Direktledningar över bord skall vara stängda och blindflänsade. Avgasning eller rengöring av lastutrymmet får inte ske under passage av leden.

Brandsläckningsutrustning på fartyg, som har last av brandfarliga eller explosiva ämnen eller utan att ha gjorts gasrent har fört sådana ämnen, skall vara klargjord med kopplade slangar.

Vid slussning av ett större antal fritidsbåtar skall slussen ej helt fyllas med båtar. En brandgata fri från fartyg skall lämnas i slussgravens mitt efter hela dess längd.

Fartyg som för ett större antal passagerare ombord skall alltid förtöjas intill kaj.

Bunkring av bränsle i slussen är ej tillåten.

12.1.22 Tillträde m.m.

Slussområdet är enligt lag (2004:487) om sjöfartsskydd förklarad som en hamnanläggning. Detta innebär att fartyg med ett ISPS certifikat skall efter genomförd genomsökning av anläggningen slussas ensamt.

Obehöriga äger ej tillträde till slussområdet.

Gods/förnödenheter till/från fartyg får ej lastas eller lossas inom slussområdet.

12.1.23 Erläggande av avgifter

Slussavgift och fartygshamnavgift erläggs enligt fastställd prislista.

Fritidsbåtar kan inköpa säsongskort i Hammarby- och Karl Johanslussen, och även beställa detta via Stockholms Hamn AB:s hemsida, www.stockholmshamn.se. Vissa kreditkort accepteras som betalningsmedel. Fritidsbåtar erlägger endast avgift vid passage från Mälaren till Saltsjön.

12.1.24 Medgivande att passera slussen

Fartyg får ej passera genom slussen förrän anmälan fullgjorts och avgifter enligt punkt 13.1.23 erlagts.



12.1.25 Information till trafikanterna

Meddelanden till trafikanterna i Hammarbyleden om tillfälliga förändringar av trafikförhållandena m.m. visas från informationstavlor med rullande text placerade på ömse sidor om Danviksbron, Hammarbyslussen och Liljeholmsbron.

12.2 Föreskrifter för fartygstrafiken genom Karl Johans sluss

12.2.1 Allmänt

Karl Johan slussen har en nyttig längd av 75 m, en bredd av 10 m och ett vattendjup vid medelvatten av 3,5 m.

Parallellt med och norr om slussen finns en större avtappningskulvert under Karl Johans torg. Vid kulvertens intag på Mälarsidan finns en läns bestående av stålcylindrar utlagd. Trafikanter varnas för den starka ström som uppkommer när tappning sker genom kulverten.

12.2.2 Driftansvar

Driften av slussen ombesörjs av Stockholms Hamn AB. Hos bolaget finns verkställande direktör och hamnbefäl. Slusspersonalen tillhör Stockholms Hamn AB:s Hamn och Trafikavdelning

12.2.3 Öppethållande

Karl Johan slussen är tills vidare öppen för slussning enligt följande:

under maj – augusti	varje dag 07.00 - 22.00
under september och oktober	varje dag 09.00 - 17.00

Under vissa förhållanden behöver Karl Johan slussen användas för vattentappning. Slussen hålls stängd för sjötrafik när vattentappning sker.

Vid vattentappning skall dels en bojrad vara utlagd vid slussmynningen på Mälarsidan dels skall skyltar upplysande om förhållandet finnas uppsatta på ledverk mot såväl Saltsjö- som Mälarsida.

Trafikanter varnas för de starka vattenströmmar som uppstår både på Saltsjö- och Mälarsidan vid vattentappning.

12.2.4 Trafiksignaler

Vid vardera inloppet till slussen finns en lanterna, som dygnet om visar rött klippljus (Iso R 3 s), då slussen är stängd, och grönt klippljus (Iso G 3 s), då slussen är öppen för infart.

Vid vardera slussporten finns en lanterna med fast sken, som inåt slusskammaren visar rött sken (FR), då fartyg ej får passera slussporten, och grönt sken (FG), då fartyg får passera slussporten.

12.2.5 Kameraövervakning

Slussområde, slussgrav och intilliggande vattenområde (Saltsjö- och Mälarsida) är kameraövervakade.



12.2.6 Broar

Den segelfria höjden under broarna genom slussen är 4,1 m. Farleden är utmärkt med i broarna hängande sidomarkeringar.

12.2.7 Tillåten fartygsstorlek m.m.

Genom slussen får ej utan särskilt tillstånd av hamnbefäl passera:

- Fartyg med större längd än 60,0 m
- fartyg med större bredd än 8,0 m
- fartyg som ligger djupare än 0,5 m från farledens botten. Ingen dispens ges från kravet att fartyget alltid skall ha minst 0.5 m under kölen
- fartyg som har last eller anordning som skjuter ut utanför fartygets sida
- fartyg som har slagsida

Tillstånd kan innehålla särskilda villkor.

12.2.8 Kommunikation

Karl Johan slussen passar VHF kanal 16 och 12.

Stationens räckvidd är begränsad och i förekommande fall kan förbindelse upprättas via stationen "Stockholms Hamn", kanal 16 och 12, vars räckvidd är betydligt längre.

12.2.9 Bogsering

Vid bogsering skall för manövreringen på varje bogserat fartyg eller flotte alltid finnas minst en man ombord, såvida ej särskilda åtgärder vidtagits för fartygets eller flottens säkra manövrering.

12.2.10 Klarsignal

Innan klarsignal (F G) givits, får fartyg ej passera in i slussen.

12.2.11 Fartygs möte

Fartyg får ej möta eller passera annat fartyg i slussportsöppning.

12.2.12 Fartygs företrädare

Fritidsbåt skall normalt lämna nyttotrafik företrädare till passage av slussen. Slusspersonalen kan dock i vissa trafiksituationer medge annan ordning.

12.2.13 Fartyg med farligt gods, m.m.

Fartyg medförande farligt gods i förpackad form eller bulk (ex. bunkerbåtar) medges ej slussning.

12.2.14 Fel, skada eller dylikt

Finns trafikant att fyr eller lysboj ej lyser under föreskriven tid eller att säkerhetsanordning är skadad, rubbad eller vilseledande, skall anmälan därom snarast göras till Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral, BTC.



12.2.15 Debiteringsunderlag

Befälhavare på fartyg som passerar Karl Johans sluss skall i vissa fall göra skriftlig anmälan på föreskriven blankett, slussattest. På begäran av slusspersonalen är befälhavaren skyldig uppvisa fartygets mätbrev samt handlingar av vilka lastens art och mängd framgår

12.2.16 Övrigt om fartygs slussning

12.2.16.1 Begäran om slussning

Slussning av fritidsbåtar sker utan begäran vid normaltrafik.

Begäran om slussning kan göras på VHF kanal 12/16.

Begäran kan under lågtrafik ske per telefon 08-670 28 19

12.2.16.2 Övrigt om slussning.

Såvida ej slussvakten i särskilt fall annorlunda bestämmer, skall fartygen passera slussen i den ordning, i vilken de anländer till slussen.

Fartyg skall i avvaktan på passage förtöja vid ledverk (nordöstra) i annat fall hålla vid farledens styrbordssida. Fartyg som väntar vid ledverk skall vara väl förtöjt och ha propellern stoppad.

Vid planerad passage av större fartyg skall ledverk efter instruktion från slusspersonalen vara fritt från förtöjda fartyg.

Passage in och ut ur slussen får ej ske med högre fart än styrfart.

För embarkering och debarkering av passagerare inom slussområdet krävs särskilt tillstånd från Stockholms Hamn AB:s hamnbefäl eller slusspersonal.

Slussarbetet leds av den vid slussen tjänstgörande slusspersonalen. På begäran från denna skall fartygets besättning lämna erforderligt biträde vid fartygs förtöjning och vid slussning.

Betryggande skydd skall anordnas så att cirkulationsvatten eller annan orenlighet från fartyg ej förorenar slussmurar eller kajer.

Så snart klarsignal lämnats skall fartyg utan dröjsmål införas i slussen varvid:

- erforderligt manskap för förtöjning skall vara på plats ombord,
- fartyget skall vara väl avfendrade,
- fartygets fart och förtöjningar skall vara anpassade så att fartyget kan stoppas utan risk för påkörning av slussport.

Under slussning skall fartyg vara väl förtöjt och fritids- och sightseeingbåtar skall ha maskin stoppad. Förtöjning skall ske väl inne i slussen för att undvika kraftiga vattenströmmar vid nivåutjämning. Fritidsbåtar skall vid färd österut i första hand förtöja på slussens södra sida.



Se även " Råd/rekommendationer för fritidsbåtar/skeppare vid slussning"
(Beräknas vara tillgänglig under april, 2009)

12.2.17 Brandsäkerhet

- Vid slussning av ett större antal fritidsbåtar skall slussen ej helt fyllas med båtar. En brandgata fri från fartyg skall lämnas i slussgravens mitt efter hela dess längd.
- Fartyg som för ett större antal passagerare ombord skall alltid förtöjas intill kaj.
- Bunkring av bränsle i slussen är ej tillåtet.

12.2.18 Tillträde m.m.

Obehöriga äger ej tillträde till slussområdet.

Gods/förnödenheter till/från fartyg får ej lastas eller lossas inom slussområdet.

12.2.19 Erläggande av avgifter

Slussavgift och fartygshamnavgift erläggs enligt fastställd prislista.

Fritidsbåtar kan köpa säsongskort i Hammarby- och Karl Johan slussen, och även beställa detta via Stockholms Hamn AB:s hemsida, www.stockholmshamn.se. Vissa kreditkort accepteras som betalningsmedel. Fritidsbåtar erlägger avgift endast vid passage från Mälaren till Saltsjön.

12.2.20 Medgivande att passera slussen

Fartyg får ej passera genom slussen förrän anmälan enligt 12.2.15 fullgjorts och avgifter enligt 12.2.19 erlagts.

12.2.21 Information till trafikanterna

Meddelanden till trafikanterna om tillfälliga förändringar av trafikförhållandena m.m. visas från informationstavlor med rullande text placerade på ömse sidor om slussen.

13 Föreskrifter för förtöjning och losskastning

13.1 Arbetsledning

Förtöjning, avläggning eller liknande båtmansarbete skall utföras under ledning av fartygets befälhavare.

Vid speciella fall skall hamnbefäl vara närvarande vid förtöjning för att ge instruktioner till befälhavare och båtmän.

Instruktioner eller anvisningar till båtmän ges antingen direkt eller indirekt av fartygets befälhavare.

Båtmän kan vägra att utföra en order, om de anser att utförandet av den skulle utsätta dem för fara.



13.2 Kommunikation

Innan förtöjningsarbete påbörjas - när fartyget närmar sig tilläggsplatsen - skall fartygets befälhavare och båtmannen/hamnbevälet upprätta radiokontakt per VHF och bekräfta kajplats och eventuella särskilda förtöjningsinstruktioner. Vid förtöjning av färjor som regelbundet trafikerar samma kajplats kan undantag göras från denna regel.

Man skall enas om en VHF-frekvens som medger en störningsfri överföring av order.

13.3 Säkerhet

Fartygets befälhavare skall ha båtmännens säkerhet i åtanke, när han ger order om att trossarna skall tas i hamnroddarbåten eller iland. Han skall tillse att båten inte befinner sig för nära propellern, om denna skall användas. Han skall även försäkra sig om att båten inte befinner sig under bogarna på fartyget innan ankare eller bogpropeller används samt under vinterförhållanden beakta att is som bildats på skrovsidorna kan falla ned.

Fartyg skall vid förtöjning ha ett tillräckligt antal befarna besättningsmän för- och akterut (på backen och poopen) så att trossar och vajrar hanteras och hivas på ett säkert sätt. Arbetet skall övervakas av ett befäl eller annan ansvarig person.

Båtmän skall, om andra uppdrag så medger, vara på plats 15 minuter före fartygets aviserade tid till kaj/avgång.

Om båtmän beordras ombord på fartyget för att ersätta besättningsmän eller för att utgöra ett tillskott till besättningen, måste tillses att deras bordning, ilandgång och arbete tillgår på ett säkert sätt.

Ett fartygs exakta förtöjningsplats skall vara känd för de agerande. Om det är nödvändigt, skall läget för fartygets stäv och akter utmärkas på kajen. Dessa markörer skall vara klart synliga både från fartyget och trossbåten

Fartygets befälhavare svarar för att inga föremål (ex dricksglas, burkar) kastas från fartyget ned på hamnplanet.

13.4 Bojförtöjning

Vid förtöjning vid boj ska samtliga trossar dras genom bojens klys och sättas i centrumkrokarna. Fartyget får ej börja ta hem på trossarna förrän båtmän och deras båt lämnat bojen.

När fartyg skall läggas av från boj, skall man på fartyget slacka upp samtliga trossar till bojen innan båtmännen beträder bojen. Fartyget får under inga omständigheter röra trossarna under den tid som båtmän vistas på bojen.

Innan avläggning skall hamnroddarbåten hålla väl undan från bojen varvid det skall uppmärksammas att vid avläggning svänger bojen kraftigt tillbaka i riktning från fartyget.



13.5 Kastlinor

Det är förbjudet att använda kastlinor med farliga tyngder. Kastlinor utan tyngder eller med bitar av gummislangar i änden rekommenderas.

Kastlinor skall ha en diameter av minst 8 mm.

13.6 Förtöjningsgodset.

Förtöjningsgodset som skall hanteras skall vara av god kvalitet och dimensionerat för de aktuella dragkrafterna

13.7 Skyddsutrustning

Båtmän skall bära skyddshjälm, skyddshandskar, skyddsskor, flytväst och kniv när de utför förtöjnings- eller losskastningsarbete.

14 Föreskrifter för isbrytarverksamheten

Fartyg som transporterar varor eller befordrar passagerare till eller från kajanläggning förvaltd av Stockholms Hamnar och icke är att hänföra till skärgårds-, charter- eller hamntrafik, lämnas efter särskild framställan isbrytarhjälp.

Isbrytarhjälp lämnas vid behov i Saltsjön i farlederna till/från Stockholm via Sandhamn (Ådkubben) / Söderarm (Lerskärsgrund) / Landsort (Ö Röko), i Mälaren i farlederna Hammarbysluss - Klubbensborg och Klubbensborg - Hässelby värmeverk.

Dessutom assisteras vid behov fartyg vid manövrering till och från kaj inom hamnområdet.

Ledningen av isbrytarverksamheten utövas av hamnbefälet vid Stockholms Hamn AB:s hamn- och trafikavdelning.

Framställan om isbrytarhjälp skall anmälas till Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral senast 5 timmar innan uppdragets påbörjan.

Med hänsyn till rådande och förutsedda isförhållanden samt fartygets lämplighet för gång i is, avgör hamnbefälet om fartyg kan påräkna assistans.

Fartyg kan av hamnbefälet meddelas särskilda anvisningar för resan. Sådan anvisning kan innebära att assistans endast lämnas i speciell farled.

Stockholms Hamnar påtager sig icke något ansvar för försening, skada eller annan förlust som vållats fartyg, dess personal, passagerare eller last på grund av isförhållandena.



All isbrytarhjälp sker på det assisterade fartygets egen risk. Varje fartyg är ansvarigt för sin egen säkerhet.

Sedan gångbar is bildats skall fartygs befälhavare, innan han upptar isränna inom hamnområdet där det normalt inte göres, samråda med hamnbefälet.

Innan isränna upptages inom hamnområdet, skall åtgärden i vissa fall i förväg kungöras genom uppläsning i lokalradio. Detta gäller t.ex. Riddarfjärden och Ulvsundasjön.

Länstyrelsen har beslutat följande vad avser förbud att uppta isränna:

- På Stora Värtan får isränna upptagas endast mellan Storholmen och Frössvikslandet i riktning mot Hägernäs, mellan Äggholmen och Tallholmen samt mellan Tallholmen och Tistelholmen till södra bryggan på Storholmen. Läge: 59°23,97'N, 18°08,78'O
- Isränna får ej upptagas i sundet mellan Lambarön och Hässelby villastad under tid, då sundet är belagt med gångbar is och sjötrafiken på grund därav avlysts. Läge: 59°21,97'N, 17°48,48'O

15 Föreskrifter för vattenleveranser

Stockholms Hamnar (f.n. ej i Kapellskär) tillhandahåller färskvatten till fartyg liggande vid av hamnen förvaltade kajanläggningar där ledningsnätet är utbyggt. För leveranserna utgår avgift enligt vid varje tillfälle av hamnen fastlagd prislista.

Förbrukare kan efter särskild prövning och efter ingående av skriftligt avtal härom själv ombesörja färskvattenleverans.

Hamnen garanterar icke att visst vattentryck eller viss vattenmängd per tidsenhet alltid upprätthålls.

Hamnen kan komma att begränsa eller avbryta vattenleveransen när det är nödvändigt för att förebygga person- eller egendomsskada samt för reparation, ändring, kontroll eller annan åtgärd som beror hamnens egen eller därmed förbunden anläggning.

Vid begränsad vattentillgång kan mängdbegränsningar införas.

Vatten skall alltid mätas med av Stockholm Vatten AB/motsvarande godkänd vattenmätare. Under leverans skall mätarens funktion fortlöpande kontrolleras. Misstänks mätare utvisa annan förbrukning än den verkliga skall den omedelbart bytas ut.

Vissa mätare i Frihamnen ägs av Stockholms Hamn AB, men kontrolleras av Stockholm Vatten AB.

Har mätarverket icke fungerat äger Hamnen rätt att uppskatta förbrukningen.



Vid användning av stånrörsmätare skall följande iakttagas:

- brand-/spolpost skall genom noggrann urspolning befrias från rost etc. innan mätaren tillkopplas. Vid behov skall även stånrörsmätaren urspolas efter det att den har anslutits till brand-/spolposten,
- påsläpp av vatten genom mätaren skall ske varsamt så att den ej skadas,
- - under vintertid skall såväl stånrörsmätare som brandpost vara fria från isbildning. Mätaren skall vara fränkopplad och förvarad på uppvärmd plats om uppehåll i tappning göres, t ex vid raster.

Vintertid skall brand- och spolposter samt spolledningarna vara tömda när de icke används.

När brand- eller spolposter ej används skall ventil vara helt stängd och lock över posten pålagt.

Brandposter skall vara utmärkta på vedertaget sätt.

För användning av gasol driven ånggenerator i energihamnarna krävs särskilt tillstånd.

Vid vattenleverans skall sådana försiktighetsmått iakttagas och i övrigt förfaras så att fara ej uppkommer för att vattnet förorenas eller blir otjänligt som dricksvatten.

Exempelvis får, vid ombord/ilandtagning av vattenslang medelst kastlina, slangens fria ände ej komma ned i sjön.

Gods med sådan beskaffenhet att det kan förorena vattenleveransutrustning får ej förvaras i samma utrymme, t ex i lastutrymme på transportfordon, som densamma.

Var och en som sysslar med vattenleveranser skall vårda sig om en god personlig hygien och även i övrigt iakttaga noggrann renlighet.

16 Föreskrifter för elleveranser

Stockholms Hamnar tillhandahåller elektrisk ström till fartyg liggande vid av hamnen förvaltade kajanläggningar från fasta uttagsskåp, och där sådana saknas, från provisoriska anläggningar.

För leveranserna utgår avgift enligt av Stockholms Hamnar fastlagd prislista.

Den dagliga driften av elanläggningarna ombesörjes av hamnen upphandlad entreprenör.

Hamnen kan komma att begränsa eller avbryta elleveransen när det är nödvändigt för att förebygga person- eller egendomsskada samt för reparation, ändring, kontroll eller annan åtgärd som berör hamnens egen eller därmed förbunden anläggning.

Hamnen ansvarar för elanläggningen fram till uttaget.



El skall alltid mätas genom Stockholms Hamnars mätare. Har mätarverket icke fungerat äger hamnen rätt att uppskatta förbrukningen.

Endast av hamnen godkänd anslutningskabel får användas. Denna besiktigas av hamnen vid första inkopplingstillfället.

Det åligger kunden att hålla uttagssidan av elskåpen stängda för att § 124 ELSÄK (Åtgärder till skydd för obehöriga) skall upprätthållas, samt för att förhindra stöld av elektrisk ström eller vandalisering.

Beställning av elektrisk ström skall göras till Stockholms Hamns AB:s bevaknings- och trafikcentral (BTC) eller hos hamnbefäl. Vid större kraftuttag än 63 A bör sådan anmälan göras 2 arbetsdagar i förväg eftersom uttag från provisorisk anläggning därvid kan bli aktuell.

Avbrott i elleveransen eller annat fel skall anmälas till BTC.

När fartyg avgår skall anmälan härom göras till BTC.

Det åligger kunden att kontrollera spänning och fasföljd ombord. Observera att Hamnens anläggningar är dimensionerade för stora laster. Observera vidare att elleverantören har rätt att leverera spänning med en variation av $\pm 10\%$, d.v.s. 198 V till 242 V vid ett 220 V uttag.

Leveransen av el får avbrytas om kunden försummar sina skyldigheter ex. ej betalar i tid för förbrukad mängd ström. Innan leveransen av el får avbrytas skall kunden uppmanas att inom viss skäligh tid vidta rättelse.. Sker rättelse får leveransen inte avbrytas.

17 Oljeutsläpp i vatten

Oljeutsläpp i vatten skall anmälas till Räddningstjänsten och till Stockholms Hamn AB:s bevaknings- och trafikcentral, BTC. Oljeutsläpp i Mälaren beläget väster om en linje mellan Eolshäll - Solviksbadet skall även anmälas till Kustbevakningen.

Bedöms oljan komma från ett dagvatten- eller avloppssystem som tillhör Stockholm Vatten AB skall denna organisation kontaktas.

Utsläpp som kan tänkas ha orsakats av fartyg skall anmälas till Kustbevakningen.

Större oljeutsläpp eller utsläpp i känsliga områden skall rapporteras till Hamnens krisledningsgrupp.

Alla oljeutsläpp skall rapporteras till Miljöförvaltningen i respektive kommun.

Om risk finns att olja sprider sig till vattenområde i annan kommun skall denna kommuns Räddningstjänst/Kustbevakningen larmas. Se bifogad karta som visar gräns mellan kommunal och statlig räddningstjänst.

[Bilaga 51 Kom.stat. vatten](#)

Räddningstjänstens uppgift är att hindra och begränsa skador på människor, egendom och miljö.

Exempel på åtgärder som kan bli aktuella att vidtaga genom Räddningstjänstens försorg:

- stoppa utflöde av olja,
- styra oljan bort från särskilt skyddsvärda områden,
- inneslutning av oljan,
- upptagning av oljan

Notera att det är räddningsledaren som avgör hur omfattande insats som skall vidtas av Räddningstjänsten.

Stockholms Hamnar genom dess hamnbefäl, svarar för att sanering kommer till stånd och utförs vid oljeutsläpp av olja på vattenytor inom kommunens/hamnområdets gränser i Mälaren och Saltsjön. Insjöar och vattendrag ingår ej i detta ansvar.

En skriftlig avlämning ska ske från Räddningstjänsten till tjänstgörande hamnbefäl. Se bifogad karta som visar kommunens utbredning.

[Bilaga 52 Kommungränsen](#)

Saneringen utförs med hjälp av entreprenörer som Stockholms Hamnar tecknat avtal med. Under saneringsarbetet skall dagbok utförligt och fortlöpande föras (händelser, beslut, åtgärder, observationer, m.m.).

Stockholms Hamnar skall dels kontrollera saneringsföretagets arbete och kostnaderna för insatsen, dels i samarbete med Polismyndigheten/Kustbevakningen utreda vem som orsakat utsläppet.

Efter inträffat oljeutsläpp skall hamnbefälet i samarbete med Räddningstjänsten göra en inventering av skadorna i strandzonen.

Det tillförlitligaste sättet att genomföra den är att från landsidan besiktiga stränderna. Inventeringen kan även ske med hjälp av båt eller helikopter.

Inventeringsarbetet syftar till att klarlägga det förorenade områdets utsträckning samt klarlägga omfattningen av oljepåslaget för att få en dokumentation (inkl. karta) som underlag för saneringsarbetet.

Inventeringen bör omfatta följande:

- skadans belägenhet,
- bedömning av oljemängder, typ av olja,
- skadans utsträckning angiven i meter,
- typ av skadat område, t ex fågelskyddsområde, badstrand, fritidsområde,
- typ av strand, t ex klipp-, klappersten, sand,
- skadade djur (främst fågel),
- skadad egendom,
- om risk föreligger att oljan skall sprida sig och anställa ytterligare skada



Hamnen disponerar 800 meter skärmläns (med transportkärra) och minst 1000 meter absorptionsläns. Materielen förvaras inom energihamnen Loudden.

Vid prioriteringen av saneringsinsatserna skall områden där oljeutsläppet får stora ekologiska och/eller socioekonomiska effekter i första hand bistås framför områden där skadorna medför olägenheter av mer begränsad art.

Exempel på ekologiska och socioekonomiska skyddsvärden:

- fågelskyddsområden,
- större produktionsområden med stor betydelse för växt- eller djurlivet,
- områden eller anläggningar med stor betydelse för det rörliga friluftslivet och turismen.

Saneringsinsatserna skall åsamka så litet slitage som möjligt på stränder och får inte förvärpa de skador som redan inträffat. De får inte heller medföra onödig störning på djurliv och växtlighet.

Valet av rengöringsmetod bestäms med hänsyn till bl a typen av olja, strandtyp, strandens belägenhet.

Vattenspolning under högt tryck och hetvattenspolning skall endast undantagsvis användas.

Kemiska bekämpningsmedel får ej användas.

Vägledning i saneringsarbetets utförande ges i den av Statens Räddningsverk utgivna boken:

[Oljan är lös, handbok i kommunalt oljeskydd](#)

Vid planering av saneringsarbetet skall samråd ske med tillsynsmyndigheten, Miljöförvaltningen i respektive kommun.

Kostnaderna för sanering skall bäras av den vållande eller av den skadelidande egendomsägaren om det inte kan klarläggas vem den vållande är.

18 Karantänshamn

18.1 Lagstiftning etc.

- [Lag \(2006:1570\) om skydd mot internationella hot mot människors hälsa](#)
- [Smittskyddslagen \(2004:168\)](#)
- [Socialstyrelsens författningssamling om skydd mot internationella hot mot människors hälsa \(SOSFS 2007:11\)](#)

18.2 Tillämpning och definitioner

Stockholms Hamn är av Socialstyrelsen utsedd att vara karantänshamn.

Allmänfarliga sjukdomar



Med allmänfarliga sjukdomar avses smittsamma sjukdomar som kan vara livshotande, innebära långvarig sjukdom eller svårt lidande eller medföra andra allvarliga konsekvenser och där det finns möjlighet att förebygga smittspridning genom åtgärder som riktas till den smittade. De allmänfarliga sjukdomarna (och de samhällsfarliga sjukdomarna) finns uppräknade i bilagor till smittskyddslagen. Ex. på sjukdomar som är att betrakta som allmänfarliga är fågelinfluensa (H5N1), kolera, salmonellainfektion och rabies.

Samhällsfarliga sjukdomar

Med samhällsfarliga sjukdomar avses allmänfarliga sjukdomar som kan få en spridning i samhället som innebär en allvarlig störning eller överhängande risk för en allvarlig störning i viktiga samhällsfunktioner och som kräver extraordinära smittskyddsåtgärder.

Samhällsfarliga sjukdomar är smittkoppor och SARS (svår akut respiratorisk sjukdom)

Anmälningspliktiga sjukdomar

Vissa sjukdomar benämns anmälningspliktiga sjukdomar och omfattas av de allmänfarliga sjukdomarna och vissa andra smittsamma sjukdomar som finns uppräknade i smittskyddsförordningen. Exempel på vissa andra smittsamma sjukdomar är influensa A (H1N1), kikhosta, mässling, påssjuka och röda hund .

18.3 Anmälan

Fartyg som planerar att anlöpa anläggning tillhörig Stockholms Hamnar skall anmäla om någon person bär på smitta av sjukdomarna tillhörig ovanstående kategorier. Samma gäller vid misstanke eller om fartyget kommer från område där aktuell sjukdom utbrutit.

Anmälan skall ske senast 24 timmar innan fartygets ankomst till hamnen eller senast när fartyget lämnar föregående hamn, om resan varar mindre än 24 timmar. Anmälan sker till Stockholms Hamn AB:s bevaknings och trafikcentral (BTC).

Om här aktuell sjukdom bryter ut på fartyg då det ligger i hamn skall anmälan omedelbart göras.

Om anmälan inkommer till hamnen skall personalen (BTC) där vidarebefordra anmälan till följande:

- smittskyddsläkaren
- fartygets agent
- Sjöfartsverkets VTS
- Tullen
- Kustbevakningen
- Polisen
- Hamn- och trafikchef/hamnkaptent/jourhavande hamnstyrman



- hamnens personalavdelning

Kontaktuppgifter förvaras i särskild pärm på BTC.

18.4 Kajplatsfördelning

Hamnen får ej neka fartyg kajplats med hänvisning till smitta ombord.

När fartyg med smitta (även misstänkt) ombord ankommer hamnen skall det om oklarhet råder om tillståndet ombord ankra vid ankarplatsen Fjäderholmarna där smittskyddsläkaren embarkerar fartyget och bildar sig en uppfattning om situationen ombord.

Efter detta görs en bedömning i samråd med smittskyddsläkaren om fartyget skall kvarligga eller gå till kaj.

Vid val av kajplats skall i första hand den ursprungligt planerade användas. Om särskilda skäl finns kan följande kajplatser användas

- Frihamnen 638
- Stadsgården 167

18.5 Transport

BTC ombesörjer sjötransport av smittskyddsläkaren till ankarplatsen

18.6 Smittskyddsåtgärder

Vad gäller *sambällsfarliga* sjukdomar har smittskyddsläkaren under vissa omständigheter befogenhet att besluta om att person skall:

- genomgå hälsokontroll på inreseplatsen
- hållas i karantän ex. förbud att lämna visst område (ev. fartyg)

Person som bär på en *allmänfarlig* sjukdom kan under vissa förhållanden isoleras. Beslut härom skall tas av Förvaltningsrätten efter ansökan från smittskyddsläkaren. Isolering sker på vårdinrättning som drivs av Landstinget

18.7 Tillträde

Endast personer som godkänts av smittskyddsläkaren och hamnen äger tillträde till fartyg och kajplats där smittoförande fartyg ligger förtöjt.

18.8 Avspärningar

Området runt fartyget skall vara avspärrat. Tillträdesplats och intilliggande hamnplan skall bevakas.



18.9 Informationslämning

Information till media rörande här aktuella sjukdomar och hälsosituationen ombord ombesörjs av smittskyddsläkaren. Det är mycket viktigt att den blir korrekt.

All personal som kan tänkas komma i kontakt med fartyget skall innan uppdraget få information av smittskyddsläkaren. Sådan personal skall vara utrustad med den skyddsutrustning som smittskyddsläkaren föreskriver.

18.10 Informationsblad

BTC har informationsblad om ett antal aktuella sjukdomar.

18.11 Skyddsutrustning

Relevant skyddsutrustning kan erhållas efter begäran hos smittskyddsläkaren

18.12 Avfallsmottagning

Innan avfall från fartygets tas emot skall smittskyddsläkaren ge sitt tillstånd härtill.



19 Bilagor

- [Bilaga 1 – Kapellskärs hamn](#)
- [Bilaga 2 – Nynäshamns hamn](#)
- [Bilaga 3 – Stockholms hamn](#)
- [Bilaga 4 Fartygsanmälan](#)
- [Bilaga 5 Fartygsanmälan Yacht](#)
- [Bilaga 6 Brandskyddsbeskrivning Bo på båt](#)
- [Bilaga 7 Säkerhetsfolder](#)
- [Bilaga 8 Kajhöjder](#)
- [Bilaga 9 Farligt gods begränsningar](#)
- [Bilaga 10 Checklista Märkning av container](#)
- [Bilaga 11 Checklista Märkning av fordon](#)
- [Bilaga 12 Checklista Märkning av styckegods](#)
- [Bilaga 13 Checklista separering enligt IMDG](#)
- [Bilaga 14 Checklista separering enligt ADR](#)
- [Bilaga 15 Checklista separering enligt Östersjöavtalet](#)
- [Bilaga 16 Checklista dangerous goods declaration](#)
- [Bilaga 17 Checklista godsdeklaration](#)
- [Bilaga 18 Checklista Transportkort](#)
- [Bilaga 19 Checklista Lastning av fordon och containers](#)
- [Bilaga 20 Checklista lastning av styckegods](#)
- [Bilaga 21 Checklista utrustning](#)
- [Bilaga 22 Checklista försäkring om rätt utrustning och utbildning](#)
- [Bilaga 23 Checklista Nödåtgärdsrutin](#)
- [Bilaga 24 Checklista inför bunkeroperation](#)
- [Bilaga 25 Anmälan om avlämnig av avfall från fartyg](#)
- [Bilaga 28 - 1723-01-B](#)
- [Bilaga 29 - 1723-klpl](#)
- [Bilaga 30 Louden 1817-101. klassningsplan](#)
- [Bilaga 31 Louden 1917-102. klassningsplan](#)
- [Bilaga 32 Louden 1017-100. klassningsplan](#)
- [Bilaga 33 Louden 1817. Klassningsplan](#)
- [Bilaga 35 Arbetstillstånd](#)
- [Bilaga 36 Tillfälligt hetarbetstillstånd](#)
- [Bilaga 37 Åtgärder om brand utbryter](#)
- [Bilaga 39 Angöring-Mooring plan – Louden 702](#)
- [Bilaga 40 Angöring-Mooring plan – Louden 705](#)
- [Bilaga 41 Angöring-Mooring plan – Louden 706](#)
- [Bilaga 42 Angöring-Mooring plan – Louden 709](#)
- [Bilaga 44 Max bollard pull Louden](#)
- [Bilaga 45 Berthing info Louden Värtan 503](#)
- [Bilaga 46 Åtgärder ombord på fartyg i Stockholms energihamn i händelse av brand eller produktutsläpp](#)



[Bilaga 47 Ship/Shore Safety Checklist](#)

[Bilaga 48 Journal Säkerhetsvakt](#)

[Bilaga 49 Journal ledningsvakt](#)

[Bilaga 50 Ansökan om tillstånd för uppställning av mobilkran](#)

[Bilaga 51 Kom.stat. vatten](#)

[Bilaga 52 Kommungränsen](#)

[Bilaga 53 Anökan om att erhålla tillträde till Stockholms Hamnar](#)

[Bilaga 54 Förnyelse av behörighetskort](#)

[Bilaga 55 Ändringsblankett](#)

[Bilaga 56 Containerkranar Frihamnen](#)