

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:174) om transport av last på fartyg och terminaler som anlöps av fartyg som lastar eller lossar fast bulklast;

TSFS 2023:53

Utkom från trycket
den 27 oktober 2023

SJÖFART

beslutade den 27 september 2023.

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 2 § förordningen (2003:439) om lastning och lossning av bulkfartyg att 3 kap. 10 §, 4 kap. 1 §, bilaga 1, bilaga 15 och bilaga 20 till styrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:174) om transport av last på fartyg och terminaler som anlöps av fartyg som lastar eller lossar fast bulklast ska ha följande lydelse.

3 kap.

10 § Den information befälhavaren ska få, enligt 7 § 3 lagen (2003:367) om lastning och lossning av bulkfartyg, ska anges på ett formulär för lastinformation enligt sektion 4 i bilaga 1 till Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2023:50) om transport till sjöss av fast gods i bulk (IMSBC-koden).

4 kap.

1 §¹ Transport av fast bulklast annan än spannmål, ska uppfylla kraven i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2023:50) om transport till sjöss av fast gods i bulk (IMSBC-koden).

Denna författning träder i kraft den 1 december 2023.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Caroline Petrini
(Sjö- och luftfart)

¹ Motsvarar SOLAS regel VI/1-2.

Bilaga 1. Bestämning av verifierad bruttovikt (VGM) enligt metod 1 och metod 2

----- Steg 5 – bruttovikt av packad container

Vikter erhållna genom steg 1 till 4 ska summeras.

FORMULÄR FÖR LASTINFORMATON Referensnr.

Transportköpare:	Varumottagare:
Transportföretag:	
Namn/typ av transport:	
Instruktioner o.dyl.:	
Avgångshamn/-plats:	Destinationshamn/-plats:
Allmän beskrivning av lasten (Typ av material/partikelstorlek):	
Bruttovikt utan krav på VGM [kg eller metrisk ton]:	
Verifierad bruttovikt, VGM ¹⁾ för container [kg eller metrisk ton]:	
☐ Container	Containernummer:
☐ Styckegods	
☐ Lastenheter	
☐ Bulklast	Specifikation av bulklast* Stuvningsfaktor Rasvinkel Trimningsmetoder Kemiska egenskaper† vid ev. risk *Om tillämpligt † T.ex. IMO-klass, UN nr eller transportbenämning i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2023:50) om transport till sjöss av fast gods i bulk (IMSBC-koden)
Speciella lastegenskaper av betydelse:	
Ytterligare certifikat*	
☐ Certifikat över fukttinhåll och fuktgräns för transport	
☐ Lutningscertifikat/Tätningcertifikat	
☐ Undantagscertifikat	
☐ Annat (specificera)	
* vid behov	

¹⁾ Container för internationell sjötransport utan verifierad bruttovikt (VGM) får inte lastas ombord på fartyg.

FÖRSÄKRAN

Jag försäkrar härmed att lastpartiet är fullständigt och noggrant beskrivet och att noterade testresultat och andra specifikationer är korrekta, såvitt jag vet, och kan anses typiska för det gods som ska lastas.

Undertecknat

Namn/befattning:	Transportköparens ombuds signatur
.....	
Företag/organisation:	
.....	
Ort och datum	Ort och datum
.....	

FORM FOR CARGO INFORMATION Transport Document**No.....**

Shipper:	Consignee:
Carrier:	
Name/Mean of transport:	
Instructions or other matters:	
Port/Place of departure:	Port/Place of destination:
General description of the cargo (type of material/particle size):	
Gross mass without VGM-requirement [kg or tonnes]:	
Verified gross mass, VGM ¹⁾ for container[kg or tonnes]:	
☐ Container	Container No:
☐ General cargo	
☐ Load units	
☐ Bulk cargo	Specification of bulk cargo*
	Stowage factor
	Angle of repose
	Trimming procedures
	Chemical properties if potential hazard†
	*If applicable
	† For example IMO class, UN No. or bulk cargo shipping name in accordance with the Swedish Transport Agency's Regulations (TSFS 2023:50) on maritime transport of solid bulk cargoes (IMSBC).
Special properties of importance of the cargo	
Additional certificate(s)*	
☐ Certificate of moisture content and transportable moisture limit	
☐ Weathering certificate	
☐ Exemption certificate	
☐ Other (specify)	
* If required	

**BEFÄLHAVARENS FÖRPLIKTELSE FÖRE OCH UNDER
LASTNING ELLER LOSSNING**

Före och under lastningen eller lossningen ska befälhavaren säkerställa att:

5. ett tillräckligt stort antal befäl och besättningsmän är kvar ombord för att de ska kunna justera förtöjningar eller hantera alla normala situationer eller en nödsituation med beaktande av behovet att ge besättningen tillräckliga viloperioder för att undvika uttröttnings,
6. terminalrepresentanten uppmärksammas på krav att trimma lasten i enlighet med förfarandena i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2023:50) om transport till sjöss av fast gods i bulk (IMSBC-koden),
7. terminalrepresentanten uppmärksammas på kraven att balansera fyllning eller länsning av barlastvatten mot lastning eller lossning samt varje avvikelse från planen för barlasthanteringen, eller varje annan omständighet som kan påverka lastningen eller lossningen av lasten,

RIKTLINJER VID IFYLLANDE AV CHECKLISTA FÖR FARTYG-/HAMNSÄKERHET

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

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

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

Avlastaren ska lämna uppgifter till befälhavaren om t.ex. typ av last, partikelstorlek, kvantitet att lasta, stuvningsfaktor och grad av fukt i lasten. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2023:50) om transport till sjöss av fast gods i bulk (IMSBC-koden) ger anvisningar om detta.

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

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

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

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

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

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

En välkänd metod är trimning genom transportör, varigenom ett tillfredsställande resultat vanligen kan nås. I andra metoder används bulldozers, frontlastare, deflektorblad, trimningsmaskiner eller t.o.m. manuell trimning. Graden av trimning beror på lastens beskaffenhet och måste vara i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2023:50) om transport till sjöss av fast gods i bulk (IMSBC-koden).

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

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

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

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

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