

Terminal Information Booklet (TIB)

Norsea Logistics AS

Dusavik

2023



Denne Terminal Information Booklet (TIB) er laget for å møte behovet for informasjon hos brukere av havneanlegget. TIB inneholder beredskapsinfo, generell havneinformasjon, rutiner for sikkert arbeid og sikring (ISPS).

Informasjonen i TIB skal brukes sammen med bransjens anbefalte praksis i siste utgaven av "International Safety Guide for Oil Tankers & Terminals" (ISGOTT), GOMO og ISPS regelverk.

Norsk utgave.

Innholdsfortegnelse

1. Generelt	7
1.1. Kontaktinfo	7
1.2. Havneinfo.....	7
1.3. Åpningstider.....	7
1.4. Referanser.....	7
2. Beredskap	8
2.1. Nødinstruks.....	8
2.2 Beredskapsutstyr	8
2.3 Nødkommunikasjon	9
3 Helse, Miljø og Sikkerhet (HMS)	9
3.1 Generelt.....	9
3.2 Personlig verneutstyr	9
3.3 Rusmidler.....	9
3.4 Røyking, samt bruk av fyrstikker og lightere	10
3.5 Utslipp.....	10
3.6 HMS sikkerhetsdatablad – merking.....	10
3.7 Varmt arbeid.....	10
3.8 Kommunikasjon under lasting og lossing	10
3.9 AIS signal – bruk av GSM-forsterkere	10
3.10 Hensyn til naboer	10
3.11 Fartøy / land adgang.....	11
4 ISPS og Sikring.....	11
4.1 Generelt	11
4.2 Maritimt sikringsnivå	11
4.3 Sikringsavtale (DOS - declaration of security)	11
4.4 Skip uten ISSC-sertifikat.....	11
4.5 Personell adgang og kjøretillatelser	11
4.6 Forsyninger til fartøyet.....	12

4.7 Dykking	12
4.8 Fisking og teinefisking.....	12
4.9 Bruk av droner	12
5 Bulk og bunkeroperasjoner	12
5.1 Generelt	12
5.2 Ship/shore check for bunker lasting/lossing	12
5.3 Slinger og kuplinger	13
5.4 Bulk- / bunkringhastinghet.....	13
5.5 Lastemengder	13
5.6 Begrensninger i operasjon	13
5.7 Nødstop	14
5.8 Sekundære fartøy – Fortøyning langsmed annet fartøy	14
5.9 Drikkevann (FW)	14
5.10 Portabelt elektrisk utstyr, inkludert telefon	14
6 Bruk av landstrøm på kai	14
6.1 Tilkobling / bruk av anleggene.....	14
6.2 Kontaktinfo for landstrøm	15
6.3 Fartøyansvar	15
7 Ankomstkommunikasjon	15
7.1 Kaibestilling – ankomstmelding.....	15
7.2 Personadgang / Mannskapslister	15
7.3 Kaibestilling – ankomstmelding for ikke-ISSC-godkjente fartøy.....	15
7.4 Avfallshåndtering.....	16
8 Innseiling til havneanlegget – lostjeneste – ankring	16
8.1 Innseiling.....	16
8.2 Lostjeneste	16
8.3 Ankring og venteområder.....	16
9 Kaianlegget	17
10 Fortøyning.....	17
10.1 Generelt.....	17
10.2 Slepefartøy	18
11 Ansvarsfordeling.....	18
11.1 Jurisdiksjon	18
11.2 Betingelser for aksept.....	18

11.3 Ansvarsfordeling.....	18
12 Vedlegg	19
Vedlegg 1 Kart over kaier	20
Vedlegg 2 Gangbanekart	21
Vedlegg 3 Beredskapskart	22
Vedlegg 4 Nødinstruks.....	23
Vedlegg 5 Typer adgangskort	24
Vedlegg 6 Rutiner ved oppstått gassatmosfære om bord i fartøy før ankomst	25





1. Generelt

1.1. Kontaktinfo

Kontakt	Telefonnummer	e-post
NorSea Dusavik Kundesenter	0047 4000 6555	Bestilling.dusavik@norseagroup.com
NorSea Security Dusavik	0047 464 17 512	norseasecurity@norseagroup.com

1.2. Havneinfo

Navn på havn	NorSea Logistics Dusavik
Adresse	Notberget 25, 4029 Stavanger
Havnenummer	NOSVG-0008
Breddegrad	N58*59.91`
Lengdegrad	Ø5*39.84`
Hjemmeside	NorSea Logistics - NorSea Group
Søknad varmt arbeid / dukking	Varmt arbeid/LNG/Dukking

1.3. Åpningstider

Normal åpningstid er 08:00 – 16:00 mandag – fredag
Oppdrag utenom normalarbeidstid må avtales på forhånd.

1.4. Referanser

ISGOTT	International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals
GOMO	Guidelines for Offshore Marine Operations
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code

2. Beredskap

2.1. Nødinstruks



Nødinstruks

Hva gjelder:

- Enhver som skal oppholde seg eller arbeide på baseområdet skal gjøre seg kjent med gjeldende **Beredskap-, HMS- og Sikringsrutiner**.
- Under er **Varslingsrutiner** som gjelder i tilfelle behov for innsats fra **Interne** eller **Eksterne** beredskapsressurser ved hendelser innfor **Brann/utslipp, Sikring** eller **Helse** på baseområdet.

Gjør deg kjent med lokale varslingsrutiner slik at varsling kan gjennomføres raskt og effektivt om behov skulle oppstå. (Viktig tema i «Før Jobb Samtale» - FJS)

Mer informasjon selskapet på våre nettsider: <https://norseagroup.com>

Ved varsling



- Hvem er melder?
- Hva har hendt?
- Hvor? (nøyaktig stedsangivelse kai/bygg Nr.)




**Brann/
Utslipp**

 **110**



Politi

 **112**



Helse

 **113**

Nødnummer lokalt: «Sett inn telefonnummer for lokasjon»

Før hjelpen ankommer:

- Varsle dine kollegaer ved brann
- Lukk dører og vinduer i bygg,
- Bruk godkjente nødutganger (Ikke benytt heis)
- Prøv å slukke (Hvis mulig)
- Ved evakuering - møt på avtalt Møteplass
- Vis vei for utrykningskjøretøyer

- Informer kollegaer etter behov
- Ved evakuering - møt på avtalt møteplass
- Vis vei for utrykningskjøretøyer

- Gi nødvendig førstehjelp ved behov. (Prioriter)
- HLR = 2 innblåsninger x 30 komp
- Vis vei for utrykningskjøretøyer

Brann, Politi og Ambulanse vil normalt ankomme 8-20 minutter etter at varsling er gjennomført. Hvis lokalt nødnummer benyttes vil de kalle ut **lokalt industrivern** (dersom tilstede), som tar hånd om førsteinnsats inntil nødetater ankommer skadested. De vil også organisere at noen ledsager utrykningskjøretøylene ved ankomst hovedport. Ved behov vil de sørge for mobilisering av 2. linje beredskapsstab.

2.2 Beredskapsutstyr

Beredskapsutstyr Dusavik	Lokalisert
Livbøye	Kai 1,3,6
Flyttbar redningsstige	Kai 3
Båtshake	Kai 3

Absorbenter	Kai 1, 6
Redningsbårer	Industrivernkonteiner
Ulltepper	Industrivernkonteiner
Branntepper	N/A
Førstehjelpsutstyr	Alle bygg og kraner
Nøddusj	Bygg 53
Øyeskyl	Alle varehus + Bygg 52
Lyskaster / lykt	Kai 6 + IV konteiner
Mobbåt	Kai 6

2.3 Nødkommunikasjon

Den primære formen for kommunikasjon med fartøy og havneanlegg er telefon, sekundær kommunikasjon er verbal direkte.

3 Helse, Miljø og Sikkerhet (HMS)

3.1 Generelt

HMS ansvar for operasjoner når fartøy ligger til kai er delt mellom ansvarlig representant fra fartøyet og leder for operasjon. Fartøyet representant og ansvarlig leder skal følge gjeldende retningslinjer under oppholdet ved havneanlegget og samordne for å oppnå en sikker og effektiv operasjon.

Ved samtidige aktiviteter hvor fartøyet koordinerer arbeidet er fartøyet å betrakte som «hoved bedrift», herunder ansvarlig for å samordne og koordinere et sikkert og forsvarlig arbeidsmiljø for alle som arbeider, oppholder seg eller passerer området det foregår aktivitet.

Ved hendelser, tilfeller eller tilstand ved havneanlegget som kan medføre skade på personell, materiell eller miljø, skal dette varsles i henhold til nød-instruks (vedlegg 4).

3.2 Personlig verneutstyr

Minimumskrav til Personlig Verneutstyr (PVU) som gjelder ved operasjon på NorSea sine kaier og anlegg:

- Synlighets bekledning, (Kjeledress ved arbeid, og minimum synlighetsvest ved gange på gangbaner eller opphold på baseområdet)
- Hjelm
- Øyevern
- Vernesko
- Flytevest ved opphold eller arbeid innenfor 1 meter mot sjø eller ved fortøyning.
- Hansker

Fartøyet er ansvarlig for at besøkende til fartøy bruker korrekt PVU.

3.3 Rusmidler

Alle fartøy som ankommer kai, skal ha etablert og implementert rusmiddelpolicy / prosedyre.

Operasjoner skal stanses hvis der foreligger mistanke om at en eller flere av operatørene er under påvirkning av rusmidler.

3.4 Røyking, samt bruk av fyrstikker og lightere

Det er forbud mot røyking og bruk av åpen ild på alle kaier. Dette er skiltet og er i henhold til ISGOTT standard.

Under lasting av bunkers produkter skal ingen bære fyrstikker, lightere eller lignende antennerlige kilder. Det er ansvarlig leder på hhv. fartøy og land som har ansvaret for at dette overholdes.

Brudd på dette reglementet kan bety stopp i operasjoner og at fartøy blir tvangsflyttet fra kai. NorSea forbeholder seg retten til å forby røyking, når som helst også utendørs om bord i fartøy som ligger til kai.

3.5 Utslipp

Alle planlagte utslipp til luft, sjø eller grunn skal være godkjent i forkant av ansvarlig myndighet. Dette gjelder også ved spyling og overflatebehandling av skuteside over åpen sjø. Havneanlegget skal informeres i forkant ved alle planlagte utslipp.

3.6 HMS sikkerhetsdatablad – merking

Ved innførsel / håndtering av merkepliktige produkter skal HMS sikkerhetsdatablad være tilgjengelig. Produkter skal være merket i henhold til lovkrav.

3.7 Varmt arbeid

Ved utførelse av varmt arbeid om bord i fartøyet eller på kai, skal dette søkes om og være godkjent i forkant. Informasjon om gjeldende regler samt innsendelse av søknad gjøres via internett.

Lenke til varmt arbeid her: [Varmt arbeid/LNG/Dukking](#)

3.8 Kommunikasjon under lasting og lossing

Under før jobb samtalen (FJS) må det avtales hvilket kommunikasjonssystem som skal brukes under oppdraget. Det oppfordres til å gjennomføre en sambandstest minimum hver time.

Identifikasjon ved bruk av fartøyets navn bør alltid inkluderes ved kommunikasjon for å unngå misforståelse. Kai identitet skal være havn og Kai nummer.

En god kommunikasjon gjennom laste-/losse operasjoner er fundamentalt for en sikker operasjon. Dersom det under lasting og lossing av gods skulle oppstå en situasjon hvor det er nødvendig å utføre en nødstop, må dette varsles straks via avtalt kommunikasjonssystem.

3.9 AIS signal – bruk av GSM-forsterkere

AIS må ikke slås av under landligge.

Bruk av GSM-forsterkere må begrenses til et minimum på grunn av faren for å påvirke nærliggende sendere ved landligge da det er en del sensitivt utstyr på basen og flyplass som kan påvirkes av signalene

3.10 Hensyn til naboer

Ved NorSea sine kaianlegg som ligger nært boligområder skal alle brukere vise hensyn og sørge for at naboer i minst mulig grad blir påvirket av pågående aktivitet på kveld og helg. Spesielt gjelder dette støyende arbeid inkludert alarmer og bruk av lys.

Om mulig skal fartøy legges i den retning på kai som gjør at bebyggelse er mest mulig skjermet.

Fartøyets kaptein er ansvarlig for at fartøyets operasjoner ligger innenfor rammen av myndighetskrav.

3.11 Fartøy / land adgang

Alle fartøy som ligger til kai, skal ha installert godkjent landgang med sikkerhetsnett for å sikre sikker passasje mellom fartøy og land (Ref. § 9, Forskrift om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere). Adgang til/fra fartøy er ikke tillatt før godkjent landgang er installert og sikret.

Fartøyet må risikovurdere hvor landgang settes ned på kaien med tanke på den aktivitet som skal utføres og samtidige operasjoner som bunkring med videre.

4 ISPS og Sikring

4.1 Generelt

ISPS koden har tre sikringsnivåer for angivelse av graden av risiko for at en sikringshendelse vil bli forsøkt utført eller inntreffe:

Nivå 1 – Normal - Standard sikringstiltak i bruk til enhver tid

Nivå 2 – Opphøyet - Ekstra sikkerhetstiltak settes inn og antall personer som patruljerer økes

Nivå 3 – Eksepsjonelt - På dette nivået settes det inn ytterligere sikkerhets tiltak i en begrenset tidsperiode når en hendelse er sannsynlig eller umiddelbar. For NorSea sine havneanlegg kan dette innebære bortvisning av fartøy eller forsinkelse i fartøyets ankomst.

Kontaktinfo:

PFSO	Bjorn.hoie@norseagroup.com	0047 976 55 951
NorSea Security	norseasecurity@norseagroup.com	0047 464 17 512
NorSea Kundesenter	Bestilling.dusavik@norseagroup.com	0047 4000 6555

4.2 Maritimt sikringsnivå

Skipet skal minimum ha samme sikringsnivå som havneanlegget ved anløp. Avvik vil varsles til Kystverket og kan føre til sanksjoner mot fartøyet. For spørsmål kontakt PFSO, NorSea Security eller Kundesenteret.

4.3 Sikringsavtale (DOS - declaration of security)

Sikringsavtale/DOS er kun nødvendig dersom skipet har høyere sikringsnivå enn havneanlegget, eller dersom det har vært en konkret trussel eller sikringshendelse som krever dette.

4.4 Skip uten ISSC-sertifikat

Se kapitel 7.3.

4.5 Personell adgang og kjøretillatelser

Det er krav om kontroll av tilgangen til ISPS området. Både personer og kjøretøy skal registreres før de kan passere inn. Personell som ikke kan fremvise gyldig identifikasjon blir bortvist fra området og sikringsleder /PFSO blir varslet.

Adgangskort skal bæres synlig ved ferdsel inne på området.

For selskap som har jevnlig ferdsel inne på området skal det inngås en sikringsavtale. De vil da få tilgang til systemet for bestilling av kort og kjøretillatelser.

Besøkskort og kjøretillatelser for sporadisk adgang eller for kortere perioder fås ved å kontakte Security.

Se kapitel 7.2.

4.6 Forsyninger til fartøyet

Forsyninger kan bli transportert til kai innenfor gjeldende sikkerhets regler. Transportøren skal innom vakt/security for registrering i forkant. Fartøyets kraner kan brukes til å laste/losse egne forsyninger og reservedeler, men det skal ikke løftes utstyr som kan avgi gnist som uten at dette er klarert med Logistikk og Operasjonssenter.

Ved større prosjekter og stor aktivitet må fartøyet vurdere behov for etablering av Parkeringsplasser i tilknytning til kaien. Fartøyet vil være ansvarlig for samordning mellom de ulike virksomheter av slike oppdrag.

4.7 Dykking

Det tillates ikke at dykkeoperasjoner ved kai iverksettes uten at dette godkjent på forhånd. Ved evt. høyning av sikringsnivå vil spesielle regler gjelde.

4.8 Fisking og teinefisking

Fisking fra kai eller båt innenfor 100 meter fra land er ikke tillatt.

4.9 Bruk av droner

Bruk av drone må være i henhold til myndighetskrav. Havneanlegget skal ha melding i forkant dersom slik aktivitet er planlagt.

5 Bulk og bunkeroperasjoner

5.1 Generelt

Alle operasjoner ved NorSea sine kaier skal gjennomføres i henhold til gjeldende regelverk og anbefalinger i relevante dokumenter som ISGOTT og GOMO.

Sikkerhetssoner ved bunkring er normalt 20 meter fra fartøy og all annen aktivitet skal stanses om ikke annet er avklart på forhånd.

5.2 Ship/shore check for bunker lasting/lossing

Før oppstart bunkring MGO vil en representant fra NorSea, enhet Bulk, be om en gjennomgang og signering av Ship/Shore Safety Check List.

Informasjonen i sjekklisten formaliserer samarbeidet mellom fartøyets representant og personell på land. Det skal være enighet om alle relevante punkter før operasjonen kan begynne. Sikkerhetsdatablad er tilgjengelige ved forespørsel og farer forbundet med håndtering av enkelte gods skal diskuteres før oppstart av operasjonen.

Avtalene som er gjort via dette dokumentet og andre er gyldig så lenge fartøyet ligger til kai. Endringer eller fravik må gjøres skriftlig.

Alle punkter i Ship/Shore Check List må følges kontinuerlig, og punktene skal sjekkes formelt i intervaller som ikke overstiger fire timer.

Ved nødssituasjon i forbindelse med bulk/bunker operasjoner skal alle pumper stoppes umiddelbart. Gjenopptakelse av operasjonen skal ikke skje før det har blitt enighet mellom begge parter.

5.3 Slanger og kuplinger

Fartøyet er ansvarlig for å kontrollere egne slanger i henhold til ISGOTT standard. Sertifikater skal være tilgjengelig for sjekk før operasjon starter.

Fartøyet har ansvaret for at slangene er lagt ut og er koblet/frakoblet på en forsvarlig måte.

Personell fra NorSea, enhet Bulk, skal forsikre seg at slangene kobles/frakobles på land.

5.4 Bulk- / bunkringhastinghet

Det skal gjennomføres en Før Jobb Samtale (FJS) før operasjonen starter. Her skal maksimum hastighet på lasting og lossing bestemmes. Denne hastigheten kan aldri overstige linjenes maksimum strømningsrate.

Det skal tas hensyn til behovet for tiltak når det håndteres produkter som er definert som statiske akkumulatorer.

Hvis behovet oppstår, skal det også bli enighet om prosedyrer for å toppe tank på land/fartøy.

5.5 Lastemengder

Fartøyet skal rapportere mengde produkt som er losset/lastet pr time, hver time. Terminalen sammenligner med tilsvarende rapporter fra land.

Skulle det oppstå større avvik i disse tallene skal operasjonen stoppes og årsakene kartlegges før man fortsetter/fullfører operasjonen.

5.6 Begrensninger i operasjon

	Stopp i kran operasjoner	Stopp i laste og losse operasjoner.	Koble fra Slanger	Forlate kaiene (Generelt)
Vindhastighet	I henhold til kran spesifikke begrensninger eller hva kranfører bestemmer ut fra type last som skal håndteres.	22 m/s eller når kapteinen beordrer det	24 m/s eller når kapteinen beordrer det	28 m/s
Lyn	Løfteoperasjoner med mobilkraner skal stanses ved nærværende tordenvær.	Bulk/bunker operasjoner skal stanses når det er fare for lyn nedslag. Tank åpninger, ventilasjons systemer og ventiler må stenges.		
Bølgehøyde		Hvis bølger skaper så stor bevegelse i fartøyet at arbeidet ikke lenger kan fortsette på et akseptabelt sikkerhetsnivå skal		Det skal vurderes å slippe fartøyet fra kai ved store bølgehøyder. Dette punktet gjelder uavhengig av vindhastighet

		operasjonen stoppes		
Generelt	Begrensninger i forhold til vind eller bølgehøyde kan variere ut fra type og størrelse på fartøy. Dette skal avklares mellom fartøyets kaptein og Logistikk og Operasjonssenter og kommuniseres i linjen.			

5.7 Nødstopp

Nødstopp ved levering av MGO foregår via en manuell, elektrisk nødstoppbryter som overleveres fra land til fartøyet og betjenes av fartøyet. Denne nødstoppen aktiverer en ventil som er plassert på landtankene. Tas denne i bruk skal terminalansvarlig varsles umiddelbart via UHF radio.

Nødstopp for muddlasting, baseoljer, brine og tørrstoff foregår via radiokontakt og manuell ventilbetjening.

5.8 Sekundære fartøy – Fortøyning langsmed annet fartøy

Et fartøy har ikke tillatelse til å legge seg på utsiden av annet fartøy og utføre aktivitet uten at dette på forhånd er godkjent av Logistikk og Operasjonssenter.

Overførsel av last, bulk og bunkers mellom fartøy (ship-to-ship) koordineres av Logistikk og Operasjonssenter som evt. involverer enhet Bulk og bunkers.

Ved overførsel av større mengder (> 6 m³) væske med lavt flammepunkt, skal fartøy informere lokalt brannvesen og Logistikk og Operasjonssenter. Logistikk og Operasjonssenter skal også informere Varslingssentral om tidspunkter for aktiviteten.

5.9 Drikkevann (FW)

Drikkevann bestilles via NorSea, enhet Bulk. Eventuelle behov for vannprøver må forhåndsbestilles.

5.10 Portabelt elektrisk utstyr, inkludert telefon

I henhold til ISGOTT standard skal kun godkjent EX utstyr være i bruk under bunkers operasjoner.

6 Bruk av landstrøm på kai

Landstrøm er tilgjengelig på de fleste av våre kaier langs kysten. Vi oppfordrer til å bruke vårt landstrømanlegg for alle som har mulighet slik at vi sammen reduserer CO₂-avtrykket på våre baser, samt ivaretar biodiversiteten i havet rundt oss.

Tilgjengelighet / plassering av landstrøm vises i kai oversikt.

Våre landstrømanlegg leverer 50 eller 60 Hz og 440 eller 690 V.
Maks effektuttak 750 kVA. Anleggene kan lastes fullt ut samtidig.

6.1 Tilkobling / bruk av anleggene

- Før første gangs bruk må bruker bestilles: send navn på skip, eier, e-post og mobilnummer til: bestilling.dusavik@norseagroup.com
- Trommelen på kaikanten er utstyrt med skjerm som har oppslagsmeny.
- Logg deg inn med skipsnavn på betjeningsskjermen.
- Velg aktuell spenning og frekvens på skjermen.
- Tilkoblingsprosedyren står også på trommel
- Ved frakopling registreres forbruket, faktura sendes direkte til rederiet.

- Feil eller skader på anlegget skal varsles så snart som mulig

6.2 Kontaktinfo for landstrøm

Espen Dale	Espen.dale@norseagroup.com	0047 45230737
Thomas Tjelta	Thomas.tjelta@norseagroup.com	0047 46838110

6.3 Fartøyansvar

Alle fartøy som kobler seg til må være kompatibelt med, og ha grensesnitt iht. NEK/IEC 80005-3. Fartøyet er selv ansvarlig for egen verifikasjon.

Ved tvilstilfeller kan man be om bistand fra selskap/konsulenter med kunnskaper rundt standarden og fartøysinstallasjoner.

NorSea Logistics AS svarer ikke for skader og / eller kostnader knyttet til feil bruk, strømbrudd, eller bruk av anlegget uten at fartøyet systemer er kompatibelt og iht. NEK IEC 80005-3.

7 Ankomstkommunikasjon

7.1 Kaibestilling – ankomstmelding

Fartøy på vei til NorSea terminal skal gi ankomstmelding senest 48 timer før ankomst, eller umiddelbart når fartøyet forlater siste havn/installasjon. Ankomstmelding legges inn i «Safe Sea Net»

Kai bestilles pr. E-post hos Logistikk og Operasjonssenter innenfor ordinær arbeidstid (8-16). Utenfor ordinær arbeidstid, kontaktes vakttelefon.

Følgende informasjon skal oppgis ved bestilling av kaiplass:

- Navn på fartøy
- Navn på oppdragsgiver/operatørselskap
- Navn og tlf. til ansvarlig kontaktperson/agent for oppdraget under hele liggetiden.
- Faktureringsinformasjon kai/ISPS avgift
- Forventet ankomsttid (ETA)
- Forventet liggetid (ETD)
- Type oppdrag (losse-laste-mobilisering / ressursbehov)
- Behov for bunkring (Vann-MGO-annet)
- Behov for avfallshåndtering

Logistikk og Operasjonssenter vil bekrefte når kai er tildelt.

7.2 Personadgang / Mannskapslister

Før ankomst skal fartøy sende mannskapslister (mannskapslister).

7.3 Kaibestilling – ankomstmelding for ikke-ISSC-godkjente fartøy

Bestilling av kai og krav til oversendt informasjon gjelder som pkt. 5.1.

For fartøy uten ISSC (ISPS) godkjenning skal anløp godkjennes på forhånd av PFSO. Det skal bla. avklares ansvar og oppgaver for å sikre at anløpet gjennomføres på en måte slik at integritet til andre fartøy til kai ivaretas.

For fartøy uten ISSC (ISPS) som har fast anløp vil det være mulig å inngå sikringsavtale.

Informasjon for anløp:

- Det skal være utpekt en ansvarlig person om bord som kjenner til rutiner ved havneanlegget og som har ansvar for oppholdet.
- Lossing/lasting skal være klarert før anløp.
- Mannskap skal oppholde seg om bord i fartøyet under oppholdet. Avvik fra dette skal klareres med Security (PFSO)
- Besøk eller mannskapsbytte skal klareres med Security (PFSO)

7.4 Avfallshåndtering

Les avfallsplanen her: [Avfallsplan](#)

NB! Dersom det er detektert gassatmosfære (H2S eller Hydrokarbon atmosfære) om bord i fartøyet før ankomst, skal fartøyet følge rutiner for dette – ref. Vedlegg 4.

8 Innseiling til havneanlegget – lostjeneste – ankring

8.1 Innseiling



8.2 Lostjeneste

Fartøy i rute til og fra havneanlegg skal følge gjeldende regelverk når det gjelder bruk av los i norsk farvann. En kopi av dette regelverket kan fås av lostjenesten og er ellers tilgjengelig på www.kystverket.no.

8.3 Ankring og venteområder

Ved behov for oppankring, kontakt Havneansvarlig for godkjente ankingsområder.

9 Kaianlegget

	Lengde	Ro-ro	Ductalb	Dybde	Last	Punktlast	Høyde Euref89	Landstrøm
Kai 1	110 m	-	-	10 m	10 t/m ²	70 t/m ²	-	Ja
Kai 2A	122 m	-	-	13 m	10 t/m ²	70 t/m ²	K + 2,4	Ja
Kai 2B	122 m	-	-	13 m	10 t/m ²	70 t/m ²	K + 2,0	Ja
Kai 3	71 m	11 m	-	8 m	10 t/m ²	70 t/m ²	K + 1,75	Ja
Kai 4	72 m	-	-	8 m	10 t/m ²	70 t/m ²	K + 1,8	Ja
Kai 5	72 m	-	-	8 m	10 t/m ²	70 t/m ²	K + 1,8	Ja
Kai 6	117 m	-	-	8,4 m	10 t/m ²	70 t/m ²	K + 1,75	Ja

10 Fortøyning

10.1 Generelt

Fartøy skal utvise aktsomhet når man legger til kai for å unngå skader på kai eller fenderverk. Det må tas hensyn til mye friksjon i dekkene slik at det ikke oppstår noen farlige situasjoner. Fartøy med egne faste fendere må passe på at disse ikke skader fenderfester på kai. Eventuelle skader på kai eller fenderverk skal rapporteres umiddelbart til Varslingsentral (Portvakt).

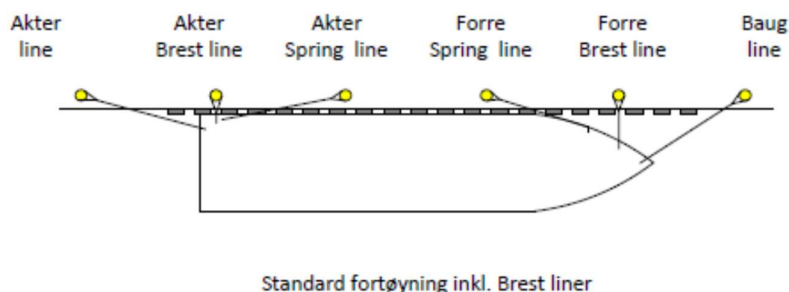
Fortøyningspunkter er lokalisert langs alle kaier. (Se vedlagte skisser).

Kai info er tilgjengelig på våre hjemmesider: www.norseagrop.com

Det er ikke satt noen begrensninger på fartøys lengde eller bredde, men for større fartøy som krever fortøynings arrangement utover vanlig fortøyning, skal havnen varsles i god tid for utarbeidelse av fortøyningsplan.

Generelle retningslinjer for fortøyning:

- Brest liner bør orienteres så vinkelrett (perpendikulært) som mulig på den langsgående senterlinje av fartøyet, og plasseres så langt akter / forut som mulig.
- Spring liner bør orienteres så parallelt som mulig på den langsgående senterlinje av fartøyet.
- Fortøyningslinenes vertikale vinkel bør holdes på et minimum.
- Generelt bør fortøyningsliner av samme størrelse og type (materiale) brukes til alle liner. Dersom dette ikke er mulig på grunn av det tilgjengelige utstyr, bør alle liner i den samme «tjeneste», dvs. brest liner, spring liner, baug / akter liner osv. være av samme størrelse og type. For eksempel kan alle spring liner være wire og alle brest liner syntetiske.
- Fortøyningslinene bør anordnes slik at alle liner i samme «tjeneste» er i omtrent samme lengde mellom fartøyet vinn og pullert på land. Line elastisitet varierer direkte med linelengde og kortere liner vil da ta mer belastning.



Fartøy skal benytte seg av godkjent fortøyningspersonell på land.
Kontakt for bestilling av fortøyning: NorSea kundesenter eller NorSea Security.

Godkjent fortøyningspersonell skal kunne dokumentere kunnskap om HMS på baseområdet, gjennomgang av relevant fortøyningsprosedyre samt kunne dokumentere gjennomgang av risikoanalyse som gjelder for fortøyning.

Kommunikasjonsmetode avtales før fortøyningen starter. Kapteinen er ansvarlig for å forsikre seg at fartøyet ligger forsvarlig fortøyd gjennom hele oppholdet og sørge for at alle fortøynings liner fungerer og er godt strammet til i tilfelle værforholdene skulle endre seg.

Ved behov (evt. krav fra NorSea, rederi, forsikringsselskap, myndigheter eller kaptein) vil det bli utarbeidet fortøyningsprosedyre som godkjennes av partene eller sertifiseringsorgan før ankomst fartøy.

NorSea har gjennom sine samarbeidspartnere anledning å gjøre fortøyningsanalyser, samt få disse godkjent om nødvendig (typisk ved fortøyning av Større fartøy, Semi-submersible etc.)

10.2 Slepefartøy

Det er ikke satt krav til bruk av slepefartøy ved fortøyning.

Det er kapteinen på fartøyet som har ansvaret for at fortøyning skjer på en forsvarlig måte.

Havneanleggets krav til slepefartøy/tug kan øke i henhold til los, fartøyets manøvreringsevne og vær forhold.

Det er ikke krav om å montere opp «Emergency Tow Off» wirer (ETOPS eller "fire wire") til bruk i tilfelle behov for akutt slep av fartøy fra kai. Dette er fortsatt et punkt på ISGOTT sjekklister, men OCIMF anbefaler at denne praksisen avsluttes. Fartøyets kaptein må selv avgjøre om dette skal installeres på sitt fartøy.

11 Ansvarsfordeling

11.1 Jurisdiksjon

Norge har underskrevet en intensjonsavtale for havnestatskontroll. Dvs. at det kan forekomme inspeksjoner av terminalen, så vel som av fartøy.

Disse inspeksjonenes formål er å avdekke om fartøyene/terminalen møter alle relevante nasjonale / internasjonale standarder.

11.2 Betingelser for aksept

Fartøyets kaptein er ansvarlig for at alle fartøyets operasjoner foregår i samsvar med myndighetskrav, beste praksis og relevante standarder.

11.3 Ansvarsfordeling

Ansvar for sikker gjennomføring av operasjoner når fartøy ligger til kai hos NorSea ligger hos fartøyets Kaptein og NorSea sin representant, eller ansvarlig representant for andre selskaper som opererer på kaien.

En sikker jobb gjøres best med godt samarbeid, koordinering og god toveis kommunikasjon mellom alle involverte. Alle operasjoner skal gjennomføres med felles forståelse.

Fartøyets mannskap skal være innforstått med at ansvaret for lasting og lossing om bord på fartøyet ligger hos fartøyets Kaptein.

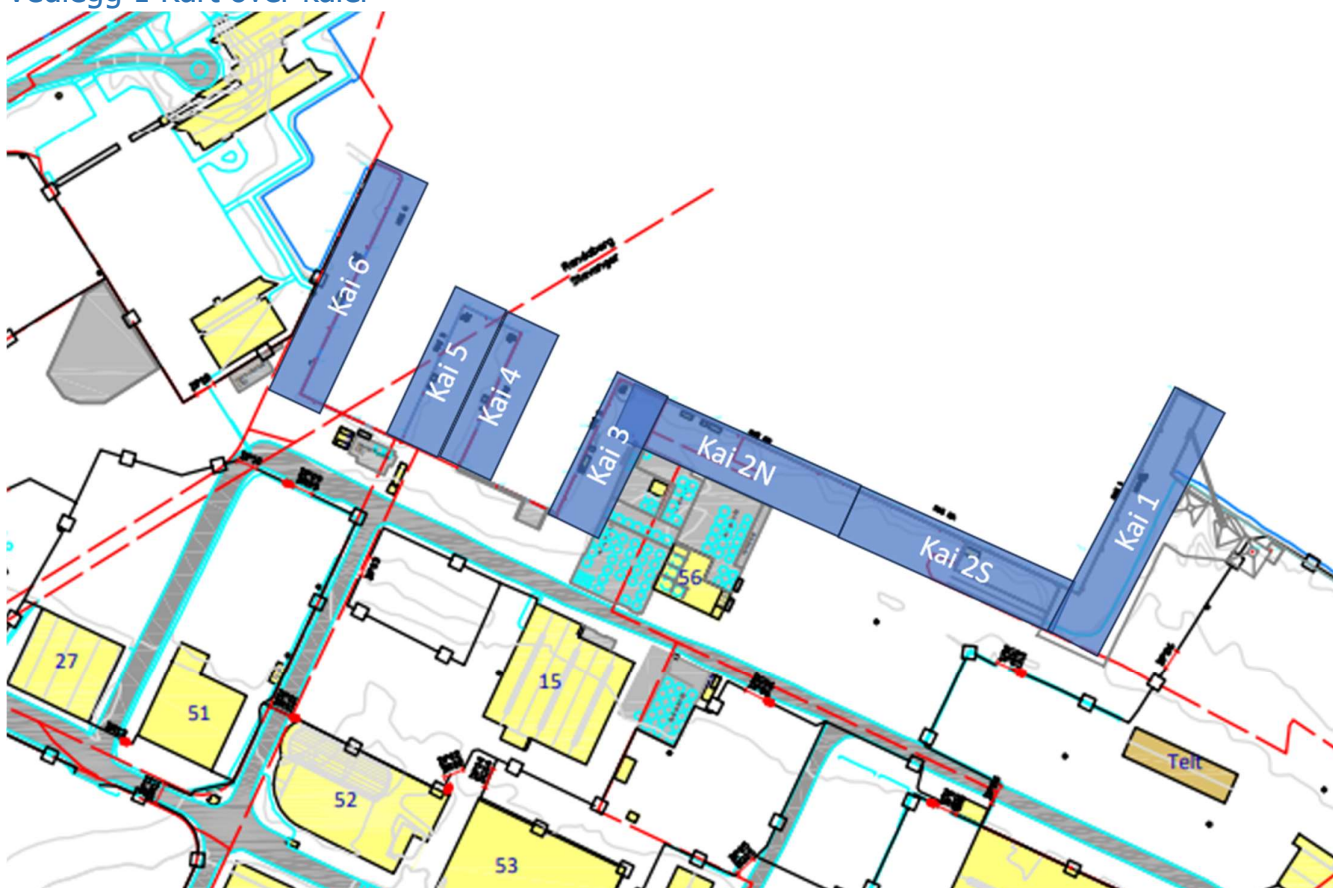
Fartøyet har ansvaret for å sikre en sikker forbindelse mellom alt overførings utstyr inn til fartøyets tanker/lasterom.

Fartøyet har ansvar for lossing av produkter og utslipp av oljeprodukter fra fartøyet.

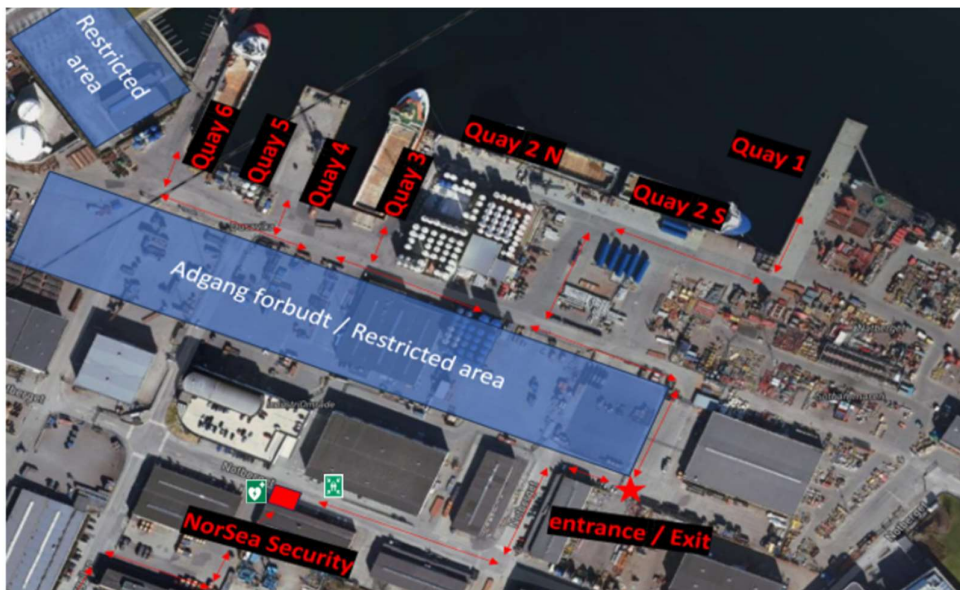
12 Vedlegg

Vedlegg 1	Kart over kaier
Vedlegg 2	Gangbanekart
Vedlegg 3	Beredskapskart
Vedlegg 4	Nød instruks for NorSea (Lokasjon) (Norsk/Engelsk)
Vedlegg 5	Typer adgangskort
Vedlegg 6	Rutiner ved oppstått gassatmosfære om bord i fartøy før ankomst

Vedlegg 1 Kart over kaier



Vedlegg 2 Gangbanekart



 Møtepunkt ved evakuering / Evacuation Muster Point

 Hjertestarter / Defibrillator

24/7 NorSea Security / 24/7 Emergency Response Center

+47 46417512 eller/or +47 51853220

norseasecurity@norseagroup.com

Gå til portal for mer info/
Enter web page for additional
information

<https://norseagroup.com/en/bases/norsea-stavanger>



Vedlegg 3 Beredskapskart



Vedlegg 4 Nødinstruks



Nødinstruks

Hva gjelder:

- Enhver som skal oppholde seg eller arbeide på baseområdet skal gjøre seg kjent med gjeldende **Beredskap-, HMS- og Sikringsrutiner**.
- Under er **Varslingsrutiner** som gjelder i tilfelle behov for innsats fra **Interne** eller **Eksterne** beredskapsressurser ved hendelser innfor **Brann/utslipp, Sikring** eller **Helse** på baseområdet.

Gjør deg kjent med lokale varslingsrutiner slik at varsling kan gjennomføres raskt og effektivt om behov skulle oppstå. (Viktig tema i «Før Jobb Samtale» - FJS)

Mer informasjon selskapet på våre nettsider: <https://norseagroup.com>

Ved varsling

- Hvem er melder?
- Hva har hendt?
- Hvor? (nøyaktig stedsangivelse kai/bygg Nr.)

 Brann/ Utslipp   110	Politi   112	Helse   113
--	--	---

Nødnummer lokalt: «Sett inn telefonnummer for lokasjon»

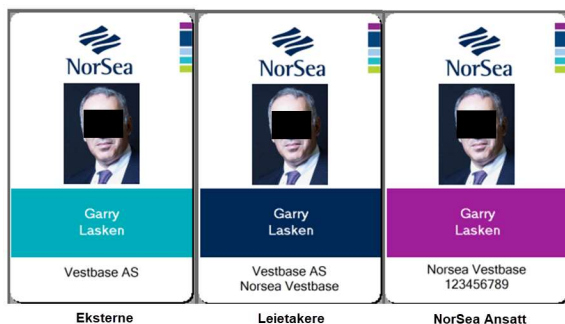
Før hjelpen ankommer:

• Varsle dine kollegaer ved brann • Lukk dører og vinduer i bygg, • Bruk godkjente nødutganger (Ikke benytt heis) • Prøv å slukke (Hvis mulig) • Ved evakuering - møt på avtalt Møteplass • Vis vei for utrykningskjøretøyer	• Informer kollegaer etter behov • Ved evakuering - møt på avtalt møteplass • Vis vei for utrykningskjøretøyer	• Gi nødvendig førstehjelp ved behov. (Prioriter) • HLR = 2 innblåsninger x 30 komp • Vis vei for utrykningskjøretøyer
---	--	--

Brann, Politi og Ambulanse vil normalt ankomme 8-20 minutter etter at varsling er gjennomført. Hvis lokalt nødnummer benyttes vil de kalle ut **lokalt industrivern** (dersom tilstede), som tar hånd om førsteinnsats inntil nødetater ankommer skadested. De vil også organisere at noen ledsager utrykningskjøretøylene ved ankomst hovedport. Ved behov vil de sørge for mobilisering av 2. linje beredskapsstab.

Vedlegg 5 Typer adgangskort

Permanent adgang:



GODKJENT ID FOR UTSTEDELSE:

- Førerkort
- Førerkort på app
- Pass
- Bankkort m/ bilde
- Firmakort m/bilde (Definert)

Midlertidig adgang:



Besøkende

GODKJENT ID FOR UTSTEDELSE:

- Førerkort
- Førerkort på app
- Pass
- Bankkort m/ bilde
- Firmakort m/bilde (Definert)

Vedlegg 6 Rutiner ved oppstått gassatmosfære om bord i fartøy før ankomst

Nr	Beskrivelse forhold	Ansvarlig	Kommentar
01	Fartøyet skal informere NorSea Logistikk og Operasjonssenter om gass atmosfære i god tid før anløp . Meldingen skal minimum inneholde: - Type gass - Hvor gass befinner seg på fartøyet - Konsentrasjon (PPM) - Tiltak som gjøres på fartøy før anløp	Fartøyets kaptein	Logistikk og Operasjonssenter kontakt: tlf.
02	Ved mottak av slik melding fra fartøy skal NorSea Logistikk og Operasjonssenter sørge for: - At fartøyet ikke tildeles kaiplass/tillates anløp før mottak eller behandling av den gassbefengt væske er avklart. - Fartøy tildeles kaiplass basert på vindretning og gass atmosfære på fartøy. - Sammen med fartøyets Kaptein beslutte om fartøyet skal ligge med STB eller BB til kai. (For å minske sannsynlighet for eksponering av gass for mannskap/ personell i land.)	NorSea (lokasjon) Logistikk og Operasjonssenter	Hvis stort volum eller usikkerhet omkring dette skal skipets kaptein informere lokale beredskapsmyndigheter eller involvere lokale HMS ressurser (Eksempelvis Industrivernet) via NorSea Logistikk og Operasjonssenter. Ref. til: FOR-2009-06-08-602 - Forskrift om håndtering av brannfarlig, reaksjonsfarlig og trykksatt stoff samt utstyr og anlegg som benyttes ved håndteringen». https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2009-06-08-602/KAPITTEL_4#§27
03	Når fartøyet har fått tildelt kaiplass skal det: - Fortøyningspersonell skal informeres om gass faren og rett type personlig verneutstyr som må benyttes (Hvilken type filter til maske?). - Etableres et avsperrert område på kai – før fortøyning. - NorSea Logistikk og Operasjonssenter skal informeres og godkjenne oppstart før behandling av gassbefengte tanker eller tømning av fartøy starter.	Utførende avfalls-leverandør (SAR, MWM, NG Franzefoss eller andre)	- Utførende skal ha godkjent prosedyre for oppdraget som gjøres enten dette gjelder behandling på fartøyets tanker eller lossing til transport/lager tanker eller tankbiler på land - Alternativt kan mangel på prosedyre kompenseres med en godkjent Sikker Jobb Analyse som tar for seg alle sekvenser hvordan man velger å gjennomføre oppdraget. - NB! Det må tas hensyn til vindretning
04	Hvis gassatmosfære oppstår/ oppdages når fartøyet ligger til kai skal det umiddelbart opprettes: - Info til NorSea Logistikk og Operasjonssenter - Sperresone på kai i sikker avstand fra opphavet	Fartøyets kaptein	Kontrollspørsmål for å sikre tilstrekkelig avsperring: - På dekk? - Tanker? - Hvor er luftingen til tankene? - Vindretning?