Nedenfor gjengis den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS) kapittel VI om frakt av last og brennolje, slik Sjøfartsdirektoratet tolker denne delen av konvensjonen tatt inn i konsolidert utgave 2020.

KAPITTEL VI

FRAKT AV LAST OG BRENNOLJE

Del A

Generelle bestemmelser

Regel 1 Anvendelse

1 Med mindre annet er uttrykkelig fastsatt, får dette kapittelet anvendelse på frakt av last (unntatt flytende stoffer i bulk, gass i bulk og de aspekter ved frakt som dekkes av andre kapitler) som på grunn av den spesielle fare de utgjør for skip eller de ombordværende, kan kreve særlige forholdsregler på alle skip som omfattes av disse regler, samt lasteskip med bruttotonnasje under 500**.** For lasteskip med bruttotonnasje under 500 kan likevel administrasjonen, hvis den den anser at farvannets skjermede karakter og sjøreisens omstendigheter er slik at anvendelsen av ethvert bestemt krav i del A eller B i dette kapittelet anses som urimelig eller unødvendig, iverksette andre effektive tiltak for å sikre disse skipenes påkrevde sikkerhet.

2 For å utfylle bestemmelsene i del A og B i dette kapittelet skal hver kontraherende stats regjering påse at det gis egnet informasjon om lasten og stuing og sikring av denne, med særlig angivelse av forholdsregler som er nødvendig for sikker frakt av slik last.[1]

Regel 1-1 Definisjoner

Med mindre annet er uttrykkelig fastsatt, gjelder følgende definisjoner i dette kapittelet:

1 *«IMSBC-koden»* betyr Det internasjonale regelverket for sikker frakt til sjøs av fast bulklast (International Maritime Solid Bulk Cargoes), vedtatt av organisasjonens Sjøsikkerhetskomité ved resolusjon MSC.268(85), med eventuelle endringer foretatt av organisasjonen, forutsatt at slike endringer vedtas, trer i kraft og får virkning i samsvar med bestemmelsene i artikkel VIII i denne konvensjonen om endringsprosedyrene som gjelder for vedlegget, med unntak av kapittel I.

2 *«Fast bulklast»* betyr all last som ikke er flytende eller gassformig, og som består av en kombinasjon av partikler, granulert materiale eller materiale i større biter, generelt enhetlig i sin sammensetning, og som lastes direkte inn i lasterommene i et skip uten noen annen form for innpakking/oppdeling.

---

[1] Det vises til:

.1 «Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing» (resolusjon A.714(17) med endringer),

.2 «Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes, 2011» (2011 TDC Code) (resolusjon A.1048(27)), «Guidance note on precautions to be taken by the masters of ships of below 100 metres in length engaged in the carriage of logs» (MSC/Circ.525) og «Guidance note on precautions to be taken by masters of ships engaged in the carriage of timber cargoes» (MSC/Circ.548), og

.3 IMSBC-koden (resolusjon MSC.268(85) med endringer).

Regel 1-2 Krav til frakt av annen fast bulklast enn korn

Frakt av annen fast bulklast enn korn skal være i samsvar med de relevante bestemmelsene i IMSBC-koden.

Regel 2 Informasjon om lasten

1 Avskiperen skal gi skipsføreren eller dennes representant hensiktsmessig informasjon om lasten, i tilstrekkelig tid før lasting til at de forholdsregler som måtte være nødvendig for forsvarlig stuing og sikker transport av lasten, kan iverksettes. Slik informasjon[2] skal bekreftes skriftlig[3] og med egnede fraktdokumenter før lasten lastes om bord i skipet.

2 Informasjon om lasten skal inneholde:

.1 når det gjelder stykkgods og last som transporteres i lasteenheter, en generell beskrivelse av lasten, lastens eller lasteenhetenes bruttomasse, og enhver spesiell egenskap ved lasten. For denne regels formål skal det gis informasjon om lasten i samsvar med underkapittel 1.9 i «Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.714(17), med endringer. Enhver slik endring i underkapittel 1.9 skal vedtas, tre i kraft og få virkning i samsvar med bestemmelsene i artikkel VIII i denne konvensjonen om endringsprosedyrene som gjelder for vedlegget, med unntak av kapittel 1,

.2 når det gjelder fast bulklast, informasjonen som kreves etter avsnitt 4 i IMSBC-koden.

3 Før lasting av lasteenheter om bord i skip, skal avskiperen sikre at slike enheters bruttomasse er i samsvar med bruttomassen som er oppgitt i fraktdokumentene.

4 Når det gjelder last som fraktes i en container[4], unntatt for containere som fraktes på en undervogn eller en tilhengervogn, når slike containere kjøres på eller av et roro-skip som foretar korte internasjonale reiser som definert i regel III/3, skal bruttomassen i henhold til nr. 2.1 i denne regelen verifiseres av avskiperen, enten ved å

.1 veie den pakkede containeren ved hjelp av kalibrert og sertifisert utstyr, eller

.2 veie alle pakker og lastelementer, inkludert massen til paller, dunnasje og annet sikringsmateriale som skal pakkes i containeren, og å legge containerens taramasse til summen av enkeltmassene, ved hjelp av en sertifisert metode godkjent av den kompetente myndigheten i den staten der pakkingen av containeren ble fullført.

5 Avskiperen av en container skal sørge for at den verifiserte bruttomassen[5] er oppgitt i fraktdokumentet. Fraktdokumentet skal være

.1 signert av en person behørig bemyndiget av avskiperen, og

.2 levert til skipsføreren eller dennes representant og til terminalrepresentanten i tilstrekkelig tid i forveien, som krevet av skipsføreren eller dennes representant, til å kunne brukes i utarbeidelsen av skipets stuingsplan[6].

6 Hvis fraktdokumentet, med hensyn til en pakket container, ikke oppgir den verifiserte bruttomassen, og skipsføreren eller dennes representant og terminalrepresentanten ikke har fått oppgitt den verifiserte bruttomassen til den pakkede containeren, skal den ikke lastes om bord i skipet.

---

[2] Det vises til «Form for cargo information» (MSC/Circ.663).

[3] Henvisning til dokumenter i denne regelen utelukker ikke bruk av overføringsteknikker for elektronisk databehandling (EDB) og elektronisk datautveksling (EDI) som et hjelpemiddel for papirdokumentasjon.

[4] Begrepet «container» bør anses som å ha den samme betydningen som definert og brukt i den internasjonale konvensjonen om sikre containere (CSC), 1972, med endringer, idet det tas hensyn til «Guidelines for the approval of offshore containers handled in open seas» (MSC/Circ.860) og «Revised recommendations on harmonized interpretation and implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended» (CSC.1/Circ.138/Rev.1).

[5] Det vises til «Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo» (MSC.1/Circ.1475).

[6] Dette dokumentet kan legges frem ved hjelp av EDB- eller EDI-overføringsteknikker. Signaturen kan være en elektronisk signatur eller kan erstattes av navnet, i blokkbokstaver, til personen som har fullmakt til å signere.

Regel 3 Utstyr til oksygenanalyse og gassdeteksjon

1 Når det fraktes en fast bulklast som kan avgi giftig eller brannfarlig gass eller forårsake oksygenmangel i lasterommet, skal det finnes et egnet instrument til måling av gass- eller oksygenkonsentrasjonen i luften, samt en detaljert bruksanvisning for dette. Et slikt instrument skal tilfredsstille administrasjonens krav.

2 Administrasjonen skal treffe tiltak for å sikre at skipsmannskapene får opplæring i bruken av slike instrumenter.

Regel 4 Bruk av pestisider om bord i skip[7]

Det skal tas egnede forholdsregler ved bruk av pestisider om bord i skip, særlig ved utrøyking.

Regel 5 Stuing og sikring

1 Last, lasteenheter[8] og lastetransportenheter[9] som fraktes på eller under dekk, skal være lastet, stuet og sikret slik at skade på eller fare for skipet og de ombordværende, samt tap av last overbord, unngås så langt som praktisk mulig under hele reisen.

2 Last, lasteenheter og lastetransportenheter skal være pakket og sikret inne i enheten slik at skade på eller fare for skipet og de ombordværende unngås under hele reisen.

3 Det skal tas egnede forholdsregler under lasting og transport av tung last eller last med unormale fysiske dimensjoner for å sikre at det ikke oppstår skade på skipets konstruksjon, og for å opprettholde tilstrekkelig stabilitet under hele reisen.

4 Det skal tas egnede forholdsregler under lasting og transport av lasteenheter og lastetransportenheter om bord på roro-skip, særlig med hensyn til sikringsarrangementer om bord på slike skip og på lasteenhetene og lastetransportenhetene, og med hensyn til sikringspunktenes og surringenes styrke.

5 Fraktcontainere skal ikke lastes til mer enn den største bruttovekten som er oppgitt på sikkerhetsskiltet i henhold til den internasjonale konvensjonen om sikre containere (CSC), med endringer.

6 All last, med unntak av faste og flytende bulklaster, lasteenheter og lastetransportenheter, skal lastes, stues og sikres under hele overfarten i samsvar med den lastesikringsmanualen som er godkjent av administrasjonen. I skip med roro-lasterom, som definert i regel II-2/3.41, skal all sikring av slik last og slike lasteenheter og lastetransportenheter i samsvar med lastesikringsmanualen være fullført før skipet går fra kai. Lastesikringsmanualen skal utarbeides etter en standard som minst er likeverdig med retningslinjene som er utarbeidet av organisasjonen[10].

Regel 5-1 Sikkerhetsdatablad for materialet

Skip som frakter olje eller brennolje, som definert i regel 1 i vedlegg 1 til den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensning fra skip, 1973, som endret ved den tilhørende protokollen av 1978, skal være utstyrt med

---

[7] Det vises til:

.1 «Revised Recommendations on the safe use of pesticides in ships» (MSC.1/Circ.1358)

.2 «Recommendations on the safe use of pesticides in ships applicable to the fumigation of cargo holds» (MSC.1/Circ.1264 med endringer), og

.3 «Revised recommendations on the safe use of pesticides in ships applicable to the fumigation of cargo transport units» (MSC.1/Circ.1361).

[8] Det vises til «Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing» (resolusjon A.714(17) med endringer).

[9] Det vises til IMDG-koden («International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code») (resolusjon MSC.122(75) med endringer).

[10] Det vises til «Revised Guidelines for the preparation of the Cargo Securing Manual» (MSC.1/Circ.1353).

sikkerhetsdatablader for materialet, på grunnlag av de anbefalingene som er utarbeidet av organisasjonen[11], før lasting av slik olje som bulklast eller bunkring av brennolje kan finne sted.

Regel 5-2 Forbud mot blanding av flytende bulklaster og produksjonsprosesser under sjøreiser

1 Den fysiske blandingen av flytende bulklaster under sjøreiser er forbudt. Fysisk blanding refererer til prosessen der skipets lastepumper og rørledninger brukes til å internt sirkulere to eller flere ulike laster med den hensikt å oppnå en last med en ny produktbetegnelse. Dette forbudet utelukker ikke at skipsføreren kan foreta lastoverføringer av hensyn til skipets sikkerhet eller vern av havmiljøet.

2 Forbudet i nr. 1 gjelder ikke for blanding av produkter til bruk i leting og utvinning av mineralressurser på havbunnen om bord på skip brukt ved slike operasjoner.

3 Enhver produksjonsprosess om bord på skip under sjøreiser er forbudt. Produksjonsprosesser referer til enhver tilsiktet operasjon der en kjemisk reaksjon finner sted mellom et skips last og enhver annen substans eller last.

4 Forbudet i nr. 3 gjelder ikke for produksjonsprosesser for laster til bruk i leting og utvinning av mineralressurser på havbunnen om bord på skip brukt ved slike operasjoner[12].

Del B

Spesielle bestemmelser for faste bulklaster

Regel 6 Last som kan godtas for transport

1 Før en fast bulklast blir lastet, skal skipsføreren ha mottatt omfattende informasjon om skipets stabilitet og om fordeling av lasten i standard lastetilstander. Slik informasjon skal gis på en måte som administrasjonen finner tilfredsstillende.[13]

Regel 7 Lasting, lossing og stuing av fast last i bulk[14]

1 I denne regelen menes med *«terminalrepresentant»* en person som er utpekt av terminalen eller et annet anlegg der skipet laster eller losser, og som har ansvar for arbeidsoperasjoner som foretas av vedkommende terminal eller anlegg med hensyn til det bestemte skipet.

2 For å gjøre skipsføreren i stand til å hindre at belastningene på skipets konstruksjonsdeler blir for store, skal skipet forsynes med et hefte som skal være skrevet på et språk som skipets offiserer med ansvar for laste- og losseoperasjoner er fortrolige med. Hvis dette språket ikke er engelsk, skal skipet forsynes med et hefte som også er skrevet på engelsk. Heftet skal minst inneholde

.1 stabilitetsdata, som fastsatt i regel II-1/5-1

---

[11] Det vises til «Recommendations for material safety data sheets (MSDS) for MARPOL Annex I oil cargo and oil fuel» (resolusjon MSC.286(86) med eventuelle endringer).

[12] Det vises til «Guidelines for the transport and handling of limited amounts of hazardous and noxious liquid substances in bulk in offshore support vessels» (resolusjon A.673(16) med endringer).

[13] Det vises til SOLAS regel II-1/5-1 om stabilitetsopplysninger som skipsføreren skal motta.

[14] Det vises til «Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers (BLU Code)» (resolusjon A.862(20) med endringer).

.2 rater og kapasitet for ballastoperasjoner

.3 høyeste tillatte overflatebelastning per arealenhet på tankenes topplater

.4 høyeste tillatte belastning per lasterom

.5 allmenne laste- og losseinstrukser med hensyn til styrken på skipets konstruksjonsdeler, herunder eventuelle begrensninger i forhold til de mest ugunstige driftstilstandene under lasting, lossing, ballastoperasjoner og reisen

.6 eventuelle særskilte restriksjoner, så som begrensninger i forhold til de mest ugunstige driftstilstandene som er pålagt av administrasjonen eller en organisasjon som er anerkjent av denne, hvis dette er relevant, og

.7 når styrkeberegninger er påkrevd, største tillatte krefter og momenter på skipets skrog under lasting, lossing og reisen.

3 Før en fast bulklast lastes eller losses, skal skipsføreren og terminalrepresentanten bli enige om en plan[15] som skal sikre at verdiene for tillatte krefter og momenter på skipet ikke overskrides under lasting eller lossing, og som skal omfatte rekkefølge, mengde og rate for lasting og lossing, idet det tas hensyn til laste- eller lossehastigheten, antall løp og skipets evne til å foreta ballastoperasjoner. Planen og eventuelle endringer i denne skal deponeres hos rette myndighet i havnestaten.

4 Skipsføreren og terminalrepresentanten skal sikre at laste- og losseoperasjonene utføres i samsvar med den avtalte planen.

5 Hvis noen av skipets grenseverdier som det vises til i punkt 2, blir overskredet under lasting eller lossing eller står i fare for å bli overskredet hvis lastingen eller lossingen fortsetter, har skipsføreren rett til å stoppe arbeidet og plikt til å melde dette forholdet til rette myndighet i havnestaten der planen er deponert. Skipsføreren og terminalrepresentanten skal sikre at korrigerende tiltak gjennomføres. Ved lossing skal skipsføreren og terminalrepresentanten sikre at lossemetoden ikke skader skipets konstruksjon.

6 Skipsføreren skal sikre at skipets personell kontinuerlig overvåker laste- og losseoperasjonene. Når det er mulig, skal skipets dypgående kontrolleres regelmessig under lasting eller lossing for å bekrefte de oppgitte tallene for tonnasje. Enhver observasjon om dypgående og tonnasje skal nedtegnes i en lastedagbok. Hvis det oppdages betydelige avvik i forhold til den avtalte planen, skal laste- og losseoperasjonene eller ballastoperasjonene eller begge deler tilpasses for å sikre at avvikene blir rettet opp.

Del C

Transport av korn

Regel 8 Definisjoner

Med mindre annet er uttrykkelig fastsatt, gjelder følgende for denne delen:

1 *«Kornkoden»* betyr Det internasjonale regelverket for sikker transport av korn i bulk (International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk), vedtatt av organisasjonens Sjøsikkerhetskomité ved resolusjon MSC.23(59), med eventuelle endringer foretatt av organisasjonen, forutsatt at slike endringer vedtas, trer i kraft og får virkning i samsvar med bestemmelsene i artikkel VIII i denne konvensjonen om endringsprosedyrene som gjelder for vedlegget, med unntak av kapittel I.

2 Betegnelsen *«korn»* omfatter hvete, mais, havre, rug, bygg, ris, belgfrukter, frø og bearbeidede former av disse, hvis adferd tilsvarer korn i sin naturlige tilstand.

[15] Det vises til «Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers (BLU Code) (resolusjon A.862(20), med endringer).

Regel 9 Krav til lasteskip som fører korn

1 I tillegg til ethvert annet gjeldende krav i disse regler, skal lasteskip som fører korn være i samsvar med kravene i Kornkoden, og inneha et godkjenningsdokument slik koden krever. I denne regelen skal kravene i Kornkoden betraktes som ufravikelige.

2 Et skip som ikke har et slikt dokument, skal ikke laste korn før skipsføreren påviser overfor administrasjonen eller lastehavnens kontraherende regjering på administrasjonens vegne, at skipet vil være i samsvar med kravene i Kornkoden i den lastetilstand det vil få.