

5-1-1986

Internationell sjösakerhetskonferens i Malmö

Lars Albert

Follow this and additional works at: http://commons.wmu.se/wmu_news

Recommended Citation

Albert, Lars, "Internationell sjösakerhetskonferens i Malmö" (1986). *WMU in the News*. 241.
http://commons.wmu.se/wmu_news/241

This News Article is brought to you courtesy of Maritime Commons. Open Access items may be downloaded for non-commercial, fair use academic purposes. No items may be hosted on another server or web site without express written permission from the World Maritime University. For more information, please contact library@wmu.se.

Internationell sjösäkerhetskonferens i Malmö

Av Lars Albèrt

The Nautical Institute har årligen i England genomfört sjösäkerhetskonferenser. I år har Institutet för första gången lagt sin säkerhetskonferens utanför England och till Malmö. I samarbete med World Maritime University genomfördes en konferens den 8-9 maj. I denna deltog de av WMU:s 160 elever som går på mera tekniskt inriktade kurser. Det gav konferensen en mycket internationell atmosfär. Diskussioner och debatter kom i hög grad att handla om de problem, som utvecklingsländerna ställs inför, då de skall bygga upp nationella organ för att övervaka sjöfarten.

I konferensen deltog från Europa och USA representanter för olika klassificeringssällskap, nationella sjöfartsmyndigheter och sjöbefälsskolor. I konferensen saknades enbart praktiskt taget helt representanter för rederier och personalorganisationer.

Det begränsade internationella deltagarantalet ansågs bero av ett flertal faktorer och som den främsta orsaken det kärva ekonomiska läget inom sjöfartsnärningen. Det kan dessutom vara svårt att marknadsföra en brittisk konferens utomlands. Vissa återbud berodde även på oron för radioaktiv strålning i vårt land.

IMO

Konferensen inleddes av generalsekretären för IMO, Mr Srivastava, som också är kansler för WMU. Han framhöll, att IMO har skapat mycket bra regler för internationell sjösäkerhet. Dessa rekommendationer har nu ratificerats av ett stort antal av IMO:s 128 medlemsstater.

Kunskapen om och tillämpningen av

IMO:s regler ökar. I detta avseende är WMU synnerligen betydelsefullt som ett hjälpmedel att utbilda personal, som kan genomföra efterlevnaden av IMO:s regler och skapa nationella sjöfartsmyndigheter i utvecklingsländerna.

Vidare framhöll Mr Srivastava betydelsen av den mänskliga faktorn och inte minst viktigt är, att utvecklingsländerna får tillgång till teknisk expertis, som kan hjälpa till att genomföra reglerna och utföra sakkunniga kontroller.

Efterlevnaden av IMO:s regler skall inte ske genom tvång utan baseras på frivillig medverkan. Det är inte frågan om att visa "tänderna" och att tillgripa kraftåtgärder.

Mr Y Sasamura från IMO redogjorde för

att IMO idag har 28 konventioner. I tabellen, figur 1, redovisas de viktigaste av dessa. För överskådligheten skall här inte tagits med olika tillägg till konventionerna av vilka det finns ett stort antal. Av tabellen framgår även vilka som trätt i kraft och hur många stater som har ratificerat dem.

IMO har dessutom gett ut omfattande regler och rekommendationer, som avser ett flertal områden, såsom konstruktion av fartyg, brandbekämpning, navigering, livräddning, radioutrustning, träning och utbildning, livräddning, lasthantering, oljespill och föroreningar. Många nationella myndigheter inkluderar dessa i sina bestämmelser. De kan även underlätta att få en likartad lagstiftning i olika länder inom sjösäkerhetsområdet.

Sjöfartsmyndigheter och klassificeringssällskap

Representanter för sjöfartsmyndigheterna i Danmark, England och Norge redogjorde för tillämpningen av nationella och internationella regler samt hur samverkan och växelverkan sker med klassificeringssällskapen. Vidare framhölls att den fortgående reduceringen av de egna sjöfartsnärningarna också kommer att medföra minskningar av den statliga sjöfartsadministrationen.

Representanter för ABS, DnV och Lloyds redogjorde för klassningssällskapens arbete och ändringar av sina bestämmelser för att samordna dem med internationella krav.

Under de senaste åren har uppföljningen och genomförandet av internationella krav skett allt mer systematiskt. En viktig åtgärd är den s.k. hamnstatkontrollen. Denna utförs

av nationella myndigheter på alla fartyg oberoende av fartygets nationalitet. Dessa kontroller har som mål att omfatta 25% av anlöpen i en hamn. De skall ske på ett slumpmässigt sätt inom vissa anvisningar. — I vissa länder förekommer att upp till 50% av utländska fartyg kontrolleras.

Denna kontroll är baserad på bestämmelser och krav från ILO, SOLAS, STCW, MARPOL och ILLC och avser att klargöra att fartyg med besättning uppfyller internationella standardkrav.

Samordning av kontroller

Utbyggnaden av sjösäkerhetsbestämmelser har nu fått en sådan omfattning att de måste samordnas bättre. Inom IMO avser man att

Figur 1

Tabell: Förteckning över "Status of Imo Conventions February 1986"

NAME OF IMO CONVENTIONS AND AMENDMENTS	Year into force	Contracting Number of countries	Parties Percent of World Tonnage
Convention on the Safety of Life at Sea AS 1974	1980	94	96
AS PROTOCOL 1978	1981	57	89
CONVENTION ON SOLAS 1974	1975	106	98
CONVENTION ON THE PREVENTION OF COLLISIONS AT SEA 1972	1977	95	96
STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS 1978	1984	50	72
CONVENTION FOR SAFE CONTAINERS 1972	1977	43	66
CONVENTION ON THE SAFETY OF FISHING VESSELS 1977	-	14	-
INTERNATIONAL MARITIME SATELLITE ORGANIZATION (INMARSAT) 1976	1979	45	81
CONVENTION ON MARITIME SEARCH AND RESCUE 1979	1985	23	39
CONVENTION ON POLLUTION FROM SHIPS (MARPOL) 1973/78	1983	38	79
CONVENTION ON LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE 1969	1975	57	-
CONVENTION FOR COMPENSATION FOR OIL POLLUTION DAMAGE 1971	1978	34	-
CONVENTION ON MARINE POLLUTION BY DUMPING 1972	1975	60	-
CONVENTION ON LENGTH MEASUREMENTS OF SHIPS (HAGUE) 1969	1982	72	92
CONVENTION ON THE FACILITATION OF INTERNATIONAL MARITIME TRAFFIC 1965	1967	54	-

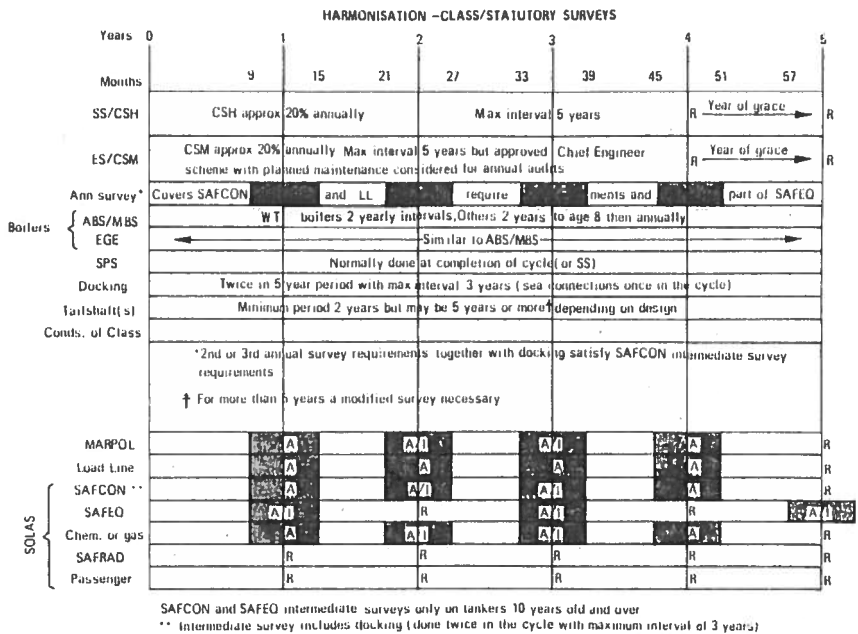


Fig 2 Förslag till samordning av bestämmelser inom sjösäkerheten /Lloyd's Register/

1988 hålla en särskild konferens om detta.

Lloyd's representant presenterade förslag till samordning enligt figur 2. Detta bygger på att fartyget har Continuous Survey CS och att den utföres jämnt fördelad över en 5 års period.

I detta finns inlagt "flexitider" eller "time windows" om 6 mån. Dessa skall ge ett tillräckligt spel för de årliga inspektionerna, så att de kan genomföras utan att nämnvärt hindra fartygets normala drift.

Den årliga klassningen kan då samordnas med

- kontroll av Safety Construction, SAFCON — certificate,
- inspektion av Load Line och certificate,
- kontroll av säkerhetsutrustning, eldsläckningsutrustning och t.ex. inert gas anläggning för tankers, gas carriers,
- kontroll enligt SOLAS om klassreglerna modifieras något.

Dessutom tillkommer MARPOL krav där klassen i vissa fall utför inspektionen.

Liberia

Ett föredrag, som handgripligt knöt an till praktiska svårigheter, hölls av Captain Crombie, chef för Marine Safety Department inom Liberian Bureau of Maritime Affairs.

Han framhöll, att de första IMO bestämmelserna, såsom SOLAS 74 och Load Line 66, var relativt enkla och lätta att kontrollera. Senare har utbyggnaden av alla olika bestämmelser medfört en ständigt ökad svårighet att genomföra kontroller.

Dessa kontroller utförs för Liberia-registrerade fartyg, inte av Liberias egna nationella myndigheter, utan sker under kontroll av en Liberia-organisation, som i sin tur anlitar expertis för att på kommersiell bas genomföra detta. Detta förfaringsätt är av samma slag som nu allt mer sker i de utvecklade länderna, där de nationella myndigheter i ökad utsträckning anlitar klassificeringssällskap för att fullgöra olika uppgifter.

Grunden i Liberias kontrollsystem är att fartyget måste ha gällande klass i ett av de sex klassningssällskap, som Liberia har godkänt.

För att förbättra kontrollen av fartyg och de experter som Liberia anlitar sker en ökad grad av uppföljning. Dessa kontrollmöjligheter har successivt byggts ut och utnyttjas datorer i hög grad för detta.

Under konferensen donerade talaren helt oväntat till WMU de datorprogram, som används för kontroll av fartyg, certifikat och behörigheter, vilket mycket uppskattades.

Debatt

Huvudfrågan under konferensen och det som diskuterades under den avslutande debatten var: *Vilka är de faktorer, som påverkar avvägningen mellan nationella sjöfartsmyndigheter och klassningssällskap med hänsyn till sjösäkerhetskrav.*

Ett flertal studerande framhöll, att deras länder saknar erfarenhet och sjöfartsteknisk

expertis. De skulle behöva hjälp med detta, men varje land har sina egna problem.

Även flera representanter för nationella myndigheter framhöll vikten av att själva utföra arbetet för att få erforderlig sakkunskap.

Flera talare berörde svårigheten att kontrollera mindre fartyg och speciellt fiskerifartyg, som i många fall saknar klass.

Internationellt har antalet klassningssällskap ökat mycket kraftigt. Det uppgavs, att det nu finns ca 40 st! Flera av dessa är starkt bundna till den egna nationen och utför även utomlands kontroller för det egna landets sjöfartsmyndighet. Detta tycks t.ex. gälla Polen.

I andra fall anses några av de nya klassningssällskapen inte alltid vara tillräckligt seriösa, vilket kan medverka till att försämrade klassningssällskapens vanligtvis goda renommé.

De kärva sjöfartstiderna och klassningssällskapens utvidgade verksamhet, mot t.ex. ökad konsultverksamhet, har även medfört risk för att de i vissa fall ansågs inte vara tillräckligt opartiska.

Avslutning

De sjösäkerhetstekniska konferenser, som the Nautical Institute tidigare anordnat, har varit välbesökta och behandlat aktuella säkerhetsproblem. De har medverkat till att ge Institutet den framskjutande roll, som det har fått inom den sjöfartstekniska världen, som en kvalificerad, saklig och opartisk institution, som ofta anlitas som "remissorgan". Institutet har fått en särställning och kan i flera avseenden liknas vid den, som Ingenjörsvetenskapsakademien, IVA, i tekniska-vetenskapliga sammanhang har i Sverige.

Genom denna konferens har Institutet på ett föredömligt sätt knutit an sin verksamhet till det Universitet, som utbildar morgondagens beslutsfattare inom detta område. Intrycket från konferensen är att man har lyckats i detta avseende.

Vad som saknades på konferensen var tillräckligt med synpunkter från den internationella sjöfart, som skall leva med alla dessa bestämmelser.

Vasabåtarnas nyförvärv



Det är jämnt tjugo år sedan AB Siljarederiet mottog sitt nya flaggskepp *Fennia* från Öresundsvarvet. *Fennia* väckte stor uppmärksamhet, färjan var av en förut skådade dimensioner och hade en mycket komfortabel inredning.

Fennia gick i Siljas trafik ända till 1983 och övertogs ett år senare av Jakob Lines. I höstas gjorde Vasabåtarna och Jakob Lines upp ett avtal om att byta fartyg, Jakob Lines fick *Fenno Express* och Vasabåtarna *Fennia*. Orsaken till bytet var i princip enkel: fartygen var antingen för stora eller för små för respektive rederi.

Innan *Fennia* den 25 april sattes in på sin nya linje Sundsvall-Vasa genomgick fartyget vissa ombyggnader och en allmän uppsnygning av de publika utrymmena. Efter dessa åtgärder räknar man med att fartygets standard motsvarar den på bolagets andra fartyg *Wasa Express* och *Botnia Express*. På Vasabåtarna anser man att *Fennia* åtminstone fem år framåt kommer att uppfylla kraven på linjen.

Ombyggnaden, som kostat omkring 17 miljoner mark, utfördes av Wärtsiläs reparationsvarv i Åbo. En stor del av arbetena utfördes av nybyggnadssidan i Perno som underleverantörsjobb för reparationsvarvet.

Eftersom *Fennia* tidigare endast hade 353 bäddplatser kom den viktigaste delen av ombyggnadsarbetena att bestå av byggandet av nya hyttavdelningar. Akterut på däck 6 och 7

Fortsätter på sidan 21



Uppfräschad cafeteria i "Fennia".

528–22

Rederierna byter till Interprime

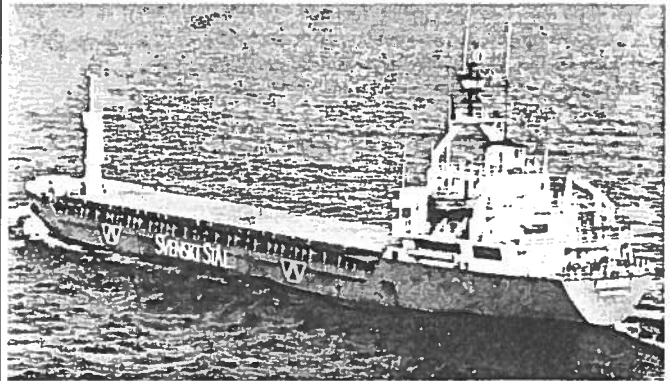
Multi-purpose Primer

CPA 099

Richard
Page; 12 and 13
contain a resume of the
work 8-9 May. Kindly pass
on this to G2 and PSV

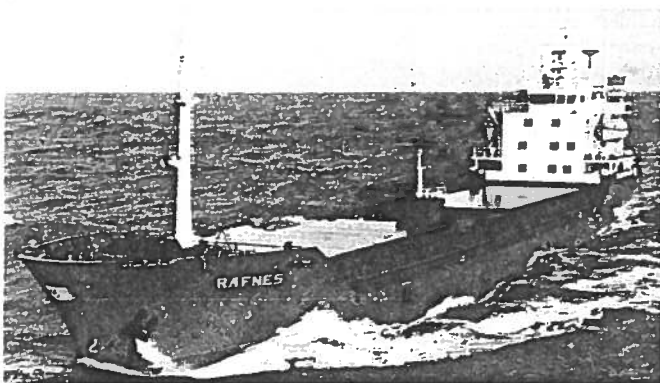
86-65-29 *Tina*

AB Nordsjöfrakt, Sverige



Efter omfattande utvärdering på bulkfartygen "Bergön" och "Toftön" används nu Interprime Multi-purpose Primer CPA 099 istället för klorkautschuk- och alkyd-primer vid underhåll ombord på AB Nordsjöfrakts fyra ro/ro-fartyg och sex bulkfartyg!

Jebesenrederierna, Norge



Jebesenrederierna, Norge, beslöt att, för sitt underhåll ombord 1985-1986, teckna avtal med International. Interprime Multi-purpose Primer CPA 099 är nu den enda Primern för underhåll ombord på Jepsengruppens mer än 70 fartyg!

ScanTugs AB, Sverige



ScanTugs AB har nu gått över till Interprime CPA 099 som allround primer för sin flotta bestående av ett sextiotal bogserbåtar och pramar.

International Paint

International Färg AB
Box 36082, 400 13 Göteborg
Tel 031-83 65 00

Filialkontor: STOCKHOLM
08-44 00 45