VEDLEGG 2

RESOLUSJON MSC.550(108)
(vedtatt 23. mai 2024)

KAPITTEL II-2
BYGGING – BRANNVERN, BRANNDETEKSJON OG BRANNSLOKKING

Del B
Hindring av brann og eksplosjon

Regel 4
Sannsynlighet for antenning

1 På slutten av nr. 2.1.7 slettes ordet «og», og på slutten av nr. 2.1.8 erstattes «.» med «, og».

2 Følgende nytt nr. tilføyes etter eksisterende nr. 2.1.8:

".9 brennolje som leveres til og brukes om bord på skip, skal ikke sette skipets sikkerhet i fare, påvirke maskineriets ytelse negativt eller være skadelig for personellet."

Del C
Branndempende tiltak

Regel 7
Deteksjon og alarm

5 Beskyttelse av rom i innredningen, arbeidsrom og kontrollstasjoner

3 Nr. 5.2 erstattes med følgende:

"**5.2 Krav til passasjerskip som transporterer mer enn 36 passasjerer**

Et fastmontert branndeteksjons- og brannalarmanlegg skal være slik installert og innrettet at det oppdager røyk i arbeidsrom, kontrollstasjoner og rom i innredningen, inkludert korridorer, trapper og rømningsveier i rom i innredningen. Røykdetektorer behøver ikke være installert i private bad og i bysser. Rom som har liten eller ingen brannrisiko, f.eks. tomrom, allment tilgjengelige toaletter, CO_2-rom og lignende rom, behøver ikke være utstyrt med fastmonterte branndeteksjons- og brannalarmanlegg. Detektorer installert i lugarer skal, når de aktiveres, også enten kunne avgi en lydalarm eller sørge for at en lydalarm avgis i rommet der de er plassert.

4 Avsnitt 5.5 (Lasteskip) erstattes med følgende: "**5.5**

Lasteskip

(Kravene i nr. 5.5 får anvendelse på skip bygget 1. januar 2026 eller senere. Skip bygget før 1. januar 2026 skal følge de tidligere gjeldende kravene i nr. 5.5.)

Rom i innredningen, arbeidsrom og kontrollstasjoner på lasteskip skal være beskyttet med et fastmontert branndeteksjons- og brannalarmanlegg og/eller et automatisk sprinkler-, branndeteksjons- og brannalarmanlegg som beskrevet nedenfor, avhengig av hvilken brannsikringsmetode som er valgt i henhold til regel 9 nr. 2.3.1.

5.5.1 *Metode IC*

Et fastmontert branndeteksjons- og brannalarmanlegg skal være slik installert og innrettet at det oppdager røyk i alle korridorer, trapper og rømningsveier i rom i innredningen, samt i alle kontrollstasjoner og lastekontrollrom.

5.5.2 *Metode IIC*

Et automatisk sprinkler-, branndeteksjons- og brannalarmanlegg av godkjent type som oppfyller relevante krav i IMOs regelverk for brannvernsystemer (FSS-koden), skal være slik installert og innrettet at det beskytter rom i innredningen, bysser og andre arbeidsrom, unntatt rom som ikke har vesentlig brannrisiko, som tomrom, sanitærrom osv. I tillegg skal et fastmontert branndeteksjons- og brannalarmanlegg være slik installert og innrettet at det oppdager røyk i alle korridorer, trapper og rømningsveier i rom i innredningen, samt i alle kontrollstasjoner og lastekontrollrom.

5.5.3 *Metode IIIC*

Et fastmontert branndeteksjons- og brannalarmanlegg skal være slik installert og innrettet at det oppdager brann i alle rom i innredningen og arbeidsrom og oppdager røyk i korridorer, trapper og rømningsveier i rom i innredningen, unntatt rom som ikke har vesentlig brannrisiko, som tomrom, sanitærrom osv. I tillegg skal et fastmontert branndeteksjons- og brannalarmanlegg være slik installert og innrettet at det oppdager røyk i alle korridorer, trapper og rømningsveier i rom i innredningen, samt i alle kontrollstasjoner og lastekontrollrom.

Regel 9
Begrensning av brann

6 Beskyttelse av avgrensninger av lasterom

5 Nr. 6.1 slettes, og de etterfølgende numrene omnummereres tilsvarende.

Del G –
Særlige krav

Regel 20
Beskyttelse av kjøretøyrom, spesiallasterom og roro-lasterom

6 Tittelen til regel 20 erstattes med følgende:

"**Regel 20 Beskyttelse av kjøretøyrom, spesiallasterom, åpne og lukkede roro-rom, samt værdekk beregnet på transport av kjøretøy**"

1 Formål

7 Nr. 1.1 erstattes med følgende:

".1 det skal finnes brannvernsystemer som skal gi skipet tilstrekkelig beskyttelse mot de brannfarene som er forbundet med kjøretøyrom, spesiallasterom og roro-lasterom, samt værdekk beregnet på transport av kjøretøy"

2 Generelle krav

2.1 Anvendelse

8 Følgende nytt nr. 2.1.3 tilføyes etter eksisterende nr. 2.1.2:

"2.1.3 Passasjerskip bygget før 1. januar 2026, inkludert de som er bygget før 1. juli 2012, skal også oppfylle kravene i regel 20 nr. 4.1.6, 4.4 og 6.2.3, som vedtatt ved resolusjon MSC.550(108)."

3 Forholdsregler mot antenning av brannfarlige damper i lukkede kjøretøyrom, i lukkede roro-lasterom og i spesiallasterom

9 Nr. 3.1.5 erstattes med følgende: "***3.1.5***

Permanente åpninger

I lasteskip skal permanente åpninger i sidekledningen, enden eller himlingen i lasterommet være slik plassert at en brann i rommet ikke utgjør noen fare for stuingsområder og innskipingstasjoner for redningsfarkoster eller for rom i innredningen, arbeidsrom og kontrollstasjoner i overbygninger og dekkshus over lasterommene."

4 Deteksjon og alarm

10 Følgende nytt nr. tilføyes under den eksisterende tittelen til avsnitt 4 (Deteksjon og alarm):

"Passasjerskip bygget før 1. januar 2026, inkludert de som er bygget før 1. juli 2012, skal oppfylle kravene i nr. 4.1.6 senest ved første tilsyn 1. januar 2028 eller senere."

4.1 Fastmonterte branndeteksjons- og brannalarmanlegg

11 Avsnitt 4.1 (Fastmonterte branndeteksjons- og brannalarmanlegg) erstattes med

følgende: "**4.1 Fastmonterte branndeteksjons- og brannalarmanlegg**

Kravene i nr. 4.1.1 til 4.1.4 får bare anvendelse på passasjerskip bygget 1. januar 2026 eller senere. Passasjerskip bygget før 1. januar 2026, inkludert de som er bygget før 1. juli 2012, skal oppfylle kravene i nr. 4.1.6 og de tidligere gjeldende kravene i nr. 4.1. Kravene i nr. 4.1.5 får anvendelse på lasteskip bygget 1. januar 2026 eller senere. Lasteskip bygget før 1. januar 2026 skal oppfylle de tidligere gjeldende kravene i nr. 4.1.

4.1.1 I kjøretøyrom, spesiallasterom og roro-lasterom skal det være installert et fastmontert branndeteksjons- og brannalarmanlegg der hver enhet kan identifiseres enkeltvis. Anlegget skal oppfylle kravene i IMOs regelverk for brannvernsystemer (FSS-koden).

4.1.1.1 Det fastmonterte branndeteksjons- og brannalarmanlegget skal oppdage røyk og varme i alle kjøretøyrom, spesiallasterom og roro-lasterom. Administrasjonen kan godta lineære varmedetektorer som det påkrevde systemet for varmedeteksjon. Anlegget skal raskt kunne oppdage en begynnende brann. Plasseringen av detektorer skal vurderes som tilfredsstillende av administrasjonen, med hensyn til

virkningen av ventilasjon og andre relevante faktorer. Etter installering skal anlegget prøves under normale ventilasjonsforhold, og det skal ha en samlet reaksjonstid som vurderes som tilfredsstillende av administrasjonen.

4.1.2 Dersom et fastmontert vannbasert sprinkleranlegg brukes i kjøretøyrom, spesiallasterom og roro-lasterom, skal det være installert et branndeteksjons- og brannalarmanlegg som tilsvarer de samme seksjonene som sprinkleranlegget.

4.1.3 Branndeteksjons- og brannalarmanlegget skal være utformet med et systemgrensesnitt som gir en logisk og tydelig presentasjon av informasjonen, slik at rask og korrekt forståelse og beslutningstaking blir mulig. Spesielt skal nummereringen av alarmanleggets seksjoner samsvare med nummereringen av tilsvarende systemer, som et fastmontert vannbasert brannslokkingsanlegg eller videoovervåkingssystem, der dette er tilgjengelig.

4.1.4 Et fastmontert deteksjons- og brannalarmanlegg skal være installert for området på værdekket som er beregnet på transport av kjøretøy. Det fastmonterte branndeteksjonsanlegget skal raskt kunne oppdage en begynnende brann hvor som helst i området. Typen detektorer, avstanden mellom dem og plasseringen skal vurderes som tilfredsstillende av administrasjonen, med hensyn til effekten av værforhold, hindringer forårsaket av last og andre relevante faktorer. Forskjellige innstillinger kan brukes for spesifikke driftssekvenser, som lasting eller lossing og under seilas, for å redusere antallet falske alarmer.

4.1.5 På lasteskip skal kjøretøyrom, spesiallasterom og roro-lasterom være utstyrt med et fastmontert branndeteksjons- og brannalarmanlegg som oppfyller kravene i FSS-koden. Det fastmonterte branndeteksjonsanlegget skal raskt kunne oppdage en begynnende brann. Typen detektorer, avstanden mellom dem og plasseringen av dem skal vurderes som tilfredsstillende av administrasjonen, med hensyn til effekten av ventilasjon og andre relevante faktorer. Etter installering skal anlegget prøves under normale ventilasjonsforhold, og det skal ha en samlet reaksjonstid som vurderes som tilfredsstillende av administrasjonen.

4.1.6 På passasjerskip bygget før 1. januar 2026, inkludert de som er bygget før 1. juli 2012, skal det være et fastmontert branndeteksjons- og brannalarmanlegg som oppfyller kravene i FSS-koden, installert i spesiallasterom, åpne og lukkede roro-lasterom og kjøretøyrom. Det fastmonterte branndeteksjonsanlegget skal raskt kunne oppdage en begynnende brann. Det fastmonterte branndeteksjons- og brannalarmanlegget skal oppdage røyk og varme i alle kjøretøyrom, spesiallasterom og roro-lasterom. I denne sammenhengen skal varmedetektorer oppfylle kravene til avstand og dekningsområde som gjelder for røykdetektorer. Varmedetektorer kreves bare der det allerede finnes en røykdetektor."

4.3 Spesiallasterom

12 Nr. 4.3.1 erstattes med følgende:

"4.3.1 Det skal finnes et effektivt brannpatruljeringssystem i spesiallasterom.

13 Følgende nytt nr. 4.4 tilføyes etter eksisterende nr. 4.3 (Spesiallasterom):

"**4.4 Videoovervåking**

Kravene i nr. 4.4.1 og 4.4.2 skal få anvendelse på skip bygget 1. januar 2026 eller senere. Passasjerskip med kjøretøyrom, spesiallasterom eller roro-lasterom som er bygget før 1. januar 2026, inkludert de som er bygget før 1. juli 2012, skal oppfylle kravene i nr. 4.4.1 og 4.4.2 senest ved første tilsyn 1. januar 2028 eller senere.

4.4.1 På passasjerskip skal det være et effektiv videoovervåkingssystem i kjøretøyrom, spesiallasterom og roro-lasterom for kontinuerlig overvåking av disse områdene. Systemet skal ha funksjon for umiddelbar avspilling for å muliggjøre rask identifisering av brannens lokalisering, så langt det er praktisk mulig. Kameraer skal være installert slik at hele området dekkes, og høyt nok plassert til å overvåke last og kjøretøy etter lasting.

4.4.2 Videoopptak fra dette overvåkingssystemet skal kunne avspilles på en kontinuerlig bemannet kontrollstasjon eller i sikkerhetssenteret i minst sju dager for installasjoner på roro-passasjerskip bygget 1. januar 2026 eller senere, og i minst 24 timer for eksisterende roro-passasjerskip bygget før 1. januar 2026, inkludert de som er bygget før 1. juli 2012. Koblingen mellom et videokamera og den seksjonen av det fastmonterte, vannbaserte brannslokkingsanlegget som beskytter området som kameraet dekker, skal tydelig vises i nærheten av skjermen. Mannskapet behøver ikke kontinuerlig å overvåke videoopptakene."

5 Konstruksjonsmessig brannsikring

14 Avsnitt 5 (Konstruksjonsmessig brannsikring) erstattes med følgende, sammen med tilhørende fotnote:

"**5 Konstruksjonsmessig brannsikring og innretning av åpninger**

Dette nummeret får anvendelse på passasjerskip bygget 1. januar 2026 eller senere. Passasjerskip bygget før 1. januar 2026 skal oppfylle de tidligere gjeldende kravene i nr. 5.

5.1 Konstruksjonsmessig brannsikring

5.1.1 På passasjerskip som fører mer enn 36 passasjerer, skal avgrensningsskott og dekk i spesiallasterom og roro-lasterom være isolert etter klasse «A-60»-standard. Dersom et rom i kategori (5), (9) og (10), som definert i regel 9 nr. 2.2.3, befinner seg på den ene siden av skillet, kan imidlertid standarden reduseres til «A-0». Dersom brennoljetanker er plassert under et spesiallasterom, kan brannmotstanden i dekket mellom slike rom reduseres til «A-0»-standard.

5.1.2 Dersom et spesiallasterom eller roro-lasterom er inndelt med mellomdekk, skal brannklassifiseringen av disse dekkene fastsettes basert på kapasiteten og utformingen av det fastmonterte vannbaserte brannslokkingsanlegget. Hvis det fastmonterte vannbaserte brannslokkingsanlegget ikke samtidig kan dekke det relevante området over og under et bestemt dekk, skal dette dekket ha «A-30»-standard, mens eventuelle ramper og dører mellom dekk skal være laget av stål og slik utformet så tett som praktisk mulig.

5.2 Innretning av åpninger i roro-lasterom og spesiallasterom

5.2.1 Åpninger i i sidekledningen, i endene eller himlingen i roro-lasterommet skal være slik plassert og innrettet at en brann i roro-lasterommet ikke utgjør noen fare for

.1 stuingsområder for redningsfarkoster

.2 innskipingsstasjoner og mønstringsstasjoner, inkludert atkomst til slike stasjoner, og

.3 rom i innredningen, kontrollstasjoner og arbeidsrom som normalt er i bruk av besetningen, i overbygninger og dekkshus over roro-lasterommet.

Åpninger er ikke tillatt på dekkene direkte under disse områdene og innenfor en sikkerhetsavstand på minimum 6,0 m målt horisontalt.

5.2.2 Dette kravet gjelder ikke for åpninger utstyrt med lukkearrangementer, som ramper og dører. Ramper og dører skal være laget av stål for alle dekk direkte under rom i innredningen, kontrollstasjoner og arbeidsrom som normalt er i bruk av besetningen, og minimum oppfylle "A-0"-standard for alle dekk direkte under redningsfarkoster, innskipingsstasjoner og mønstringsstasjoner.

5.2.3 Åpninger godtas imidlertid i roro-lasterom under rom i innredningen, kontrollstasjoner og arbeidsrom som normalt er i bruk av besetningen, dersom skipets side, inkludert vinduer og dører, har brannmotstand i "A-60"-klasse på avgrensninger innenfor et rektangulært område som strekker seg 6,0 m horisontalt forover og akterover fra åpningene, og minst to dekk vertikalt over dekket der åpningen befinner seg. «A-0»-vinduer som beskyttes av et vannbasert system med en påføringsrate på minst 5,0 liter/min per kvadratmeter, kan aksepteres som likeverdige med «A-60»-vinduer. Ventilasjonsinntak skal være slik utformet at risikoen for forurensning minimeres.*

---

* Det vises til regel 5 nr. 2, regel 8 nr. 2, regel 9 nr. 7.1.5 og regel 20 nr. 3.1.4.

5.2.4 Åpninger for mekanisk ventilasjon av roro- og spesiallasterom er tillatt under rom i innredningen, arbeidsrom og kontrollstasjoner i overbygninger, dersom åpningen er beskyttet med en lukkemekanisme, med et lukkearrangement som sannsynligvis ikke vil bli utilgjengelig ved en brann i roro-lasterom, og som kan lukkes fra et lett tilgjengelig sted. Lukkeinnretningen skal være laget av stål eller annet brannbestandig materiale. Slike åpninger er ikke tillatt under redningsfarkoster, nødgenerator og luftinntak til maskinrom.

5.2.5 Uansett skal luftinntak som betjener maskineri som brukes til skipets hovedframdrift, kraftproduksjon og nødkraftproduksjon, være slik plassert at risikoen for forurensning fra en brann i roro-lasterommet eller spesiallasterommet minimeres.

5.3 Innretning av værdekk beregnet på transport av kjøretøy

5.3.1 Egnede arrangementer skal være på plass slik at en fullt utviklet brann på værdekk som er beregnet på transport av kjøretøy, ikke utgjør noen fare for

.1 stuingsområder for redningsfarkoster

.2 innskipingsstasjoner og mønstringsstasjoner, inkludert atkomst til disse, og

.3 rom i innredningen, kontroll og arbeidsrom som normalt er i bruk av besetningen, i overbygninger og dekkshus som støter til værdekket.

5.3.2 Egnede arrangementer skal sørge for en sikkerhetsavstand på mer enn 6,0 m, målt horisontalt, fra angitte kjørebaner til rom i innredningen, kontrollstasjoner og arbeidsrom som normalt er i bruk av besetningen, i overbygninger og dekkshus som støter til værdekket.

5.3.3 Sikkerhetsdistansen kan reduseres til 3,0 meter dersom avgrensninger, inkludert vinduer og dører, innenfor 6,0 meter har «A-60»-brannmotstand. Som alternativ kan «A-0»-avgrensninger som er beskyttet av et vannbasert system med en påføringsrate på minst 5,0 liter/min per kvadratmeter, aksepteres som likeverdig.

5.3.4 Redningsfarkoster og innskipingsstasjoner, inkludert atkomst til disse, skal være beskyttet med en sikkerhetsavstand på mer enn 12,0 meter. Sikkerhetsavstander skal måles horisontalt.

5.3.5 Uansett skal luftinntak som betjener maskineri som brukes til skipets hovedframdrift, kraftproduksjon og nødkraftproduksjon, være slik plassert at risikoen for forurensning fra en brann på værdekk som er beregnet på transport av kjøretøy, minimeres."

6 Brannslokking

6.1 Fastmonterte brannslokkingsanlegg

15 Den forklarende teksten under tittelen til eksisterende avsnitt 6.1 (Fastmonterte brannslokkingsanlegg) erstattes med følgende:

"(Kravene i nr. 6.1.1 og 6.1.2 skal få anvendelse på skip bygget 1. juli 2014 eller senere. Skip bygget før 1. juli 2014 skal være i samsvar med de tidligere gjeldende kravene i nr. 6.1.1 og 6.1.2. Kravene i nr. 6.2.1 og 6.2.2 skal få anvendelse på skip bygget 1. januar 2026 eller senere. Passasjerskip med kjøretøyrom, spesiallasterom eller roro-lasterom som er bygget før 1. januar 2026, inkludert de som er bygget før 1. juli 2012, skal oppfylle kravene i nr. 6.2.3 senest ved første tilsyn 1. januar 2028 eller senere.)"

16 Følgende nytt avsnitt 6.2 tilføyes etter eksisterende avsnitt 6.1 (Fastmonterte brannslokkingsanlegg), og det etterfølgende avsnittet (Bærbare brannslokkingsanlegg) og tilhørende numre omnummereres tilsvarende:

"**6.2 Fastmontert vannbasert brannslokkingsanlegg på værdekk beregnet på transport av kjøretøy**

6.2.1 På passasjerskip skal et fastmontert vannbasert brannslokkingsanlegg med én eller flere vannkanoner være installert for å dekke værdekk beregnet på transport av kjøretøy. Vannkanonene skal oppfylle kravene i FSS-koden.

6.2.2 På passasjerskip skal det være drenering dersom et fastmontert vannbasert brannslokkingsanlegg er installert for å dekke værdekk beregnet på transport av kjøretøy. Anlegget skal være dimensjoner til å kunne fjerne minst 125 % av den samlede kapasiteten til både vannkanon(er) og det påkrevde antallet brannslangestrålerør.

6.2.3 På passasjerskip som er bygget før 1. januar 2026, inkludert de som er bygget før 1. juli 2012, skal det være installert et fastmontert vannbasert brannslokkingsanlegg med én eller flere vannkanoner for å beskytte værdekk beregnet på transport av kjøretøy. Vannkanonene skal være slik plassert at de sikrer uhindret beskyttelse av kjøretøyene i området på værdekket som er beregnet på transport av kjøretøy, så langt det er praktisk mulig. Betjening av vannkanoner skal sikres gjennom sikre atkomstveier eller fjernbetjening som ikke påvirkes av en brann i området som beskyttes av den aktuelle vannkanonen. Hver kanon skal ha en kapasitet på minst 1250 liter/min. Administrasjonen kan tillate lavere gjennomstrømningshastighet når den påkrevde hastigheten ikke er praktisk mulig gitt skipets størrelse og arrangement. Administrasjonen kan også tillate alternative arrangementer for skip som allerede har installert et fastmontert vannbasert brannslokkingsapparat med én eller flere vannkanoner før 1. januar 2026."

17 Følgende nytt avsnitt 7 tilføyes etter eksisterende avsnitt 6 (Brannslokking) med tilhørende fotnoter:

"7 Beslutningstaking

(Kravene i nr. 7 får anvendelse på passasjerskip bygget 1. januar 2026 eller senere.)

På passasjerskip skal kjøretøyrom, spesiallasterom og roro-lasterom der det er installert fastmonterte vannforstøvingssystemer, være utstyrt med egnet skilting og merking i himling og skott, samt på vertikale avgrensninger, slik at det er enkelt å identifisere seksjonene i det fastmonterte brannslokkingssystemet. Egnet skilting og merking skal være tilpasset mannskapets vanlige bevegelsesmønstre idet det tas hensyn til hindringer i form av last eller faste installasjoner. Nummerskilt for seksjoner skal være laget av selvlysende materiale.* Seksjonsnummereringen i rommet skal være lik nummereringen av seksjonsventiler og seksjonsidentifiseringen i sikkerhetssenteret eller den kontinuerlig bemannede kontrollstasjonen.

* Det vises til kapittel 11 i FSS-koden for evaluering og testing av selvlysende materiale.

Regel 23
Sikkerhetssenter på passasjerskip

6 Kontroll og overvåking av sikkerhetssystemer

18 Nr. 6.10 erstattes med følgende: ".10

branndeteksjons- og brannalarmanlegg,"

KAPITTEL V
SIKKER NAVIGERING

Regel 31
Faremeldinger

19 Følgende nye nr. settes inn etter eksisterende nr. 1, sammen med tilhørende fotnote:

"2.1 Føreren av ethvert skip som mister én eller flere transportcontainere, skal umiddelbart og på hensiktsmessig vis rapportere om hendelsen, så detaljert som mulig, til skip i nærheten, til nærmeste kyststat og til flaggstaten.

2.2 Dersom skipet nevnt i nr. 2.1 forlates, eller dersom en rapport fra et slikt skip er ufullstendig eller ikke kan fremskaffes, skal rederiet, som definert i regel IX/1.2, så langt det er mulig påta seg de forpliktelsene som er pålagt skipsføreren etter denne regelen.

2.3 Flaggstaten skal, så snart den er informert i samsvar med nr. 2.1, melde inn tapet av transportcontainer(e) til organisasjonen.*

* Det vises til «Notification and circulation through the Global Integrated Shipping Information System (GISIS)» (resolusjon A.1074(28)).

2.4 Føreren av ethvert skip som observerer én eller flere transportcontainere som driver til sjøs, skal umiddelbart og på hensiktsmessig vis rapportere om hendelsen, så detaljert som mulig, til skip i nærheten og til nærmeste kyststat."

20 Eksisterende nr. 2, 3 og 4 omnummereres til henholdsvis nr. 3, 4 and 5.

Regel 32
Informasjon som kreves i faremeldinger

21 Følgende nytt nummer tilføyes etter eksisterende nr. 2 (Tropiske sykloner (stormer)):

"3 Tap eller observasjon av transportcontainer(e)

.1 Tap av transportcontainer(e) fra et skip

Det erkjennes at all nødvendig informasjon ikke nødvendigvis er tilgjengelig ved første rapportering. Eventuell etterfølgende og/eller supplerende informasjon skal rapporteres av skipsføreren så snart som mulig etter første rapportering. Rapporten skal inneholde følgende:

.1 Generell informasjon

- Type rapport: tap av transportcontainer(e) fra et skip
- Klokkeslett (universell tidssone (UCT)) og dato
- Skipets identitet (IMO-nummer / navn / kjenningssignal / MMSI)
- Fra: skipsfører eller kontaktinformasjon til person som rapporterer på vegne av skipsfører
- Til: nærmeste kyststat der hendelsen skjedde, og flaggstaten
- Meldingsnummer: I kronologisk rekkefølge dersom flere meldinger om tapte fraktcontainere sendes etter den første.

Ved første anledning der det er trygt og praktisk mulig, skal det gjennomføres en grundig inspeksjon. Antallet eller det estimerte antallet tapte transportcontainere skal verifiseres. En melding med det verifiserte antallet skal markeres som «endelig» og sendes til de samme mottakerne.

.2 Posisjonsrapportering*

Posisjon som bredde- og lengdegrader eller ved rettvisende peiling og avstand i nautiske mil fra et tydelig identifisert landemerke (hvis mulig).

- skipets posisjon ved tap av transportcontainer(e), eller
- hvis skipet hadde ukjent posisjon da containerne gikk tapt, den estimerte posisjonen til skipet da containerne gikk tapt, eller
- hvis en estimert posisjon for tapet ikke er kjent eller ikke kan fastslås, posisjonen til skipet da tapet ble oppdaget.

* Mekaniske, elektroniske og/eller visuelle hjelpemider kan, hvis tilgjengelig, benyttes for tilnærmet sanntidsrapportering av tap av containere.

.3 Totalt antall eller estimert antall tapte transportcontainere, etter hva som er hensiktsmessig:

.4 Type gods i transportcontainer(e):

- Farlig gods: ja/nei
- UN-nummer (hvis kjent)

.5 Beskrivelse av tapte containere, så langt det er mulig:

.1 dimensjon (f.eks. 20 fot),

.2 containertype(r) (f.eks. kjølecontainer), og

.3 antall eller estimert antall tomme containere.

.6 Skipsføreren kan gi ytterligere informasjon, så langt det er mulig, for eksempel, men ikke begrenset til:

- beskrivelse av last i henhold til listen over farlig gods (hvis aktuelt)
- beskrivelse av eventuelt utslipp av last
- vindretning og -styrke
- havstrømmens retning og styrke
- estimert drivretning og hastighet for tapte containere
- sjøforhold og bølgehøyde

.2 Observasjon av fraktcontainere som driver til sjøs

.1 Generell informasjon

- Type rapport: observasjon av fraktcontainere som driver til sjøs
- Klokkeslett (universell tidssone (UCT)) og dato
- skipets identitet (IMO-nummer / navn / kjenningssignal / MMSI)
- Fra: skipsfører
- Til: nærmeste kyststat til observasjonsstedet

.2 Posisjonsrapportering

Tidspunkt (UTC), dato og posisjon for observerte containerne i bredde- og lengdegrader, eller rettvisende peiling og avstand i nautiske mil fra et tydelig identifisert landemerke (hvis mulig)

.3 Totalt antall observerte containere

.4 Skipsføreren kan gi ytterligere informasjon, så langt det er mulig, for eksempel, men ikke begrenset til:

- dimensjon (f.eks. 20 fot)
- containertype(r) (f.eks. kjølecontainer)
- beskrivelse av eventuelt utslipp av last
- vindretning og -styrke
- havstrømmens retning og styrke
- estimert drivretning og hastighet for tapte containere
- sjøforhold og bølgehøyde "

22 Eksisterende nr. 3, 4 og 5 omnummereres til henholdsvis nr. 4, 5 and 6.

***