

**Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd
om livräddningsutrustning och livräddnings-
anordningar på fartyg som omfattas av
1974 års internationella konvention
om säkerheten för människoliv till sjöss**

Innehåll

Tillämpningsområde	1
Utrustning	2
Marin utrustning	2
Nytvecklade utrustning.....	2
Ömsesidighet	3
Fartområden.....	3
Definitioner.....	3
Undantag.....	7
Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	7
Bilaga.....	11
DEL A. ALLMÄNT	11
DEL B. FÖRESKRIFTER FÖR FARTYG OCH LIVRÄDDNINGSUTRUSTNING.....	13
Regel 6.....	13
Kommunikationer	13
2 Radioutrustning för livräddning.....	13
3 Nödsignalljus.....	14
4 Ombordkommunikation och nödlarmsystem.....	14
5 Offentligt högtalarsystem på passagerarfartyg.....	15
Regel 7.....	16
Personlig livräddningsutrustning	16
1 Livbojar	16
2 Räddningsvästar.....	16
3 Räddningsdräkter och anti-exponeringsdräkter	17
Regel 8.....	18
Mönstringslista och nödanvisningar	18
Regel 9.....	18
Bruksanvisningar.....	18
Regel 10.....	19
Bemanning av livräddningsfarkoster och övervakning.....	19
Regel 11.....	19
Anordningar för samling och embarkering av livräddningsfarkoster	19
Regel 12.....	21

Sjösättningsstationer	21
Regel 13.....	21
Placering av livräddningsfarkoster	21
Regel 14.....	22
Placering av beredskapsbåtar	22
Regel 15.....	22
Placering av marint evakueringsystem.....	22
Regel 16.....	23
Sjösättnings- och ombordtagningsanordningar för livräddningsfarkoster	23
Regel 17.....	24
Anordningar för embarkering, sjösättning och ombordtagning av beredskapsbåtar	24
Regel 18.....	25
Linkastningsutrustning	25
Regel 19.....	25
Träning och övningar för nödsituationer	25
2 Kännedom om säkerhetsutrustning och praktiska övningar	25
3 Övningar	26
4 Övning och instruktioner ombord.....	28
5 Noteringar.....	29
Regel 20.....	30
Driftsberedskap, underhåll och inspektioner	30
2 Driftsberedskap.....	30
3 Underhåll	30
4 Underhåll av ginor	30
5 Reservdelar och reparationsutrustning.....	30
6 Veckoinspektion	30
7 Månatlig inspektion	31
8 Service på uppblåsbara livflottar och räddningsvästar, marint evakueringsystem och underhåll samt reparation av uppblåsbara beredskapsbåtar	31
9 Periodisk service av hydrostatiska utlösningsanordningar.....	32
10 Skyltning av förvaringsplatser	33
11 Periodisk service av sjösättningsanordningar och belastade utlösningsanordningar.....	33
Regel 21.....	35
Livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar.....	35

1	Livräddningsfarkoster.....	35
2	Beredskapsbåtar.....	36
3	Eskorterering av livflottar.....	37
Regel 22.....		37
Personlig livräddningsutrustning.....		37
1	Livbojar.....	37
2	Räddningsvästar.....	37
3	Ljus på räddningsvästar.....	38
4	Räddningsdräkter och termiska skydd (TPA).....	38
Regel 23.....		38
Anordningar för embarkering av livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar.....		38
Regel 24.....		39
Placering av livräddningsfarkost.....		39
Regel 25.....		39
Samlingsstationer.....		39
Regel 26.....		39
Särskilda bestämmelser för roropassagerarfartyg.....		39
2	Livflottar.....	39
3	Snabbgående beredskapsbåtar.....	40
4	Räddningshjälpmedel (Means of rescue).....	41
5	Räddningsvästar.....	41
Regel 27.....		41
Information om passagerare.....		41
Regel 28.....		42
Landnings- och hämtningsområden för helikoptrar.....		42
Regel 29.....		42
Beslutsstöd för befälhavare på passagerarfartyg.....		42
Regel 30.....		43
Övningar.....		43
Regel 31.....		45
Livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar.....		45
1	Livräddningsfarkost.....	45
2	Beredskapsbåtar.....	47
Regel 32.....		47
Personlig livräddningsutrustning.....		47

1	Livbojar	47	
2	Ljus på räddningsvästar	47	
3	Räddningsdräkter	47	
Regel 33.....		48	
Anordningar för embarkering och sjösättning av livräddningsfarkoster.....		48	
Regel 34.....		49	
Regel 35.....		51	
Utbildningshandbok och hjälpmedel för övning ombord		51	
Regel 36.....		52	
Instruktioner för underhåll ombord.....		52	
Regel 37.....		53	
Instruktioner för mönstringslista och nödsituationer		53	
DEL C. ALTERNATIV UTFORMNING AV LIVRÄDDNINGSTRUSTNING OCH LIVRÄDDNINGSANORDNINGAR			55
Regel 38.....		55	
Alternativ utformning av livräddningsutrustning och livräddningsanordningar		55	
1	Syfte.....	55	
2	Allmänt	55	
3	Teknisk analys	55	
4	Utvärdering av den alternativa utformningen	56	
5	Informationsutbyte.....	56	
6	Ny utvärdering på grund av ändrade förutsättningar	56	

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om livräddningsutrustning och livräddningsanordningar på fartyg som omfattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss;

TSFS 2009:93

Utkom från trycket
den 2 december 2009

SJÖFART

beslutade den 14 oktober 2009.

Transportstyrelsen föreskriver¹ följande med stöd av 2 kap. 1 och 3 §§ och 4 kap. 38 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) samt 9 § förordningen (2005:894) om teknisk kontroll och beslutar följande allmänna råd.

Tillämpningsområde

1 § Om inte annat anges ska dessa föreskrifter tillämpas på svenska fartyg på internationell resa samt utländska fartyg på resa inom Sveriges sjöterritorium.

Dessa föreskrifter ska inte tillämpas på följande fartyg:

- a) lastfartyg med en bruttodräktighet under 500,
- b) fartyg som inte har mekanisk framdrivning,
- c) träfartyg av primitiv konstruktion,
- d) fartyg som används som fritidsfartyg,
- e) fiskefartyg, och
- f) örlogs- och trupptransportfartyg.

¹ Genom föreskrifterna införlivas reglerna om livräddningsutrustning och livräddningsanordningar i kapitel III i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss i den lydelse kapitlet har efter de senaste ändringarna antagna av International Maritime Organization vid Maritime Safety Committee's 84:e session den 16 maj 2008 genom resolution MSC.256(84), som trädde i kraft den 1 januari 2010.

Utrustning

Marin utrustning

2 §² Livräddningsutrustning eller livräddningsanordningar som används, installeras eller placeras ombord på ett fartyg som omfattas av dessa föreskrifter ska uppfylla kraven i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:52) om marin utrustning, i den utsträckning som följer av den författningen.

Livräddningsutrustning eller livräddningsanordningar som används, installeras eller placeras ombord på fartyg, som omfattas av dessa föreskrifter men inte Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:52) om marin utrustning, ska uppfylla kraven i LSA-koden.

Nyutvecklad utrustning

3 §³ Ny typ av livräddningsutrustning och livräddningsanordningar eller annan livräddningsutrustning och livräddningsanordningar, som bestämmelserna i 2 § inte är tillämpliga på, ska vara testade enligt IMO-resolution A.689(17)⁴ eller, för livräddningsutrustning installerad ombord på fartyg den 1 juli 1999 eller därefter, IMO-resolution MSC.81(70)⁵, för att säkerställa att med dessa föreskrifter likvärdig eller högre säkerhetsstandard uppnås.

Innan ny livräddningsutrustning och livräddningsanordningar godkänns ska det säkerställas

1. att säkerhetsstandarden hos sådan utrustning minst motsvarar kraven i dessa föreskrifter och LSA-koden, samt att den har utvärderats och testats på basis av de riktlinjer som framgår av första stycket, eller

2. att anordningar med tillfredsställande resultat har genomgått en teknisk analys, utvärdering och godkännande i enlighet med regel 38 i bilagan.

Allmänna råd

Nyutvecklade anordningar för livräddning, som inte omfattas av IMO-resolution A.689(17)⁶, bör testas och utvärderas enligt riktlinjerna i IMO-resolution A.520(13)⁷ för bedömning av om likvärdig eller högre säkerhetsstandard uppnås.

² Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 5 och 34.

³ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 4.

⁴ A.689(17), Recommendation on testing of life-saving appliances.

⁵ MSC.81(70), Revised recommendation on testing of life-saving appliances.

⁶ A.689(17), Recommendation on testing of life-saving appliances.

⁷ A.520(13), Code of practice for the evaluation, testing and acceptance of prototype novel life-saving appliances and arrangements.

Ömsesidighet

4 § Ett fartyg som är godkänt enligt ett regelverk i andra medlemsstater inom Europeiska unionen, Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller Turkiet jämställs med ett fartyg som uppfyller kraven i dessa föreskrifter, under förutsättning att likvärdig säkerhetsnivå uppnås genom dessa regelverk.

Fartområden

5 § Vid tillämpningen av dessa föreskrifter ska fartområdena ha den omfattning de ges i 1 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

Definitioner

6 §⁸ I dessa föreskrifter används följande definitioner:

<i>alla fartyg</i>	fartyg som omfattas av dessa föreskrifter oavsett när de byggdes ⁹
<i>anti-exponeringsdräkt</i>	en skyddsdräkt som ska användas av personal för beredskapsbåt och marint evakueringsystem
<i>AIS</i>	Automatic Identification System
<i>AIS-SART</i>	liv- och sjöräddningsutrustning för lokalisering som opererar på frekvenser avsedda för AIS (AIS search and rescue transmitter)
<i>beredskapsbåt</i>	en båt som är konstruerad för att rädda nödställda personer samt ordna och leda livräddningsfarkoster
<i>bulkfartyg</i>	ett fartyg som transporterar fast bulklast, som är byggt med ett däck och vars lastrum har lutande övre och nedre sidotankar och som främst är avsett för transport av torr bulklast, såsom malmtransportfartyg och kombinationsfartyg ¹⁰ ,
<i>certifierad person</i>	en person som har genomgått en utbildning godkänd enligt 12 kap. 9 § Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2007:11) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal, för handhavande av räddningsfarkoster och beredskapsbåtar, vilket motsvarar kraven i STCW-koden, sektion A-VI/2

⁸ I denna bestämmelse återfinns definitioner från SOLAS 74, kapitel III, regel 3.

⁹ Definitionen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 1.3.2.

¹⁰ Definitionen motsvarar SOLAS 74, kapitel IX, regel 1.6.

<i>fartyg byggda</i>	innebär det datum då fartygets köl sträcktes eller fartyget befann sig på motsvarande byggnadsstadium ¹¹
<i>fartygs längd</i>	antingen 96 % av den totala längden i en vattenlinje belägen på 85 % av det minsta malldjupet, mätt från kölens överkant, eller längden från förstävets förkant till hjärtstockens mittpunkt i samma vattenlinje, om denna längd är större. I fartyg konstruerade med styrlastighet ska längden mätas i en vattenlinje som är parallell med konstruktionsvattenlinjen
<i>fiskefartyg</i>	ett fartyg som används för fångst av fisk eller andra levande tillgångar i havet
<i>godkänd servicestation</i>	en station för service av uppblåsbara livflottar, vars tester och processer kontrollerats enligt resolution A.761(18) ¹² av ett organ ackrediterat för uppgiften enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll eller en servicestation som enligt samma resolution godkänts för uppgiften av Transportstyrelsen, om inte annat organ ackrediterats eller om inte annan ordning föreskrivits
<i>helikopterhämtnings plats</i>	(helicopter pick-up area), ett område på fartyget där helikoptrar kan hämta personer och utrustning utan att landa
<i>helikopterlandningsplats</i>	(helicopter landing area) är ett område på fartyget som är utmärkt och konstruerat för tillfällig landning av helikoptrar i samband med en nödsituation
<i>huvudkraftkällan</i>	det elektriska aggregat som krävs enligt SOLAS 74, kapitel II-1, regel 41
<i>IBC-koden</i>	den internationella koden för fartyg som transporterar farliga ämnen i bulk, (the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk), antagen genom IMO-resolution MSC.4(48) ¹³ samt MEPC.19(22) ¹⁴

¹¹ Definitionen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 1.3.

¹² Resolution A.761(18), Recommendation on condition for the approval of servicing stations for inflatable liferafts.

¹³ MSC.4(48), Adoption of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code).

¹⁴ MEPC.19(22), Adoption of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk.

<i>IGC-koden</i>	den internationella koden för fartyg som transporterar farliga kemikalier i bulk (the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk), antagen genom IMO-resolution MSC.5(48) ¹⁵
<i>IMO</i>	den internationella sjöfartsorganisationen (The International Maritime Organization)
<i>kort internationell resa</i>	en internationell resa under vilken ett fartyg inte avlägsnar sig mer än 200 nautiska mil från en hamn eller plats till vilken passagerarna och besättningen kan föras i säkerhet, där varken avståndet mellan den sista anlöpshamnen i det land där resan börjar, den slutliga destinationshamnen eller återresan överstiger 600 nautiska mil. Den slutliga destinationshamnen är den sista anlöpshamnen under den planerade resan där fartyget påbörjar sin återresa till det land där resan började
<i>lastfartyg</i>	ett fartyg som inte är passagerarfartyg eller fritidsfartyg
<i>livbåtslejdare</i>	den lejdare som finns vid embarkeringsstationer för livräddningsfarkoster för att man utan fara ska kunna ta sig ombord på den sjösatta livräddningsfarkosten
<i>livräddningsfarkost</i>	en farkost där nödställda kan hållas vid liv sedan de har övergett fartyget
<i>LSA-koden</i>	den internationella koden för livräddningsutrustning (International Life-Saving Appliances Code), antagen av den internationella sjösäkerhetsorganisationen (IMO) genom resolution MSC.48(66) ¹⁶
<i>MES</i>	utrustning för snabb överföring av personer från utrymningsdäck till en flytande räddningsfarkost (marint evakueringsystem, marine evacuation system)
<i>minsta djupgående till sjöss (minsta driftsdjupgående)</i>	den kondition då fartyget är på jämn köl, utan last, med 10 % förnödenheter och bränsle och, om det är passagerarfartyg, med fullt antal passagerare och besättning inklusive bagage

¹⁵ MSC.5(48), Adoption of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code).

¹⁶ Resolution MSC.48(66), International Life-Saving Appliances Code (LSA Code).

<i>motsvarande byggnadsstadium</i>	det stadium då 1. byggande som hänför sig till ett visst fartyg påbörjas och 2. då sammanfogning av fartyget har påbörjats omfattande minst 50 ton eller 1 % av den beräknade vikten av allt byggnadsmaterial, om denna vikt är mindre ¹⁷
<i>ny typ av livräddningsredskap och livräddningsanordning</i>	ett livräddningsredskap eller en livräddningsanordning som har nya egenskaper, vilka inte helt uppfyller kraven i dessa föreskrifter men som ger en likvärdig eller högre säkerhetsstandard
<i>nödkraftkällan</i>	det elektriska reservaggregat som krävs enligt SOLAS 74, kapitel II-1, regel 42 för passagerarfartyg eller regel 43 för lastfartyg
<i>oljetankfartyg</i>	ett fartyg enligt definitionen i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78), Annex I, regel 1
<i>ORL-flotte</i>	en öppen och vändbar livflotte (open reversible liferaft)
<i>passagerare</i>	varje annan person än befälhavaren och besättningsmedlemmarna eller andra personer anställda eller sysselsatta i annan befattning ombord på fartyg för dess behov samt barn under ett års ålder
<i>passagerarfartyg</i>	ett fartyg som medför fler än tolv passagerare,
<i>roropassagerarfartyg</i>	ett passagerarfartyg med rorolastutrymmen eller utrymmen av särskild kategori ¹⁸
<i>räddningsdräkt</i>	en skyddsdräkt som minskar en persons förlust av kroppsvärme när dräkten bärs i kallt vatten,
<i>SART</i>	liv- och sjöräddningsutrustning för lokalisering som opererar i 9 GHz-bandet (Search and rescue transponder)
<i>sjösättning genom fri uppflytning</i>	ett sätt att sjösätta en livräddningsfarkost varigenom farkosten automatiskt frigörs från ett sjunkande fartyg och är klar för användning

¹⁷ Definitionen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 1.2.

¹⁸ Definitionen motsvarar SOLAS 1974, kapitel III, regel 3.21.

<i>sjösättning genom fritt fall</i>	ett sätt att sjösätta en livräddningsfarkost varigenom farkosten med ombordvarande personer och utrustning frigörs och får falla i sjön utan någon tillbakahållande anordning
<i>sjösättningsredskap eller -anordning</i>	utrustning med vilken man på ett säkert sätt kan förflytta en livräddningsfarkost eller beredskapsbåt från dess plats ombord till vattnet
<i>SOLAS 74</i>	1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss samt därtill hörande protokoll och ändringar, i gällande version
<i>termiskt skydd/TPA</i>	en säck eller dräkt av vattentätt material med låg värmeledningsförmåga (thermal protective aid)
<i>uppblåsbart redskap</i>	ett redskap som är beroende av icke hårda, gasfyllda kammare för flytkraft, som normalt hålls uppblåst tills det är färdigt för användning
<i>uppblåst redskap</i>	ett redskap som är beroende av icke hårda, gasfyllda kammare för flytkraft och som alltid hålls uppblåst och alltid är färdigt för användning
<i>UT-flotte</i>	en livflotte utan tält

Undantag

7 §¹⁹ Undantag från dessa föreskrifter kan helt eller delvis beviljas för enskilda fartyg om särskilda skäl föreligger i den utsträckning bestämmelserna i bilagan medger.

Undantag från dessa föreskrifter kan helt eller delvis beviljas enskilda fartyg eller kategorier av fartyg som inte går mer än 20 nautiska mil från närmaste skyddade plats, om det finns särskilda skäl.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna författning träder i kraft, i fråga om 3 §, regel 7 och regel 38, den 1 juli 2010. De äldre bestämmelserna i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2004:29) om livräddningsutrustning och livräddningsanordningar på fartyg som omfattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss ska gälla fram till detta datum. I övrigt träder denna författning i kraft den 1 januari 2010.

2. Om det i en föreskrift som har beslutats av Sjöfartsverket hänvisas till Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2004:29) om livräddningsutrustning och livräddningsanordningar på fartyg som omfattas

¹⁹ I denna bestämmelse återfinns undantag från SOLAS 74, kapitel III, regel 2.

av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, ska denna hänvisning istället avse dessa föreskrifter.

3. Sjöfartsverkets och Transportstyrelsens beslut som gäller då denna författning träder i kraft gäller även efter ikraftträdandet av denna författning. Sådana beslut ska anses ha meddelats av Transportstyrelsen och gäller till dess Transportstyrelsen meddelar ett nytt beslut eller giltighetstiden för beslutet går ut.

4.²⁰ Lastfartyg oavsett byggnadsdatum ska, när de omvandlas till passagerarfartyg, uppfylla kraven för passagerarfartyg i dessa föreskrifter från och med det datum omvandlingen påbörjas.

5. Fartyg byggda före den 1 juli 2006 ska uppfylla författningen senast detta datum, om inte annat sägs nedan.

a)²¹ Fartyg byggda före den 1 juli 1986 behöver bara uppfylla kraven i 20.3.2, 20.3.3 och 20.6.2 i bilagan så långt det är praktiskt möjligt.

b)²² Passagerarfartyg byggda före den 1 juli 1986 behöver inte uppfylla kraven i 22.4.1.1 i bilagan på räddningsdräkter och termiska skydd i helt eller delvis täckta livbåtar, även om livbåtarna inte uppfyller kraven i LSA-koden 4.5 och 4.6.

c)²³ På roropassagerarfartyg byggda före den 1 juli 1986, där fartygets befintliga anordningar eller storlek hindrar sådan installation, får snabb beredskapsbåt, som krävs enligt 26.3.1 i bilagan, installeras istället för en båt som speciellt ska användas i nödsituationer, under förutsättning att

- den installerade, snabba beredskapsbåten betjänas av en sjösättningsanordning som uppfyller kraven i 26.3.2 i bilagan,
- den minskning av räddningskapacitet som beror på ovanstående utbyte kompenseras genom installation av livflottor som kan ta minst lika många personer som den utbytta livbåten, och
- sådana livflottor betjänas av de befintliga sjösättningsanordningarna eller marina evakueringsystemen.

d) Lastfartyg byggda före den 1 juli 1986 ska, i fråga om hur många livflottor som ska medföras, uppfylla tidigare bestämmelser i Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1996:5) om livräddningsredskap och anordningar på fartyg som omfattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.

e)²⁴ Helt och delvis täckta livbåtar på lastfartyg byggda före den 1 juli 1986, som krävs enligt 32.3.2.1 och 32.3.2.2 i bilagan behöver inte uppfylla kraven i LSA-koden 4.6.

f)²⁵ Passagerarfartyg byggda före den 1 juli 1997 behöver inte uppfylla kraven i 6.5.3 i bilagan.

²⁰ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 1.3.3.

²¹ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 20.1.

²² Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 22.4.2.

²³ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 26.3.4.

²⁴ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 32.3.5.

²⁵ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 6.5.3.

g)²⁶ Godkänt, offentligt högtalarsystem på passagerarfartyg byggda före den 1 juli 1997 behöver inte ändras om det i huvudsak uppfyller kraven i 6.5.2, 6.5.4 i bilagan och LSA-koden 7.2.2.1.

h)²⁷ På roropassagerarfartyg byggda efter den 1 juli 1986 men före den 1 juli 1997 får snabb beredskapsbåt, som krävs enligt 26.3.1 i bilagan, installeras istället för en befintlig livbåt, om fartygets befintliga anordningar eller storlek hindrar sådan installation.

i)²⁸ Om inte annat sägs i dessa föreskrifter ska fartyg byggda eller vars köl sträcktes före den 1 juli 1998 uppfylla kraven i Sjöfartsverkets kungörelse (1996:5) om livräddningsredskap och anordningar på fartyg som omfattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss istället för att uppfylla kraven i 6.3, 6.4, 7.1, 7.2.1.3-5, 7.3, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 22, 23, 24, 25, 31, 32.1, 33, 34, 36 och 37 i bilagan.

j)²⁹ Fartyg byggda före den 1 juli 1998, vilkas livräddningsutrustning eller livräddningsanordningar ersätts, ska uppfylla kraven i dessa föreskrifter i den utsträckning det är rimligt och praktiskt möjligt. Detsamma gäller om sådana fartyg repareras, förändras eller modifieras så att deras mått väsentligen ändras och detta medför att livräddningsutrustning eller livräddningsanordningar byts ut eller tillförs.

Fartyg byggda före den 1 juli 1999 behöver inte uppfylla kraven i 28.2³⁰ i bilagan.

6. Lastfartyg byggda före den 1 juli 2006 ska uppfylla kraven i regel 32.3.2–32.3.5 i bilagan senast vid den första periodiska besiktningen avseende säkerhetsutrustningscertifikatet på eller efter detta datum.

På Transportstyrelsens vägnar

STAFFAN WIDLERT

Roland Eklöf
(Sjöfartsavdelningen)

²⁶ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 6.5.5.

²⁷ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 26.3.4.

²⁸ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 1.1.

²⁹ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 1.4.1.

³⁰ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 28.2.

Bilaga

Del A
Allmänt

Innehållet i SOLAS 74, kapitel III, del A, har omarbetats och återfinns i 1–7 §§. Av denna anledning har reglerna 1–5 utelämnats från denna bilaga, där innehållet begränsar sig till SOLAS 74, kapitel III, del B och C. För att i största mån behålla den ursprungliga strukturen hos konventionen är numreringen i del B och C intakt.

Del B

Föreskrifter för fartyg och livräddningsutrustning

Sektion I – Passagerar- och lastfartyg

Regel 6

Kommunikationer

1 Punkt 2 ska tillämpas på alla passagerarfartyg och alla lastfartyg med en bruttodräktighet av minst 300.

2 Radioutrustning för livräddning

2.1 *Tvåvägs VHF-radiotelefonapparater*

Minst tre tvåvägs VHF-radiotelefonapparater ska finnas på varje passagerarfartyg och på varje lastfartyg med en bruttodräktighet av minst 500. Minst två tvåvägs VHF-radiotelefonapparater ska finnas på varje lastfartyg med en bruttodräktighet av minst 300, men mindre än 500. Tvåvägs VHF-radiotelefonapparater ska minst uppfylla kraven i resolution A.809(19)³¹. Även tvåvägs VHF-radiotelefonapparater som är fast monterade i en livräddningsfarkost ska uppfylla prestandanormer som inte är lägre än kraven i resolution A.809(19).

2.2 *SART och AIS-SART*

Det ska finnas minst en SART eller AIS-SART på vardera sidan av alla passagerarfartyg samt på lastfartyg med en bruttodräktighet av minst 500. Det ska finnas minst en SART eller AIS-SART på varje lastfartyg med en bruttodräktighet av minst 300, men mindre än 500. En SART ska minst uppfylla tillämpliga krav i resolutionen A.802(19)³². En AIS-SART ska

³¹ Resolution A.809(19), Performance standards for survival craft two-way VHF radiotelephone apparatus, annex 1 eller annex 2.

³² Resolution A.802(19) med ändring i resolution MSC.247(83), Performance standards for survival craft radar transponders for use in search and rescue operations.

minst uppfylla tillämpliga krav i resolutionen MSC.246(83)³³. En SART eller AIS-SART ska förvaras på sådan plats att de snabbt kan placeras i vilken livräddningsfarkost som helst med undantag för den eller de livflottar som krävs i 31.1.4. En av de SART:ar eller AIS-SART:ar som används får utgöras av den SART eller AIS-SART som krävs enligt tillämpliga regler om radioutrustning på fartyg, meddelade med stöd av 2 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)³⁴. Alternativt ska en SART eller AIS-SART förvaras i varje livräddningsfarkost utom i sådana som krävs enligt regel 31.1.4. På fartyg som medför minst två SART:ar eller AIS-SART:ar och som är utrustade med frifallslivbåtar ska en av dem förvaras i en frifallslivbåt och den andra placeras i omedelbar närhet av bryggan så att den kan användas ombord, färdig att flyttas till någon av de andra livräddningsfarkosterna.

3 Nödsignalljus

Det ska finnas minst 12 fallskärmsljus ombord, som uppfyller kraven i LSA-koden 3.1. Ljusen ska förvaras på bryggan eller i dess omedelbara närhet.

4 Ombordkommunikation och nödlarmsystem

4.1 Det ska finnas en nödanordning, bestående av en fast eller bärbar utrustning eller bådadera, för tvåvägskommunikation mellan nödkontrollstationer, samlings- och embarkeringsstationer och andra strategiska platser ombord.

4.2 Det ska finnas ett allmänt nödlarmsystem ombord, som uppfyller kraven i LSA-koden 7.2.1, vilket ska användas för att kalla passagerare och besättning till samlingsstationerna och för att starta de aktiviteter som anges i mönstringslistan. Systemet ska vara kompletterat med ett allmänt högtalarsystem, som uppfyller kraven i LSA-koden 7.2.2 eller motsvarande. Högtalarsystem som används för underhållning ska automatiskt stängas av när det allmänna nödlarmsystemet aktiveras.

4.3 Det allmänna nödlarmsystemet ska vara hörbart i hela inredningen och besättningens normala arbetsutrymmen. På passagerarfartyg ska det allmänna nödlarmsystemet vara hörbart från alla öppna däck.

³³ Resolution MSC.246(83), Adoption of performance standards for survival craft AIS search and rescue transmitters (AIS-SART) for use in search and rescue operations.

³⁴ SOLAS 74, kapitel IV, regel 7.

4.4 På fartyg utrustade med marint evakueringsystem ska kommunikationen mellan embarkeringsstation och plattform eller livräddningsfarkost vara säkrad.

5 Offentligt högtalarsystem på passagerarfartyg

5.1 Passagerarfartyg ska vara utrustade med ett offentligt högtalarsystem som, förutom att uppfylla tillämpliga regler om brandskydd på fartyg meddelade med stöd av 2 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)³⁵, även ska uppfylla kraven i 4.2 denna regel.

5.2 Det offentliga högtalarsystemet ska vara tydligt hörbart över störningar i alla omgivande utrymmen och ska ha en överordnad funktion som ska kunna kontrolleras från bryggan och de platser ombord som bedöms nödvändiga, så att alla nödmeddelanden sänds även om någon högtalare i berörda utrymmen har stängts av, dess volym har sänkts eller det offentliga högtalarsystemet används för annat ändamål.

5.3 På passagerarfartyg ska det offentliga högtalarsystemet ha minst två slingor som ska vara betryggande åtskilda utefter hela längden och ha två separata och oberoende förstärkare. Offentliga högtalarsystem på passagerarfartyg ska installeras enligt MSC/Circ.808³⁶.

5.4 Det offentliga högtalarsystemet ska vara anslutet till en nödkraftkälla som uppfyller kraven i SOLAS 74, kapitel II-1, regel 42.2.2.

³⁵ SOLAS 74, kapitel II-2, regel 12.3. För fartyg byggda före den 1 juli 2002 gäller regel 40.5 och, i tillämpliga fall, regel 41-2.

³⁶ MSC/Circ.808, Recommendations on performance standards for public address systems on passenger ships, including cabling.

Regel 7

Personlig livräddningsutrustning

1 Livbojar

1.1 Livbojar som uppfyller kraven i LSA-koden 2.1.1

1. ska vara fördelade så att de är lätt tillgängliga på båda sidor av fartyget och, så långt det är praktiskt möjligt på alla öppna däck som når fartygssidorna; minst en livboj ska placeras nära aktern,
2. ska vara förvarade så att de snabbt kan tas loss, och
3. får aldrig vara permanent fastgjorda.

1.2 Minst en livboj på vardera sidan av fartyget ska vara försedd med en livlina med flytförmåga som uppfyller kraven i LSA-koden 2.1.4 och är minst dubbelt så lång som avståndet från livbojens förvaringsplats till vattenlinjen när fartyget ligger på sitt minsta djupgående till sjöss, men inte kortare än 30 m.

1.3 Minst hälften av alla livbojar ska vara försedda med självtändande ljus som uppfyller kraven i LSA-koden 2.1.2. Av dessa ska minst två livbojar vara försedda med självaktiverande röksignaler, som uppfyller LSA-koden 2.1.3. Livbojarna ska snabbt kunna frigöras från bryggan. Livbojar med ljus och livbojar med både ljus och röksignaler ska vara jämnt fördelade på fartygets båda sidor och får inte vara samma livbojar som är försedda med livlinor enligt kraven i 1.2.

1.4 Varje livboj ska vara märkt med fartygets namn och hemort med latinska bokstäver i versaler.

2 Räddningsvästar

2.1 Det ska finnas en räddningsväst som uppfyller kraven i LSA-koden 2.2.1 eller 2.2.2 för varje person ombord på fartyget. Dessutom ska följande finnas:

1. på passagerarfartyg som går på resor som varar kortare tid än 24 timmar: ett antal räddningsvästar för barn med en vikt under 15 kg, motsvarande minst 2,5 % av antalet passagerare ombord,
2. på passagerarfartyg som går på resor som varar 24 timmar eller mer: tillräckligt antal för att förse varje barn med en vikt under 15 kg med en räddningsväst,
3. ett antal räddningsvästar för barn med en vikt mellan 15 och 43 kg, motsvarande minst 10 % av antalet passagerare ombord eller,
4. om antalet barn med vikt enligt ovan är större, så många som behövs för att förse varje barn med en räddningsväst,

5. tillräckligt antal räddningsvästar för vakthavande personal och för användning vid avsides belägna stationer för livräddningsfarkoster. Räddningsvästar för vakthavande personal ska förvaras på bryggan, i maskinkontrollrum och övriga bemannade vaktstationer, och
6. om räddningsvästarna ombord inte är konstruerade för personer med en vikt upp till 140 kg och bröstmått på 1750 mm ska det finnas tillräckligt med extra utrustning ombord som möter deras behov.

Allmänna råd

En tabell som visar storleksintervall för livvästar finns i IMO-resolution MSC.207(81)³⁷.

2.2 Räddningsvästar ska vara placerade så att de är lätt åtkomliga och förvaringsplatsen ska vara tydligt utmärkt. I fall då det inte är möjligt att nå räddningsvästar som krävs enligt 2.1, ska alternativa åtgärder vidtas. Sådan åtgärd kan vara att öka antalet räddningsvästar som medförs ombord.

2.3 De räddningsvästar som används i heltäckta livbåtar, utom frifalls-livbåtar, får inte försvåra tillträde till livbåten, blockera sittplats i livbåten eller försvåra handhavande av säkerhetsbälte i livbåten.

2.4 Räddningsvästar för frifallslivbåtar får inte, vare sig under transport eller då de är påtagna, vara till hinder vid bordning, under livbåtens drift eller i övrigt för de ombordvarandes säkerhet.

3 Räddningsdräkter och anti-exponeringsdräkter

Det ska finnas en räddningsdräkt som uppfyller kraven i LSA-koden 2.3 eller en anti-exponeringsdräkt som uppfyller kraven i LSA-koden 2.4 av lämplig storlek för varje person som ingår i en beredskapsbåts besättning eller i gruppen för det marina evakueringsystemet.

³⁷ MSC.207(81), Adoption of amendments to the international life-saving application (LSA) code.

Regel 8

Mönstringslista och nödanvisningar

- 1 Denna regel gäller alla fartyg.
- 2 Alla personer ombord ska få tydliga instruktioner att följa i en nödsituation. På passagerarfartyg ska dessa instruktioner finnas på engelska samt det/de språk som med hänsyn till fartygets resa bedöms vara nödvändiga.
- 3 Mönstringslistor och nödanvisningar som uppfyller kraven i regel 37 ska anslås väl synliga över hela fartyget, inklusive bryggan, maskinrummet och besättningens bostadsutrymmen.
- 4 Bilder och instruktioner på lämpliga språk ska anslås i passagerarhytter och väl synligt vid samlingsstationer och andra passagerarutrymmen för att informera passagerarna om
 1. deras samlingsstation,
 2. de viktigaste åtgärderna de ska vidta vid nödsituation, och
 3. hur räddningsvästen sätts på.

Regel 9

Bruksanvisningar

- 1 Denna regel gäller alla fartyg.
- 2 Anslag eller skyltar ska finnas på eller nära livräddningsfarkosterna och deras sjösättningsutrustning och ska
 1. illustrera utrustningens funktion och handhavande samt lämna relevanta instruktioner eller varningar,
 2. lätt kunna ses i nödbelysning, och
 3. innehålla symboler i enlighet med resolutionerna A.760(18)³⁸, MSC.82(70), MSC.1/Circ.1244³⁹ samt ISO 17631:2002⁴⁰.

³⁸ Resolution A.760(18), Symbols related to life-saving appliances and arrangements, ändrad genom resolution MSC.82(70).

³⁹ MSC.1/Circ.1244, Symbol of infant lifejacket.

⁴⁰ ISO 17631:2002, Ship board plans for fire protection, life saving appliances and means of escape.

Regel 10

Bemannning av livräddningsfarkoster och övervakning

1 Denna regel gäller alla fartyg. Grundläggande bestämmelser om hur passagerarfartyg i lägst närfart, enligt 1 kap. 3 § förordningen (1998:965) om behörigheter för sjöpersonal, ska bemanna sina livbåtar och kranflottestationer finns i 4 kap. 12 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). För fartyg som saknar kranflottestationer finns bestämmelser i 4 kap. 13 § fartygssäkerhetsförordningen.

2 Det ska finnas ett tillräckligt antal utbildade personer ombord för att samla och hjälpa icke utbildade personer.

3 Det ska finnas tillräckligt antal besättningsmedlemmar ombord för att hantera de livräddningsfarkoster och sjösättningsanordningar som krävs för att samtliga ombordvarande ska kunna överge fartyget. Dessa kan vara däcksbefäl eller certifierade personer.

4 Ett däcksbefäl eller en certifierad person ska utses till befäl för varje livräddningsfarkost som används. Transportstyrelsen kan, med hänsyn till resans art, antalet personer ombord och fartygets egenskaper, medge att även personer som är tränade i hantering och drift av livflotte utses till befäl för livflotte i stället för personer med ovanstående behörigheter. En ställföreträdare ska också utses då det gäller livbåtar.

5 Befälhavaren på livräddningsfarkosten ska ha en lista över dess besättning och ska se till att besättningen känner till sina uppgifter. I livbåtar ska även ställföreträdande befälhavaren ha en lista över livbåtens besättning.

6 För varje motordriven livräddningsfarkost ska det utses en person som kan sköta motorn och utföra mindre justeringar.

7 Fartygets befälhavare ska svara för att de personer som nämns under 2, 3 och 4 fördelas på rätt sätt till fartygets livräddningsfarkoster.

Regel 11

Anordningar för samling och embarkering av livräddningsfarkoster

1 Livbåtar och livflottar för vilka godkända sjösättningsanordningar krävs ska placeras så nära bostads- och serviceutrymmen som möjligt.

2 Samlingsstationer ska förläggas nära embarkeringsstationerna. Varje samlingsstation ska ha tillräckligt stort fritt däcksutrymme för att rymma dem som har fördelats till stationen, dock minst 0,35 m² per person.

3 Samlings- och embarkeringsstationerna ska vara lätt tillgängliga från bostads- och arbetsutrymmena.

4 Samlings- och embarkeringsstationerna ska vara tillräckligt upplysta av ljus matat från nödkraftkällan.

5 Korridorer, trappor och utgångar som leder till samlings- och embarkeringsstationerna ska vara upplysta. Sådan belysning ska matas från nödkraftkällan. Evakueringsvägar till samlingsstationerna ska markeras med symbolen för samlingsstation enligt resolution A.760(18) och A.752(18)⁴¹.

6 Samlings- och embarkeringsstationer för dävert- och frifallsjösatta livräddningsfarkoster ska vara så utformade att bårar kan placeras i livräddningsfarkosten.

7 En livbåtslejdare som uppfyller kraven i LSA-koden 6.1.6 ska finnas vid varje embarkeringsstation eller vid varje par av intill varandra liggande embarkeringsstationer. Lejdaren ska vara i ett stycke och nå från däcket till vattenlinjen i minsta djupgående till sjöss under ogynnsamma trimförhållanden upp till 10° och en slagsida på upp till 20° åt endera hållet. Transportstyrelsen kan medge att sådana lejdare ersätts med godkända anordningar för tillträde till livräddningsfarkosterna när de sjösatts, förutsatt att det finns minst en livbåtslejdare på vardera sidan av fartyget. Andra embarkeringsanordningar som möjliggör kontrollerad nedgång till vattnet kan tillåtas för de livflottar som krävs i 31.1.4.

8 Om nödvändigt ska anordningar finnas så att firningsbara livräddningsfarkoster kan styras in mot fartygssidan och hållas kvar där för säker embarkering.

⁴¹ Resolution A.760(18), Symbols related to life-saving appliances and arrangements, ändrad genom resolution MSC.82(70) och resolution A.752(18), Guidelines for the evaluation, testing and application of low-locating lighting on passenger ships.

Regel 12

Sjösättningsstationer

Sjösättningsstationer ska vara så belägna att säker sjösättning tryggas, varvid avstånd från propellrar och kraftigt överhängande delar av skrovet ska beaktas. Med undantag av livräddningsfarkoster som särskilt anpassats för frifallsjösättning ska livräddningsfarkosterna så långt möjligt kunna sjösättas utefter en rak fartygssida. Om livräddningsfarkosterna är belägna föröver ska de vara placerade i skyddat läge akter om kollisionsskottet och särskild hänsyn ska tas till hållfastheten i sjösättningsanordningen.

Regel 13

Placering av livräddningsfarkoster

1 Livräddningsfarkoster ska förvaras

1. så att varken livräddningsfarkosten eller dess surrningsanordningar stör hanteringen av livräddningsfarkoster eller beredskapsbåtar vid andra sjösättningsstationer,
2. så nära vattenytan som är praktiskt möjligt utan att säkerheten äventyras. Andra livräddningsfarkoster än livflottar, avsedda att sjösättas genom att kastas överbord, ska vara placerade så att farkosten i embarkeringsläget befinner sig minst 2 m ovanför fartygets vattenlinje vid full last under ogynnsamma trimförhållanden upp till 10° och med en slagsida upp till 20° åt endera sidan, eller till den vinkel där kanten av fartygets väderdäck hamnar under vattnet, om denna vinkel är mindre,
3. i ständig beredskap så att två besättningsmedlemmar kan göra klart för embarkering och sjösättning inom 5 min,
4. fullt utrustade enligt kraven i denna bilaga och LSA-koden, och
5. så långt möjligt i säkert läge, skyddat från eld och explosion. I synnerhet ska livräddningsfarkoster på tankfartyg, med undantag av de livflottar som krävs i 31.1.4, inte förvaras ovanför lasttankar, sloptankar eller andra tankar som innehåller explosiv eller farlig last.

2 Livbåtar som ska firas efter fartygssidan ska förvaras så långt för om propellern som möjligt. På lastfartyg med en längd av 80 m eller mer men kortare än 120 m ska varje livbåt vara placerad så att dess akter befinner sig minst en livbåtslängd för om propellern. På lastfartyg med en längd av 120 m och längre och passagerarfartyg med en längd av 80 m och längre ska varje livbåt vara placerad så att dess akter befinner sig minst en och en halv livbåtslängd för om propellern. Där så är möjligt ska fartyget ordnas så att livbåtarna förvaras skyddade från att skadas av hög sjö.

3 Livbåtar ska vara fästade i sjösättningsanordningen.

4.1 Varje livflotte ska förvaras med fånglina permanent fästad till fartyget.

4.2 Varje livflotte eller grupp av livflottar ska förvaras med en anordning för fri uppflytning som uppfyller kraven i LSA-koden 4.1.6, så att varje flotte flyter fritt och, om den är uppblåsbar, blåses upp automatiskt om fartyget sjunker.

4.3 Livflottar ska vara stuvade så att en flotte eller container i taget manuellt kan tas loss från surrningsanordningen.

4.4 Kraven i 4.1 och 4.2 gäller inte de livflottar som krävs enligt 31.1.4.

5 Firningsbara livflottar ska förvaras inom lyftkrokarnas arbetsområde, såvida inte flyttanordning finns som inte blir oanvändbar inom de gränser för trim och slagsida som föreskrivs i 1.2 eller till följd av fartygets rörelse eller genom fel i kraftförsörjningen.

6 Livflottar avsedda att sjösättas genom att hivas överbord ska placeras så att de lätt kan flyttas för sjösättning på vilken sida som helst av fartyget; detta gäller inte om livflottar som kan sjösättas på vilken sida som helst, med den totala kapacitet som krävs i regel 31.1 är stuvade på vardera sidan av fartyget.

Regel 14

Placering av beredskapsbåtar

Beredskapsbåtar ska placeras

1. i ständig beredskap för sjösättning inom 5 minuter, och om den är av uppblåsbar konstruktion så ska den under alla förhållanden vara uppblåst,
2. på en plats lämplig för sjösättning och ombordtagning,
3. så att varken beredskapsbåten eller dess surrningsanordningar stör hanteringen av livräddningsfarkoster vid andra sjösättningsstationer, och
4. enligt kraven i regel 13, om den också är en livbåt.

Regel 15

Placering av marint evakueringsystem

1 Fartygssidan ska inte ha några öppningar mellan embarkeringsstationen för det marina evakueringsystemet och vattenlinjen vid minsta djupgående till sjöss. Åtgärder ska vidtas för att skydda utrustningen från åverkan.

2 Marint evakueringssystem ska vara placerat så det möjliggör säker sjösättning med särskild uppmärksamhet på avstånd från propeller och utstickande delar av skrovet och så att utrustningen så långt möjligt kan firas längs en plan sida av fartyget.

3 Varje marint evakueringssystem ska placeras så att varken gångbord eller plattform eller dess stuvnings- eller driftsanordningar hindrar hanteringen av andra livräddande anordningar vid andra sjösättningsstationer.

4 Där så är möjligt ska evakueringsutrustning i stuvat läge skyddas från att skadas av hög sjö.

Regel 16

Sjösättnings- och ombordtagningsanordningar för livräddningsfarkoster

1 Om inte annat anges ska sjösättnings- och embarkeringsredskap enligt LSA-koden 6.1 finnas för alla livräddningsfarkoster utom dem

1. som embarkeras från en position på däck som ligger mindre än 4,5 m över fartygets vattenlinje vid minsta djupgående till sjöss och som har en massa av högst 185 kg, eller
2. som embarkeras från en position på däck som ligger mindre än 4,5 m över fartygets vattenlinje vid minsta djupgående till sjöss och som är stuvad för sjösättning direkt från stuvningsplatsen när fartyget har upp till 10° ogynnsamt trim och en slagsida på upp till 20° åt någondera sidan, eller
3. som medförs utöver de livräddningsfarkoster som finns för 200 % av totala antalet personer ombord på fartyget och som har en massa av högst 185 kg, eller
4. som medförs utöver de livräddningsfarkoster som finns för 200 % av totala antalet personer ombord på fartyget, är stuvade för sjösättning direkt från stuvningsplatsen när fartyget har upp till 10° ogynnsamt trim och en slagsida på upp till 20° åt någondera sidan, eller
5. som är avsedda att användas tillsammans med ett marint evakueringssystem, som uppfyller kraven i LSA-koden 6.2 och är stuvat för sjösättning direkt från stuvningsplatsen när fartyget har upp till 10° ogynnsamt trim och en slagsida på upp till 20° åt någondera sidan.

2 Varje livbåt ska förses med en anordning så att den kan sjösättas och återtas till utgångsläget ombord. Dessutom ska arrangemang finnas så att livbåten kan tas loss för underhåll av anordningen.

3 Anordningarna för att sjösätta och ta ombord livbåten ska vara sådana att operatören på fartyget kan se livräddningsfarkosten under hela sjösättningen och, när det gäller livbåtar, även vid ombordtagning.

4 Endast en typ av utlösningmekanism ska användas för likartade livräddningsfarkoster som finns ombord på fartyget.

5 Förberedelse och hantering av livräddningsfarkost vid sjösättningsstation får inte hindra att andra livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar vid andra stationer snabbt kan klargöras.

6 Där ginor används ska dessa vara så långa att livräddningsfarkosten når vattnet vid minsta djupgående till sjöss när fartyget har upp till 10° ogynnsamt trim och en slagsida på upp till 20° åt någondera sidan.

7 Under klargöring och sjösättning ska livräddningsfarkosten, dess sjösättningsanordning och sjösättningsområdet i vattnet vara tillfredsställande upplysta med ljus från nödkraftkällan.

8 Åtgärder ska vidtas för att förhindra utsläpp av vatten på livräddningsfarkosterna när fartyget överges.

9 Om det finns risk att livräddningsfarkosten kan skadas av fartygets stabiliseringsfenor ska utrustning finnas, som matas från en nödkraftkälla, som kan föra stabiliseringsfenorna in i fartyget. Indikatorer som matas från en nödkraftkälla ska finnas på bryggan för att visa stabiliseringsfenornas position.

10 Om delvis täckta livbåtar medförs, som uppfyller kraven i LSA-koden 4.5, ska en mellangaj finnas, som har minst två livlinor med tillräcklig längd för att nå vattnet vid minsta djupgående till sjöss när fartyget har upp till 10° ogynnsamt trim och en slagsida på upp till 20° åt någondera sidan.

Regel 17

Anordningar för embarkering, sjösättning och ombordtagning av beredskapsbåtar

1 Anordningarna för embarkering och sjösättning av beredskapsbåtar ska vara sådana att ombordstigning och sjösättning kan ske på kortast möjliga tid.

2 Om beredskapsbåten är en av fartygets livräddningsfarkoster ska embarkeringsanordningarna och sjösättningsstationen uppfylla kraven i 11 och 12.

3 Sjösettningsanordningarna ska uppfylla kraven i 16. Dock måste alla beredskapsbåtar kunna sjösättas, med hjälp av fånglinor när omständigheter så kräver, då fartyget gör upp till 5 knop i lugn sjö.

4 Tiden för ombordtagning av beredskapsbåten ska inte överstiga 5 minuter i måttlig sjö när den är lastad med fullt antal personer och full utrustning. Om beredskapsbåten också är en livbåt ska tiden för ombordtagning kunna hållas när den är lastad med livbåtsutrustningen och godkänt antal om minst sex personer.

5 Anordningar för embarkering och ombordtagning på beredskapsbåten ska göra det möjligt att säkert och effektivt hantera en bår. Stroppar ska finnas för att säkra lyftblocken vid dåligt väder.

Regel 18

Linkastningsutrustning

Fartyg ska ha linkastningsutrustning som uppfyller kraven i LSA-koden 7.1 ombord.

Regel 19

Träning och övningar för nödsituationer

1 Denna regel gäller alla fartyg.

2 Kännedom om säkerhetsutrustning och praktiska övningar

2.1 Varje besättningsmedlem som har tilldelats uppgifter för nödfallsituationer ska vara väl förtrogen med dessa arbetsuppgifter innan resan påbörjas.

2.2 På ett fartyg som går på resor där passagerarna beräknas vara ombord mer än 24 timmar ska övning för passagerarna äga rum inom 24 timmar efter att de gått ombord. Passagerarna ska instrueras i användning av räddningsvästar och agerande vid en nödsituation.

2.3 När nya passagerare kommer ombord ska en säkerhetsgenomgång göras med passagerarna just före eller efter avgång. Genomgången ska omfatta de instruktioner som krävs i 8.2 och 8.4 och ska utannonseras på ett eller flera språk som passagerarna rimligen förstår. Meddelandet ska gå ut i fartygets officiella högtalarsystem eller på motsvarande sätt så att det rimligtvis hörs av de passagerare som ännu inte hört det under resan. Genomgången kan inkluderas i den övning som krävs enligt 2.2 om övningen hålls omedelbart efter avgång. Informationsblad eller anslag eller videoprogram som visas på fartygets videoskrmar kan användas som komplement men får inte användas som ersättning.

3 Övningar

3.1 Övningar ska i möjligaste mån genomföras som vore det en verklig nödsituation.

3.2 Varje besättningsmedlem ska delta i minst en övning i att överge fartyget och en brandövning varje månad. Besättningens övningar ska ske senast 24 timmar efter avgång om mer än 25 % av besättningen inte har deltagit i övning i att överge fartyget och brandövningar ombord i det aktuella fartyget under den senaste månaden. När ett fartyg tas i bruk för första gången, efter en större ombyggnad eller när en ny besättning mönstrar på ska dessa övningar hållas före avgång, om fartygstypen så medger. Transportstyrelsen kan medge att andra likvärdiga arrangemang tillämpas på fartygstyper där detta förfarande är ogenomförbart.

3.3 Övning i att överge fartyget

3.3.1 Varje övning i att överge fartyget ska omfatta

1. sammankallande av passagerare och besättning till samlingsstationerna med hjälp av de larm som krävs i 6.4.2 följt av övningsutrop via det offentliga eller annat högtalarsystem och säkerställande att alla är medvetna om ordern att överge fartyget,
2. rapportering till stationerna och förberedelse för de uppgifter som beskrivs i mönstringslistan,
3. kontroll att passagerare och besättning är lämpligt klädda,
4. kontroll att räddningsvästar är korrekt påsatta,
5. nedsänkning av minst en livbåt efter det att nödvändiga åtgärder vidtagits för sjösättning,
6. start och körning av livbåtens motor,
7. körning av de dävertar som används för sjösättning av livflottar,
8. en fingerad räddning av passagerare som stängts in i sin hytt,
9. instruktion i användande av radioutrustning i samband med livräddning.

3.3.2 I den utsträckning det är praktiskt möjligt ska olika livbåtar firas ned, i enlighet med kraven i 3.3.1.5, vid övningar som följer på varandra.

3.3.3 Med undantag av vad som föreskrivs i 3.3.4 och 3.3.5 ska varje livbåt sjösättas med eller utan ombordvarande och köras i sjön med sin tilldelade besättning ombord minst en gång var tredje månad vid övning i att överge fartyget.

3.3.4 I det fall livbåten sjösätts genom fritt fall ska besättningen, vid övning i att överge fartyget, borda livbåten minst en gång var tredje månad,

spänna fast sig själva i sätena och börja sjösättningsproceduren fram till men inte utföra den verkliga frigöringen av livbåten (utlösningskroken ska inte frigöras). Livbåten ska sedan frifallssjösättas med nödvändig besättning ombord eller firas ned i vattnet med en sekundär anordning med eller utan sin tilldelade besättning. I båda fallen ska livbåten därefter köras i sjön med sin tilldelade besättning. Med ett intervall som inte är mer än sex månader ska livbåten antingen frifallssjösättas med bara den tilldelade besättningen ombord; alternativt ska en simulerad sjösättning göras i enlighet med de anvisningar som framgår av IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1206/Rev.1⁴².

3.3.5 Transportstyrelsen kan medge att fartyg som gör korta internationella resor undantas från kravet på att sjösätta livbåtarna på ena sidan, om deras förtöjningsanordningar och resmönster inte tillåter sjösättning på den sidan. Dock ska alla sådana livbåtar firas ner minst en gång var tredje månad och sjösättas minst en gång om året.

3.3.6 Så långt det är praktiskt möjligt ska beredskapsbåtar, andra än livbåtar som också är beredskapsbåtar, sjösättas varje månad med sin särskilt tilldelade besättning ombord och köras i sjön. Detta krav ska under alla förhållanden uppfyllas minst en gång var tredje månad.

3.3.7 Om sjösättningsövning med livbåt och beredskapsbåt hålls då fartyget är under gång till sjöss ska hänsyn tas till den ökade risken och övningen får endast genomföras i skyddade vatten och under övervakning av ett befäl som har erfarenhet av sådana övningar.

Allmänna råd

Riktlinjer för hur sjösättningsövning med livbåt bör genomföras finns i resolution A.624(15)⁴³.

⁴² MSC.1/Circ.1206/Rev.1, Measures to prevent accidents with lifeboats.

⁴³ Resolution A.624(15), Guidelines on training for the purpose of launching lifeboats and rescue boats from ships making headway through the water.

3.3.8 Om ett fartyg är utrustat med marint evakueringssystem ska övningarna omfatta praktisk träning av de rutiner som finns för att använda systemet fram till tidpunkten just före verklig utlösning av systemet. Dessutom ska alla som ingår i systemet så långt möjligt tränas ytterligare genom i vatten utförd fullskalig övning med systemet – antingen ombord eller i land – med intervaller som inte är längre än två år och i inget fall längre än tre år. Denna träning kan sammankopplas med vad som krävs i 20.8.2.

Allmänna råd

Sjösättningsövningar enligt 3.3.8 bör utökas med regelbunden instruktion genom utnyttjande av den övningsutrustning som finns ombord enligt krav i 35.4.

3.3.9 Nödbelysning för samling och övergivande ska testas vid varje övning i att överge fartyget.

3.4 Brandövningar

3.4.1 Brandövningar bör planeras så att regelbunden övning beaktas för de olika nödsituationer som kan uppstå beroende på typ av fartyg och last.

3.4.2 Varje brandövning ska omfatta

1. anmälan till stationen och förberedande inför de uppgifter som beskrivs i mönstringslistan enligt 8,
2. start av en brandpump och sprutning med minst två vattenstrålar för att visa att systemet är i funktion,
3. kontroll av brandmansutrustning och annan personlig livräddningsutrustning,
4. kontroll av relevant kommunikationsutrustning,
5. funktionskontroll av vattentäta dörrar, branddörrar, brandspjäll samt huvudin- och utgångar i ventilationssystemen i övningsområdet, och
6. kontroll av arrangemang som krävs för övergivande av fartyget.

3.4.3 Den utrustning som använts vid övningar ska utan dröjsmål återställas till fullt brukbart skick, och fel och brister som upptäckts vid övningarna ska åtgärdas snarast.

4 Övning och instruktioner ombord

4.1 Träning ombord i att använda fartygets livräddningsutrustning, inklusive utrustning i livräddningsfarkoster, samt att använda fartygets brandsläckningsredskap ska ske snarast och inte senare än två veckor efter det att besättningen gått ombord. Om en besättningsmedlem går på ett

ordinarie roterande schema på fartyget ska sådan träning ske inom två veckor efter den första påmönstringen. Instruktioner om hur man använder utrustningen för brandsläckning och livräddning samt för överlevnad till sjöss ska ges med samma intervall som övningarna. Individuell instruktion kan täcka olika delar av fartygets livräddningsutrustning och brandsläckning, men all denna utrustning ska omfattas inom en period av två månader.

4.2 Varje besättningsmedlem ska få instruktioner som ska omfatta men inte nödvändigtvis begränsas till

1. handhavande och användning av fartygets uppblåsbara livflottar,
2. problem med hypotermi, första hjälpen, behandling mot hypotermi och andra lämpliga åtgärder i första hjälpen,
3. särskilda instruktioner som är nödvändiga för användning av fartygets livräddningsutrustning i hårt väder och svår sjö, och
4. handhavande och användning av brandsläckningsutrustning.

4.3 Träning ska ske ombord i användande av dävertsjösatta livflottar med intervall som inte överstiger fyra månader på varje fartyg med sådan utrustning. Om möjligt ska detta inkludera uppblåsning och firming av en livflotte. Denna flotte kan vara en specialflotte, avsedd endast för träning, som inte ingår i fartygets livräddningsutrustning. En sådan särskild livflotte ska vara tydligt märkt.

5 Noteringar

Datum för mönstringar, detaljer om övning i att överge fartyget och brandövningar, övningar med annan livräddningsutrustning och träning ombord ska dokumenteras i skeppsdagboken. Om fullständig mönstring, övnings- eller träningspass inte sker på utsatt tid, ska omständigheterna kring och omfattningen av den mönstring och de övnings- eller träningspass som görs noteras i dagboken.

Regel 20

Driftsberedskap, underhåll och inspektioner

1 Denna regel gäller alla fartyg.

2 **Driftsberedskap**

Innan fartyget lämnar hamnen och under resan ska all livräddningsutrustning vara i användbart skick och färdig för omedelbar användning.

3 **Underhåll**

3.1 Underhåll, provning och inspektioner av livräddningsutrustning ska göras med riktlinjerna i IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1206/Rev.1⁴² som bas och i syfte att säkerställa tillförlitligheten hos sådan utrustning.

3.2 Det ska finnas instruktioner för underhåll ombord av livräddningsutrustning som uppfyller kraven i 36. Underhåll ska göras enligt dessa instruktioner.

3.3 Instruktioner för underhåll ombord av livräddningsutrustning enligt 3.2 får finnas i ett särskilt datorprogram, förutsatt att datorprogrammet inkluderar kraven i 36.

4 **Underhåll av ginor**

Ginor som används vid sjösättning ska inspekteras periodvis. Särskild hänsyn ska då tas till de delar av ginorna som passerar genom blockskivor. Ginorna ska bytas ut vid behov på grund av förslitning eller med ett intervall på högst fem år, beroende på vilket som inträffar först.

Allmänna råd

Riktlinjer om åtgärder för att förhindra olyckor med livbåtar finns i IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1206/Rev.1⁴².

5 **Reservdelar och reparationsutrustning**

Reservdelar och reparationsutrustning ska finnas för livräddningsutrustning och tillhörande komponenter som utsätts för stor förslitning eller förbrukning och ska ersättas regelbundet.

6 **Veckoinspektion**

Följande test och inspektioner ska göras varje vecka och en rapport från inspektionen ska införas i skeppsdagboken.

1. Alla livräddningsfarkoster, beredskapsbåtar och sjösättningsanordningar ska inspekteras visuellt för att säkerställa att de är klara för användning. Inspektionen ska inkludera men inte begränsas till krokars kondition och dessas fastsättning i livbåtarna samt att de belastade utlösningsskottarna är riktigt och fullständigt återställda.
2. Alla motorer i liv- och beredskapsbåtar samt sjösättningsanordningar ska köras i minst 3 minuter, förutsatt att omgivande temperatur överstiger den minimitemperatur som krävs för att starta och köra motorn. Under denna tid ska det fastställas att växellådan och dess reglage fungerar tillfredsställande. Om en beredskapsbåt är utrustad med utombordsmotor, vilken inte kan köras i mer än 3 minuter med propellern ovan vattenytan, bör det sörjas för att en lämplig mängd vatten finns till hands.
3. Livbåtar på lastfartyg ska, utan ombordvarande, om väder- och sjöförhållanden så tillåter svängas ut från stuvningsläget i den utsträckning som är nödvändig för att visa att sjösättningsanordningarnas funktion är tillfredsställande. Livbåtar utrustade för frifallssjösättning är undantagna.
4. Det allmänna nödlarmsystemet ska testas.

7 Månatlig inspektion

7.1 Alla livbåtar ska, utan ombordvarande, svängas ut från stuvningsläget om väder- och sjöförhållanden så tillåter. Livbåtar utrustade för frifallssjösättning är undantagna.

7.2 Inspektion av livräddningsredskap, inklusive livbåtsutrustning, ska göras varje månad efter den checklista som krävs i 36.1 för att säkerställa att utrustningen är komplett och i god ordning. En inspektionsrapport ska föras in i skeppsdagboken.

8 Service på uppblåsbara livflottar och räddningsvästar, marint evakueringssystem och underhåll samt reparation av uppblåsbara beredskapsbåtar

8.1 Varje uppblåsbar livflotte, uppblåsbar räddningsväst och marint evakueringssystem ska undergå service:

1. med högst 12 månaders mellanrum. Sjöfartsverket kan medge att serviceintervall utsträcks till högst 17 månader, och
2. på en godkänd servicestation som är behörig att utföra sådan service, är ändamålsenligt utrustad och använder endast vederbörligen utbildad personal.

Allmänna råd

Riktlinjer för vad som bör testas vid service av uppblåsbara livflottar finns i resolution A.761(18)⁴⁴.

8.2 Återkommande aktivering av marina evakueringsystem

I tillägg eller i anslutning till de serviceintervall för marina evakuerings-system som krävs i 8.1 ska varje marint evakueringsystem aktiveras enligt ett roterande schema med intervall inte överstigande 6 år.

8.3 Fartyg, som använder nya och nyutvecklade arrangemang för uppblåsbara livflottar som uppfyller kraven i 3 §, får låta sådan utrustning ha längre serviceintervall om

1. de enligt procedur i 3 §, under förlängda serviceintervall, bevisats ha samma standard som existerande arrangemang,
2. livflottesystemet kontrolleras ombord i enlighet med 8.1.1 av godkänd servicestation, och
3. arrangemangen, med högst fem års intervall, genomgår service i enlighet med riktlinjerna i resolution A.761(18)⁴⁵.

8.4 All reparation och underhåll av uppblåsbara beredskapsbåtar ska utföras enligt tillverkarens instruktioner. Nödreparationer får utföras ombord på fartyget, medan reparationer av bestående art ska utföras av godkänd servicestation.

9 Periodisk service av hydrostatiska utlösningssystem

Hydrostatiska utlösningssystem, som inte är engångsanordningar, ska genomgå service på en kompetent servicestation med intervall om högst 12 månader. Transportstyrelsen kan medge att serviceintervall utsträcks till högst 17 månader. Bestämmelser om serviceintervall finns i MSC/Circ.955⁴⁶.

⁴⁴ Resolution A.761(18), Recommendation on conditions for the approval of servicing stations for inflatable liferafts.

⁴⁵ Resolution A.761(18), Recommendation on condition for the approval of servicing stations for inflatable liferafts.

⁴⁶ Särskilda bestämmelser om serviceintervall finns i MSC/Circ. 955, Servicing of life saving appliances and radiocommunication equipment under harmonized system of survey and certification (HSSC).

10 Skyltning av förvaringsplatser

Containrar, konsoler, ställningar och andra liknande förvaringsplatser för livräddningsutrustning ska markeras med symboler i enlighet med resolution A.760(18) och MSC.1/Circ.1244⁴⁷, så att det framgår vilken anordning som finns på just den platsen och för vilket ändamål. Om fler än en anordning förvaras på platsen ska även antalet anges.

11 Periodisk service av sjösättningsanordningar och belastade utlösningsanordningar

11.1 Sjösättningsanordningar ska

1. underhållas enligt regel 36, Instruktioner för underhåll ombord,
2. genomgå noggrann kontroll vid den årliga besiktningen avseende säkerhetsutrustningscertifikatet, och
3. efter kontrollen i 11.1.2 genomgå ett dynamiskt test av vinschbromsen vid maximal sänkingshastighet. Den belastning som ska användas ska vara livräddningsfarkostens massa eller beredskapsbåt utan ombordvarande. Med ett intervall som inte överstiger fem år ska testet dock genomföras med en provbelastning av 1,1 gånger vikten av livräddningsfarkost eller beredskapsbåt med fullt antal personer och utrustning.

11.2 Livbåtars eller beredskapsbåtars belastade utlösningsanordningar inklusive frifallslivbåtars utlösningsystem ska

1. underhållas enligt regel 36, Instruktioner för underhåll ombord,
2. genomgå noggrann kontroll och vid den årliga besiktningen avseende säkerhetsutrustningscertifikatet driftstestas av lämpligt utbildad personal som är insatt i systemet, och
3. driftstestas med en belastning på 1,1 gånger båtens totala massa. Båten ska vara fullt lastad med personer och utrustning när utlösningsanordningen undersöks. Sådan undersökning och test ska göras minst en gång vart femte år.

11.3 Sjösättningsanordning och automatisk utlösningskrok som betjänar livflotte ska

1. underhållas enligt regel 36, Instruktioner för underhåll ombord,
2. genomgå noggrann kontroll vid den årliga besiktningen avseende säkerhetsutrustningscertifikatet och driftstestas av lämpligt utbildad personal som är insatt i systemet, och

⁴⁷ MSC.1/Circ.1244, Symbol of infant lifejacket.

3. driftstestas med en belastning på 1,1 gånger flottens totala massa. Flotten ska vara fullt lastad med personer och utrustning när den automatiska utlösningsskroken överhalas. Sådan undersökning och test ska göras minst en gång vart femte år.

Allmänna råd

Riktlinjer för provning av livräddningsutrustning finns i IMO-resolution A.689(17)⁴⁸ och för livräddningsutrustning installerad ombord på fartyg den 1 juli 1999 eller senare i IMO-resolution MSC.81(70)⁴⁹.

⁴⁸ A.689(17), Recommendation on testing of life-saving appliances.

⁴⁹ MSC.81(70), Revised recommendation on testing of life-saving appliances.

Sektion II - passagerarfartyg

(Särskilda bestämmelser)

Regel 21

Livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar

1 Livräddningsfarkoster

1.1 Passagerarfartyg, utom de som gör korta internationella resor, ska medföra

1. helt eller delvis täckta livbåtar, vilka uppfyller kraven i LSA-koden 4.5 eller 4.6 med en sammanlagd kapacitet att på båda sidor av fartyget ta minst 50 % av totala antalet personer ombord. Transportstyrelsen kan medge att livflottar med motsvarande total kapacitet får ersätta livbåtar, förutsatt att det alltid finns så många livbåtar på varje sida av fartyget att de rymmer 37,5 % av totala antalet personer ombord. De uppblåsbara och de hårda livflottarna ska uppfylla kraven i LSA-koden 4.2 eller 4.3, och för dem ska finnas sjösättningsanordningar som är jämnt fördelade på varje sida av fartyget, och
2. därutöver uppblåsbara eller hårda livflottar som uppfyller kraven i LSA-koden 4.2 eller 4.3 med en sammanlagd kapacitet att rymma minst 25 % av totala antalet personer ombord. För dessa livflottar ska finnas minst en sjösättningsanordning på varje sida, som kan vara den som föreskrivs i 1.1.1 eller likvärdig, godkänd anordning som kan användas på båda sidorna. Stuvningen av dessa livflottar behöver inte uppfylla kraven i 13.5.

1.2 Passagerarfartyg som går på korta internationella resor ska medföra

1. helt eller delvis täckta livbåtar som uppfyller kraven i LSA-koden 4.5 eller 4.6 med en sammanlagd kapacitet att rymma minst 30 % av totala antalet personer ombord. Livbåtarna ska i möjligaste mån spridas jämnt på fartygets sidor. Dessutom ska uppblåsbara eller hårda livflottar som uppfyller kraven i LSA-koden 4.2 eller 4.3 medföras med sådan sammanlagd kapacitet att livräddningsfarkosterna, tillsammans med livbåtarna, rymmer det totala antalet personer ombord. Livflottarna ska betjänas av sjösättningsanordningar som är jämnt fördelade på fartygets sidor, och
2. därutöver uppblåsbara eller hårda livflottar som uppfyller kraven i LSA-koden 4.2 eller 4.3 med en sammanlagd kapacitet att rymma minst 25 % av totala antalet personer ombord. För dessa livflottar ska finnas minst en sjösättningsanordning på varje sida, som kan vara den som föreskrivs i 1.2.1 eller likvärdig, godkänd anordning

som kan användas på båda sidorna. Stuvningen av dessa livflottar behöver inte uppfylla kraven i 13.5.

1.3 Alla livräddningsfarkoster som behövs för att alla personer ombord ska kunna överge fartyget ska kunna sjösättas med fullt antal personer och utrustning inom 30 minuter från det att signalen för att överge fartyget har givits, förutsatt att alla personer har samlats med räddningsvästar påsatta.

1.4 I stället för att uppfylla kraven i 1.1, 1.2 eller 1.3 kan passagerarfartyg med en bruttodräktighet under 500, där totala antalet personer understiger 200, uppfylla följande.

- 1.** Det ska finnas uppblåsbara eller hårda livflottar, som uppfyller kraven i LSA-koden 4.2 eller 4.3 och rymmer samtliga ombord, på båda sidor av fartyget.
- 2.** Om livflottar som krävs enligt 1.5.1 förvaras på en plats där förflyttning från sida till sida av däck inte lätt kan ske på samma nivå över öppet däck, ska ytterligare livflottar finnas så att det finns en total kapacitet på varje sida av 150 % av totala antalet personer ombord.
- 3.** Om den beredskapsbåt som krävs i 2.2 också är en helt eller delvis täckt livbåt som uppfyller kraven i LSA-koden 4.5 och 4.6, kan den vara inkluderad i den totala kapacitet som krävs i 1.5.1, förutsatt att den totala kapacitet som finns på varje sida av fartyget är minst 150 % av totala antalet personer ombord.
- 4.** Om någon av livräddningsfarkosterna skulle gå förlorad eller bli obrukbar ska det finnas tillräckligt med livräddningsfarkoster att användas på varje sida, inklusive de som är förvarade på en plats där förflyttning från sida till sida lätt kan ske på samma nivå över öppet däck, för att rymma det totala antalet personer ombord.

1.5 Marint evakueringsystem som uppfyller LSA-koden 6.2 kan ersätta livflottar och sjösättningsanordningar motsvarande den kapacitet som krävs i 1.1.1 eller 1.2.1.

2 Beredskapsbåtar

2.1 Passagerarfartyg med en bruttodräktighet av minst 500 ska ha minst en beredskapsbåt som uppfyller kraven i LSA-koden 5.1 på varje sida av fartyget.

2.2 Passagerarfartyg med en bruttodräktighet under 500 ska ha minst en beredskapsbåt som uppfyller kraven i LSA-koden 5.1.

2.3 En livbåt kan accepteras som beredskapsbåt förutsatt att livbåten och dess anordningar för sjösättning och ombordtagning också uppfyller kraven på beredskapsbåt.

3 Eskortering av livflottar

3.1 Det antal liv- och beredskapsbåtar som finns på passagerarfartyg ska vara så stort att varje liv- eller beredskapsbåt behöver eskortera högst sex livflottar när fartyget överges av samtliga ombord.

3.2 Det antal liv- och beredskapsbåtar som finns på passagerarfartyg som går på korta internationella resor ska vara så stort att varje liv- eller beredskapsbåt behöver eskortera högst nio livflottar när fartyget överges av samtliga ombord.

Regel 22

Personlig livräddningsutrustning

1 Livbojar

1.1 Passagerarfartyg ska medföra det antal livbojar, uppfyllande kraven i 7.1 och LSA-koden 2.1, som följer av följande tabell:

Fartygets längd i meter	Minsta antal livbojar
Under 60	8
60 och under 120	12
120 och under 180	18
180 och under 240	24
240 och över	30

1.2 Bortsett från vad som krävs i 7.1.3 ska passagerarfartyg med en längd av högst 60 m ha minst 6 livbojar med självtändande ljus.

2 Räddningsvästar

2.1 Utöver de räddningsvästar som krävs i regel 7.2 ska varje passagerarfartyg ha räddningsvästar för minst 5 % av det totala antalet personer ombord. Dessa räddningsvästar ska vara placerade väl synligt på däck eller vid samlingsstationer.

2.2. Där räddningsvästar för passagerare är placerade i hytter långt från direkta passager mellan publika utrymmen och samlingsstationer ska de extra räddningsvästarna för dessa passagerare, vilka krävs under 7.2.2, placeras antingen i de publika områdena, vid samlingsstationerna eller i direkta passager mellan dessa. Räddningsvästarna ska förvaras så att utdelning och påtagning inte hindrar ordnad förflyttning till samlingsstationer och stationer för embarkering av livräddningsfarkoster.

3 Ljus på räddningsvästar

3.1 På passagerarfartyg ska alla räddningsvästar vara försedda med ett ljus som uppfyller kraven i LSA-koden 2.2.3.

4 Räddningsdräkter och termiska skydd (TPA)

4.1 Alla passagerarfartyg ska för varje livbåt ha minst tre räddningsdräkter som uppfyller kraven i LSA-koden 2.3 samt ett termiskt skydd som uppfyller kraven i LSA-koden 2.5 för varje person som är anvisad till livbåten och som inte är försedd med räddningsdräkt. Räddningsdräkter och termiska skydd behöver inte finnas

1. för personer som är anvisade till helt eller delvis täckta livbåtar, eller
2. på fartyg som Transportstyrelsen inte anser behöva sådan utrustning, med hänvisning till att fartyget endast trafikerar varmt klimat.

Allmänna råd

Riktlinjer för bedömningen om TPA och varmt klimat finns i MSC/Circ.1046⁵⁰.

Regel 23

Anordningar för embarkering av livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar

1 På passagerarfartyg ska anordningarna för embarkering av livräddningsfarkoster vara konstruerade så

1. att alla livbåtar kan embarkeras och sjösättas, antingen direkt från förvaringsplatsen eller från ett embarkeringsdäck, men inte båda,
2. att däcksjösatta livflottar kan embarkeras och sjösättas från en position alldeles i anslutning till förvaringsplatsen eller från en plats till vilken flottan har flyttats före sjösättning, i enlighet med kraven i 13.5.

2 För beredskapsbåt ska ordnas så att den kan embarkeras och sjösättas direkt från förvaringsplatsen med det antal personer ombord som är avdelade som besättning. Bortsett från kraven i 1.1 gäller att om beredskapsbåten också är livbåt och de andra livbåtarna embarkeras och sjösätts från ett embarkeringsdäck ska anordningarna vara sådana att också beredskapsbåten kan embarkeras och sjösättas från embarkeringsdäcket.

⁵⁰ MSC/Circ. 1046, Guidelines for the assessment of thermal protection.

Regel 24

Placering av livräddningsfarkost

Vid beräkning av den höjd där livräddningsfarkoster på passagerarfartyg placeras, ska hänsyn tas till kraven i 13.1.2, liksom de räddningsåtgärder (utrymningsvägar) som krävs enligt tillämpliga regler om brandskydd på fartyg meddelade med stöd av 2 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)⁵¹, fartygets storlek och de väderförhållanden som kan råda i det tänkta fartområdet. När en dävertsjösatt livräddningsfarkost är i embarke-ringsläge ska dävertnocken om möjligt inte vara mer än 15 m över vattenlinjen när fartyget är i minsta djupgående till sjöss.

Regel 25

Samlingsstationer

Utöver att uppfylla kraven i 11 ska alla passagerarfartyg ha samlingsstationer som är

1. placerade i närheten av embarkeringsstationerna, dit passagerarna lätt ska kunna ta sig om båda stationerna inte finns på samma plats, och
2. tillräckligt stora för att man där ska kunna samla och instruera passagerarna, dock minst 0,35 m² per passagerare.

Regel 26

Särskilda bestämmelser för roropassagerarfartyg

1 Denna regel gäller alla roropassagerarfartyg.

2 Livflottar

2.1 Livflottar på roropassagerarfartyg, ska betjänas av ett marint evakueringsystem som uppfyller kraven i LSA-koden 6.2 eller sjösättningsanordningar som uppfyller kraven i LSA-koden 6.1.5. Dessa anordningar ska finnas jämnt fördelade på varje sida av fartyget.

2.2 Alla livflottar på roropassagerarfartyg ska vara försedda med anordning för fri uppflytning som uppfyller kraven i 13.4.

2.3 Alla livflottar på roropassagerarfartyg ska ha en äntringsramp som antingen uppfyller kraven i LSA-koden 4.2.4.1 eller 4.3.4.1.

⁵¹ SOLAS 74, kapitel II-2, regel 13. För fartyg byggda före den 1 juli 2002 gäller regel 28.

2.4 Alla livflottar på ett roropassagerarfartyg ska antingen vara automatiskt självupprättande eller vara av täckt, vändbar typ som är stadig i sjögång och som kan hanteras säkert, oavsett vilken sida som är uppåt. Alternativt ska fartyget, utöver det normala, fulla antalet livflottar, ha automatiskt självupprättande livflottar, som uppfyller kraven i MSC/Circ.80952 eller täckta, vändbara livflottar med sådan sammanlagd kapacitet att de rymmer minst 50 % av de personer som inte får plats i livbåtarna. Tilläggskapaciteten av livflottar ska bestämmas utifrån skillnaden mellan det totala antalet människor ombord och antalet personer som ryms i livbåtar.

2.5 Var fjärde livflotte på roropassagerarfartyg ska vara försedd med en SART eller AIS-SART. Den ska vara så installerad att dess antenn befinner sig mer än 1 meter över vattenytan då livflotten är i utvecklat tillstånd. På automatiskt självupprättande livflottar ska dock SART:arna eller AIS-SART:arna vara så installerade att överlevande lätt kommer åt dem samt att antennerna lätt kan fällas upp. Varje SART eller AIS-SART ska vara så installerad att den kan fällas upp manuellt när livflotten är i utvecklat tillstånd. Behållare som innehåller livflottar utrustade med SART:ar eller AIS-SART:ar ska ha tydlig markering om detta.

3 Snabbgående beredskapsbåtar

3.1 Minst en av beredskapsbåtarna på ett roropassagerarfartyg ska vara av snabbgående typ som uppfyller kraven i LSA-koden 5.1.4.

3.2 Snabba beredskapsbåtar ska betjänas av en sjösättningsanordning som är lämplig med hänsyn till att den snabba beredskapsbåten kan komma att sjösättas och tas ombord under svåra väderförhållanden. Riktlinjer för snabba beredskapsbåtars sjösättningsanordningar finns i LSA-koden 6.1.7.

3.3 För varje snabb beredskapsbåt ska minst två besättningar utbildas och tränas regelbundet dels enligt kraven i resolution A.771(18)⁵² och dels enligt kraven för en certifierad person, inklusive alla aspekter på räddning, handhavande, manövrering och drift av dessa båtar under olika förhållanden och träning i att räta upp dem efter kantring.

⁵² MSC/Circ. 809, Recommendations for canopied reversible, automatically self-righting liferafts and fast rescue boats, including testing, on ro-ro passenger ships.

⁵³ Resolution A.771(18), Recommendation on training requirements for crews of fast rescue boats samt till STCW-koden, sektion A-VI/2 och tabell A-VI/2-2.

4 Räddningshjälpmedel (Means of rescue)

4.1 Varje roropassagerarfartyg ska utrustas med effektiva hjälpmedel för att snabbt ta upp överlevande från vattnet samt flytta överlevande från räddningsenheter eller livräddningsfarkoster till fartyget.

4.2 Hjälpmedel för att flytta överlevande till fartyget kan ingå i ett marint evakueringsystem eller kan vara en del av ett system avsett för räddning.

4.3 Om en glidbana i ett marint evakueringsystem ska vara till hjälp för att flytta överlevande till fartygsdäcket, ska grepplinor eller stegar finnas på banan för att underlätta förflyttningen.

Allmänna råd

Riktlinjer för vilka prestandakrav räddningshjälpmedel (Means of Rescue) bör uppfylla finns i MSC/Circ.810⁵⁴.

5 Räddningsvästar

5.1 Oberoende av kraven i 7.2 och 22.2 ska tillräckligt antal räddningsvästar placeras i närheten av samlingsstationerna så att passagerare inte måste återvända till sina hytter för att hämta sina räddningsvästar.

5.2 På roropassagerarfartyg ska alla räddningsvästar vara utrustade med ett ljus som uppfyller kraven i LSA-koden 2.2.3.

Regel 27

Information om passagerare

- 1** Alla personer ombord i alla passagerarfartyg ska räknas före avgång.
- 2** Information om personer som har aviserat behov av speciell vård eller assistans i nödsituationer ska registreras och före avgång delges befälhavaren.
- 3** Namn och kön på alla ombord, med uppdelning på vuxna, barn och spädbarn, ska registreras i sjöräddningssyfte.
- 4** Den information som krävs enligt 1,2 och 3 ska finnas i land och hållas tillgänglig för sjöräddning vid behov.

⁵⁴ MSC/Circ.810, Recommendation on means of rescue on ro-ro passenger ships.

5 Transportstyrelsen kan medge att passagerarfartyg, vars tidtabellsenliga resor gör det opraktiskt för dem att upprätta sådana register, undantas från kravet på passagerarregistrering.

Regel 28

Landnings- och hämtningsområden för helikoptrar

1 På alla roropassagerarfartyg ska finnas en helikopterhämtningsplats som uppfyller kraven i IAMSAR-manualen⁵⁵.

2 På roropassagerarfartyg som är 130 m eller längre ska det finnas en helikopterlandningsplats.

Allmänna råd

Område för helikopterlandning på roropassagerarfartyg bör vara utformat enligt MSC/Circ.895⁵⁶.

Regel 29

Beslutsstöd för befälhavare på passagerarfartyg.

1 Denna regel gäller alla passagerarfartyg.

2 På alla passagerarfartyg ska det för beslutsfattare finnas ett beslutsstöd för hantering av nödsituationer tillgängligt på bryggan.

3 Beslutsstödet ska bestå av minst en tryckt nödplan eller flera nödplaner. Alla förutsebara nödsituationer ska identifieras i nödplanen inklusive, men inte begränsade till, följande huvudgrupper av nödsituationer

1. brand,
2. skada på fartyget,
3. förorening,
4. olagliga handlingar som hotar fartygets säkerhet och skydd för passagerare och besättning,
5. personolycksfall,

⁵⁵ The International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Volume III (IAMSAR Manual).

⁵⁶ MSC/Circ.895, Recommendation on helicopter landing areas on ro-ro passenger ships.

6. lastrelaterade olycksfall, och
7. hjälp till andra fartyg vid nödsituationer.

Allmänna råd

Riktlinjer för hur ett beslutsstöds nödplan eller nödplaner bör vara utformade finns i resolution A.852(20)⁵⁷.

4 Rutinerna vid nödsituationer som upprättats i nödplanen/-planerna ska ge stöd för beslut till befälhavare för hantering förutsebara nödsituationer eller kombinationer därav.

5 Nödplanen/-planerna ska ha en enhetlig struktur och vara lätta att använda. Där så är tillämpligt ska aktuellt lastfall, såsom det beräknats för passagerarfartygets stabilitet under resan, användas i skadekontrollsyfte.

6 Utöver tryckt nödplan kan Transportstyrelsen medge att man på passagerarfartyg även använder datorbaserat beslutsstöd, som lämnar all den information som finns i nödplan, såsom rutiner och checklistor, och som kan presentera en lista över rekommenderade åtgärder att vidta i förutsebara nödsituationer.

Regel 30

Övningar

1 Denna regel gäller alla passagerarfartyg.

2 Övning i att överge fartyget och en brandövning ska genomföras varje vecka. Hela besättningen behöver inte delta i varje övning, men varje besättningsmedlem måste delta i en övning att överge fartyget och en brandövning varje månad, enligt 19.3.2. Passagerare ska så långt som möjligt uppmuntras att delta i dessa övningar.

⁵⁷ Resolution A.852(20), Guidelines for a structure of an integrated system of contingency planning for shipboard emergencies.

Sektion III - lastfartyg

(Särskilda bestämmelser)

Regel 31

Livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar

1 Livräddningsfarkost

1.1 Lastfartyg ska medföra

1. en eller flera helt täckta livbåtar, som uppfyller kraven i LSA-koden 4.6, med kapacitet att på varje sida av fartyget rymma totala antalet ombordvarande, och
2. kraven i LSA-koden 4.2 eller 4.3, med en vikt understigande 185 kg och placerade så att de lätt kan flyttas från sida till sida på samma däcksnivå, med sådan sammanlagd kapacitet att de rymmer alla ombordvarande. Om livflotten/-flottarnas vikt är 185 kg eller mer och de inte är placerade så att de lätt kan flyttas från sida till sida på samma däcksnivå, ska totala kapaciteten på varje sida vara tillräcklig för att rymma samtliga ombordvarande.

1.2 I stället för att uppfylla kraven i 1.1 får lastfartyg medföra

1. en eller flera frifallslivbåtar, som uppfyller kraven i LSA-koden 4.7, som kan sjösättas genom fritt fall över fartygets akter med kapacitet att rymma totala antalet ombordvarande, och
2. dessutom en eller flera uppblåsbara eller hårda livflottar, som uppfyller kraven i LSA-koden 4.2 och 4.3, med en sammanlagd kapacitet att på varje sida av fartyget rymma samtliga ombordvarande. Livflottarna på minst ena sidan av fartyget ska betjänas av sjösättningsanordning.

1.3 I stället för att uppfylla kraven i 1.1 eller 1.2 får lastfartyg, kortare än 85 meter, som inte är olje-, kemikalie- eller gastankfartyg, uppfylla följande krav:

1. de ska vara utrustade med en eller flera uppblåsbara eller hårda livflottar, som uppfyller kraven i LSA-koden 4.2 eller 4.3, med en sammanlagd kapacitet på varje sida av fartyget att rymma samtliga ombordvarande,
2. om livflottarna inte förvaras enligt 1.3.1 samt har en vikt under 185 kg och är placerade så att de lätt kan flyttas från sida till sida på samma däcksnivå, ska antalet livflottar vara sådant att tillgänglig kapacitet på varje sida av fartyget rymmer 150 % av det totala antalet personer ombord,

3. om den beredskapsbåt som krävs enligt 2 också är en helt täckt livbåt, som uppfyller kraven i LSA-koden 4.6, får den inkluderas i den totala kapacitet som krävs enligt 1.3.1, förutsatt att den totalt tillgängliga kapaciteten på båda sidor av fartyget är minst 150 % av antalet ombordvarande, samt
4. om någon livräddningsfarkost skulle gå förlorad eller bli obrukbar ska det finnas ett tillräckligt antal livräddningsfarkoster på varje sida, inklusive de med en vikt under 185 kg, som är förvarade så att de lätt kan flyttas från sida till sida på samma däcksnivå, för att rymma alla ombordvarande.

1.4 Lastfartyg, där det horisontella avståndet från yttersta ändan av fören eller aktern till den närmaste livräddningsfarkosten är mer än 100 m, ska, utöver de livflottor som krävs i 1.1.2 och 1.2.2, medföra en livflotte placerad så långt möjligt föröver eller akteröver eller en livflotte placerad så långt föröver och en annan så långt akteröver som är praktiskt möjligt. Sådan livflotte kan vara säkert surrad så att den kan lösgöras manuellt och behöver inte vara av den typ som kan sjösättas med en godkänd sjösättningsanordning.

Allmänna råd

Med hänsyn till vad som sägs i regel 7.2.1.2 om avsides belägna stationer för livräddningsfarkoster bör dessa vara utrustad med följande:

- 1. minst två räddningsvästar och två räddningsdräkter,*
- 2. tillfredsställande belysning i enlighet med vad som står i regel 16.7, antingen fast eller bärbar. Belysningen bör vara av sådan styrka att den kan lysa upp sjösättningsanordningens stuvningsplats och sjösättningsområdet i vattnet. Om bärbar belysning används bör det finnas hållare för denna på båda sidor av fartyget, och*
- 3. en livbåtslejdare eller annan embarkeringsanordning som möjliggör kontrollerad nedgång till vattnet enligt regel 11.7.*

1.5 Med undantag av den livräddningsfarkost som avses i 16.1.1 ska alla livräddningsfarkoster som behövs för att alla ombord ska kunna överge fartyget kunna sjösättas med full last av personer och utrustning inom 10 minuter från det att signalen för att överge fartyget har givits.

1.6 Kemikalie- och gastanfartyg med last av ämnen, som enligt IBC-koden, kapitel 17 samt IGC-koden, kapitel 19, avger giftiga ångor eller gaser, ska i stället för helt täckta livbåtar som uppfyller kraven i LSA-koden 4.6, medföra livbåtar med ett självständigt slutet luftsystem som uppfyller kraven i LSA-koden 4.8.

1.7 Olje-, kemikalie- och gastanfartyg som transporterar gods med en flampunkt under 60°C, fastställt genom prov med slutna behållare, ska med-

föra brandskyddade livbåtar som uppfyller kraven i LSA-koden 4.9 i stället för helt täckta livbåtar som uppfyller kraven i LSA-koden 4.6.

1.8 Bulkfartyg byggda den 1 juli 2006 eller efter detta datum ska, utan hinder av kraven i 1.1, uppfylla kraven i 1.2.

2 Beredskapsbåtar

Lastfartyg ska medföra minst en beredskapsbåt som uppfyller kraven i LSA-koden 5.1. En livbåt kan accepteras som beredskapsbåt, förutsatt att den och dess anordningar för sjösättning och ombordtagning även uppfyller kraven för beredskapsbåtar.

Regel 32

Personlig livräddningsutrustning

1 Livbojar

1.1 Lastfartyg ska medföra det antal livbojar, uppfyllande kraven i 7.1 och LSA-koden 2.1, som följer av följande tabell:

Fartygets längd i meter	Minsta antal livbojar
Under 100	8
100 och under 150	10
150 och under 200	12
200 och över	14

1.2 Självständande livbojssljus på tankfartyg som krävs enligt 7.1.3 ska vara av batteridrivna typ.

2 Ljus på räddningsvästar

2.1 Detta avsnitt gäller alla lastfartyg.

2.2 Alla räddningsvästar på lastfartyg ska vara utrustade med ett ljus som uppfyller kraven i LSA-koden 2.2.3.

3 Räddningsdräkter

3.1 Detta avsnitt gäller alla lastfartyg.

3.2 Det ska finnas en räddningsdräkt i lämplig storlek som uppfyller kraven i LSA-koden 2.3 för varje person ombord. För andra fartyg än bulkfartyg krävs inte sådana räddningsdräkter, förutsatt att fartyget

uteslutande trafikerar områden i varmt klimat där enligt Sjöfartsverket sådan utrustning inte anses nödvändig.

Allmänna råd

Riktlinjer för bedömningen om TPA och varmt klimat finns i IMO-cirkulär MSC/Circ.1046⁵⁸.

3.3 Om ett fartyg har vakt- eller arbetsstationer placerade långt från platser där räddningsdräkter normalt är stuvade, inklusive den avlägset placerade livflotte som medförs enligt regel 31.1.4, ska det på dessa platser finnas extra räddningsdräkter i lämplig storlek för det antal personer som normalt är på vakt eller arbetar på sådana platser.

3.4 Räddningsdräkter ska placeras så att de är snabbt åtkomliga. Platserna där de förvaras ska vara tydligt utmärkta.

3.5 De räddningsdräkter som uppfyller kraven i denna regel anses även uppfylla kraven i 7.3.

Regel 33

Anordningar för embarkering och sjösättning av livräddningsfarkoster

1 Anordningar för embarkering av livräddningsfarkoster på lastfartyg ska vara så konstruerade att livbåtar kan embarkeras och sjösättas direkt från förvaringsplatsen och livflottar som sjösatts med dävertar kan embarkeras och sjösättas från en plats i omedelbar anslutning till förvaringsplatsen eller från en plats dit livflotten enligt kraven i 13.5 flyttas före sjösättning.

2 På lastfartyg, med en bruttodräktighet av minst 20 000, ska livbåtar kunna sjösättas, om nödvändigt med hjälp av fånglinor, då fartyget gör upp till 5 knop i lugnt vatten.

⁵⁸ MSC/Circ.1046, Guidelines for the assessment of thermal protection.

*Sektion IV – Prestandakrav för livräddnings-
utrustning och livräddningsanordningar*

Regel 34

Bestämmelser om krav på livräddningsutrustning och livräddningsanordningar finns i 2 och 3 §§.

Sektion V – Övrigt

Regel 35

Utbildningshandbok och hjälpmedel för övning ombord

- 1 Denna regel gäller alla fartyg.
- 2 Det ska finnas en utbildningshandbok som uppfyller kraven i 3 i varje mäss och rekreationsutrymme eller en i varje besättningshytt.
- 3 En utbildningshandbok, som kan omfatta flera volymer, ska innehålla instruktioner och information på lättbegripligt språk, så rikt illustrerad som möjligt, om fartygets livräddningsutrustning och om bästa metoderna för att överleva. Sådan information kan helt eller delvis lämnas i form av audiovisuella hjälpmedel i stället för handboken. Följande ska förklaras i detalj.
 1. Hur man tar på räddningsvästar, räddningsdräkter och antiexpone-ringsdräkter, om tillämpligt.
 2. Samling vid anvisade samlingsstationer.
 3. Embarkering, sjösättning, klargöring av livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar inklusive användning av marina evakueringsystem, om tillämpligt.
 4. Tillvägagångssätt vid sjösättning inifrån livräddningsfarkosten.
 5. Lösgörning från sjösättningsanordningar.
 6. Tillvägagångssätt och användning av skyddsanordningar i sjö-sättningsområden, om tillämpligt.
 7. Belysning i sjösättningsområden.
 8. Användning av all överlevnadsutrustning.
 9. Användning av all spårningsutrustning.
 10. Illustrerad information om användning av radioutrustning för liv-räddning.
 11. Användning av drivankare.
 12. Användning av motor och tillbehör.
 13. Upptagning av livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar inklusive stuvning och surring.
 14. Risker med kyla och behovet av varma kläder.

15. Bästa sättet att använda livräddningsfarkostens resurser för överlevnad.
16. Räddningsmetoder, inklusive användning av redskap för räddning från helikopter (bälten, korgar, bårar), livräddningsstol och landbaserad livräddningsutrustning samt fartygets linkastare.
17. Alla övriga funktioner upptagna i mönstringslistan och nödinstruktioner.
18. Instruktioner för nödreparation av livräddningsutrustning.

4 Varje fartyg som är utrustat med marint evakueringsystem ska ha hjälpmedel för träning ombord hur man använder systemet.

5 Utbildningshandboken ska vara skriven på fartygets fastställda arbetspråk.

Regel 36

Instruktioner för underhåll ombord

Instruktioner för underhåll av livräddningsutrustning, ombord på fartyget, ska vara lättbegripliga, illustrerade när så är möjligt samt, när så är lämpligt, omfatta följande för varje redskap.

1. En checklista att användas vid inspektion enligt regel 20.7.
2. Instruktioner för underhåll och reparation.
3. Schema för periodiskt underhåll.
4. Smörjschema med rekommenderade smörjmedel.
5. Förteckning över utbytbara delar.
6. Förteckning över tillgängliga reservdelar.
7. Journal för anteckningar om inspektioner och underhåll.

Allmänna råd

Riktlinjer för framtagande av instruktioner och underhållsmanualer för livbåtsanordningar finns i IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1205⁵⁹.

⁵⁹ MSC.1/Circ.1205, Guidelines for developing operation and maintenance manuals for lifeboat systems.

Regel 37

Instruktioner för mönstringslista och nödsituationer

1 Mönstringslistan ska specificera information om den allmänna nödsignal och det offentliga högtalarsystem som föreskrivs i LSA-koden 7.2 samt åtgärder att vidtas av besättning och passagerare när detta larm har gått. Mönstringslistan ska också beskriva hur ordern för att överge fartyget ska ges.

2 Alla passagerarfartyg ska ha rutiner för att lokalisera och rädda passagerare som stängts inne i sina hytter.

3 Mönstringslistan ska visa de uppgifter som avdelats till de olika besättningsmedlemmarna, inklusive

1. stängning av vattentäta dörrar, branddörrar, ventiler, spygatter, stormluckor, skylights, fönsterventiler och andra liknande öppningar i fartyget,
2. att utrusta livräddningsfarkoster och annan livräddningsutrustning,
3. klargöring och sjösättning av livräddningsfarkoster,
4. allmänna förberedelser av annan livräddningsutrustning,
5. att samla passagerarna,
6. att använda kommunikationsutrustning,
7. att bemanna brandgrupper för bekämpning av brand, och
8. speciella uppgifter vad gäller nyttjande av utrustning och installationer för brandbekämpning.

4 Mönstringslistan ska ange vilka befäl som är ansvariga för att livräddnings- och brandutrustning hålls i gott skick och är klara för omedelbar användning.

5 Mönstringslistan ska ange ersättare för nyckelpersoner som kan bli neutraliserade och då särskilt tänka på att olika nödsituationer kan kräva olika åtgärder.

6 Mönstringslistan ska visa vilka uppgifter besättningsmedlemmar tilldelats då det gäller passagerare i nödsituationer. I dessa uppgifter ska ingå

1. att varna passagerarna,
2. att se till att passagerarna är lämpligt klädda och har tagit på sina räddningsvästar riktigt,
3. att samla passagerarna vid samlingsstationer,
4. att hålla ordning i gångar och trappor och allmänt övervaka passagerarnas förflyttning, och

5. att se till att ett förråd av filter tas till livräddningsfarkosten.

7 Mönstringslistan ska färdigställas innan fartyget går till sjöss. Om någon ändring sker i besättningen som gör det nödvändigt att ändra i mönstringslistan efter det att den har färdigställts, ska befälhavaren antingen revidera listan eller färdigställa en ny lista.

8 Formuläret för mönstringslista på passagerarfartyg ska, för att få användas, innehålla de uppgifter denna regel föreskriver.

Del C

Alternativ utformning av livräddnings- utrustning och livräddningsanordningar

Regel 38

Alternativ utformning av livräddningsutrustning och livräddningsanordningar

1 Syfte

Syftet med denna regel är att beskriva en metod för alternativ utformning av livräddningsutrustning och livräddningsanordningar.

2 Allmänt

2.1 Livräddningsutrustning och livräddningsanordningar får avvika från de krav som ställs i del B, förutsatt att den alternativa utformningen uppfyller syftet med de berörda kraven och uppnår en säkerhetsnivå som motsvarar dessa föreskrifter.

2.2 När en alternativ utformning avviker från kraven i del B ska den genomgå teknisk analys, utvärdering och godkännande i enlighet med denna regel.

3 Teknisk analys

Den tekniska analysen ska utarbetas och lämnas in till Sjöfartsverket enligt IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1212⁶⁰. Den ska minst omfatta följande delar:

1. fastställande av fartygstyp samt livräddningsutrustning och livräddningsanordningar som berörs,
2. fastställande av de krav i del B som livräddningsutrustningen och livräddningsanordningarna inte kommer att uppfylla,
3. fastställande av dels på vilket sätt den föreslagna utformningen inte kommer att uppfylla kraven i del B, dels

⁶⁰ MSC.1/Circ.1212, Guidelines on alternative design and arrangements for SOLAS chapters II-1 and III.

på vilket sätt den föreslagna utformningen ges stöd genom överensstämmelse med andra erkända tekniska standarder eller industristandarder,

4. fastställande av fartygets, livräddningsutrustningens och livräddningsanordningarnas prestanda i förhållande till relevanta krav i del B:
 - 4.1 prestanda ska ge en säkerhetsnivå som inte understiger relevanta krav i del B, och
 - 4.2 prestanda ska vara kvantifierbara och mätbara,
5. en detaljerad beskrivning av den alternativa utformningen med en förteckning över de antaganden som ligger till grund för utformningen och över eventuella föreslagna begränsningar eller förutsättningar vad gäller fartygets drift,
6. en teknisk motivering som visar att den alternativa utformningen når upp till säkerhetsprestanda, och
7. en riskbedömning baserad på fastställda möjliga brister och risker som är kopplade till förslaget.

4 Utvärdering av den alternativa utformningen

4.1 Den tekniska analys som krävs i avsnitt 3 ska utvärderas och godkännas av Sjöfartsverket med beaktande av IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1212⁶¹.

4.2 En kopia av den dokumentation som visar att den alternativa utformningen uppfyller denna regel och som har godkänts av Sjöfartsverket ska medföras ombord.

5 Informationsutbyte

Utöver ovanstående ska en sammanfattande beskrivning av den alternativa utformningen bifogas. Denna ska vara skriven så att den kan vidarebefordras till IMO.

6 Ny utvärdering på grund av ändrade förutsättningar

Om de antaganden och begränsningar i fartygets drift som fastställdes i den alternativa utformningen ändras, ska den tekniska analysen göras under de ändrade förutsättningarna och godkännas av Sjöfartsverket.

⁶¹ MSC.1/Circ.1212, Guidelines on alternative design and arrangements for SOLAS chapters II-1 and III.