

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:93) om livräddnings- utrustning och livräddningsanordningar på fartyg som omfattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss;

TSFS 2020:50

Utkom från trycket
den 26 juni 2020

SJÖFART

beslutade den 16 juni 2020.

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 2 kap. 1 och 3 §§ och 4 kap. 38 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) i fråga om styrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:93) om livräddningsutrustning och livräddningsanordningar på fartyg som omfattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss

dels att 3, 6 och 7 §§, bilagan samt rubriken närmast före 3 § ska ha följande lydelse,

dels att punkt 1 och 3–6 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna ska ha följande lydelse,

dels att det i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna ska införas nya punkter, 7 och 8, av följande lydelse,
samt beslutar följande allmänna råd.

Utvärdering, testning och godkännande av livräddnings- utrustning och livräddningsanordningar

3 §¹ Livräddningsutrustning och livräddningsanordningar som inte omfattas av 2 § ska vara testade enligt IMO-resolution A.689(17)², ändrad genom resolution MSC.54(66)³ och cirkulär MSC/Circ.596⁴, MSC/Circ.596/Corr.1⁵, MSC/Circ.615⁶ och MSC/Circ.809⁷, eller, om det gäller livräddningsutrust-

¹ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 4.

² A.689(17), Recommendation on testing of life-saving appliances.

³ MSC.54(66), Adoption of amendments to the Recommendation on testing of life-saving appliances (resolution A.689(17)).

⁴ MSC/Circ.596, Amendments to the Recommendation on testing of life-saving appliances (A.689 (17)).

⁵ MSC/Circ.596/Corr.1, Amendments to the Recommendation on testing of life-saving appliances (A.689 (17)).

⁶ MSC/Circ.615, Amendments to the Recommendation on testing of life-saving appliances (A.689(17)).

ning installerad ombord på fartyg den 1 juli 1999 eller senare, enligt IMO-resolution MSC.81(70)⁸. Nyutvecklad livräddningsutrustning eller nyutvecklade livräddningsanordningar ska dock vara utvärderade och testade enligt riktlinjerna i resolution A.520(13)⁹.

Innan livräddningsutrustning och livräddningsanordningar som inte omfattas av 2 § godkänns, ska det säkerställas

1. att livräddningsutrustningen eller livräddningsanordningen uppfyller eller, i fråga om nyutvecklad utrustning eller nyutvecklade anordningar, har en säkerhetsstandard som minst motsvarar kraven i dessa föreskrifter och i LSA-koden samt att utrustningen eller anordningen har utvärderats och testats på basis av de riktlinjer som framgår av första stycket, eller

2. att livräddningsutrustningen eller livräddningsanordningen med tillfredsställande resultat har genomgått teknisk analys och utvärdering i enlighet med regel 38 i bilagan.

6 §¹⁰ I dessa föreskrifter används följande definitioner:

<i>beredskapsbåt</i>	en båt som är konstruerad för att rädda nödställda personer samt ordna och leda livräddningsfarkoster
<i>bulkfartyg</i>	fartyg 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 ¹¹
<i>certifierad person</i>	person som har genomgått en utbildning, godkänd enligt 11 kap. 10 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal, i handhavande av räddningsfarkoster och beredskapsbåtar, vilken motsvarar kraven i STCW-koden, sektion A-VI/2
<i>fartyg byggt</i>	fartyg vars köl har sträckts eller som har uppnått motsvarande byggnadsstadium ¹²

⁷ MSC/Circ.809, Recommendation for canopied reversible liferafts, automatically self-righting liferafts and fast rescue boats, including testing, on ro-ro passenger ships.

⁸ MSC.81(70), Revised Recommendation on testing of life-saving appliances.

⁹ Resolution A.520(13), Code of practice for the evaluation, testing and acceptance of prototype novel life-saving appliances and arrangements.

¹⁰ I denna bestämmelse återfinns definitioner från SOLAS 74, kapitel III, regel 3.

¹¹ Definitionen motsvarar SOLAS 74, kapitel IX, regel 1.6.

¹² Definitionen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 1.3.

<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 förstävens 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>	station för service av uppblåsbara livflottar; stationens tester och processer har kontrollerats och godkänts enligt resolution A.761(18) ¹³ , ändrad genom resolutionerna MSC.55(66) ¹⁴ och MSC.388(94) ¹⁵
<i>helikopter-hämtningsplats</i>	(helicopter pick-up area), ett område på fartyget där helikoptrar kan hämta personer och utrustning utan att landa
<i>helikopter-landningsplats</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>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>marint evakuerings-system</i>	utrustning för snabb överföring av personer från utrymningsdäck till en flytande räddningsfarkost
<i>MES</i>	utrustning för snabb överföring av personer från utrymningsdäck till en flytande räddningsfarkost (marint evakueringssystem, marine evacuation system)
<i>minsta djupgående till sjöss (minsta drifts-djupgående)</i>	den lastkondition då fartyget är på jämn köl, utan last, med 10 % förnödenheter och bränsle kvar och, om det är ett passagerarfartyg, med maximalt antal passagerare och fulltalig besättning inklusive bagage

¹³ Resolution A.761(18), Recommendation on conditions for the approval of servicing stations for inflatable liferafts.

¹⁴ MSC.55(66), Adoption of amendments to the Recommendation on conditions for the approval of servicing stations for inflatable liferafts (Resolution A.761(18)).

¹⁵ MSC.388(94), Amendment to the Recommendation on conditions for the approval of servicing stations for inflatable liferafts (Resolution A.761(18)).

¹⁶ Resolution MSC.48(66), Adoption of the International Life-Saving Appliance (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 mindre¹⁷
--	--

SOLAS 74 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss samt därtill hörande protokoll och ändringar, i gällande version

termiskt skydd (Thermal Protective Aid, TPA) en säck eller dräkt av vattentätt material med låg värmeledningsförmåga

kraven på underhåll, noggrann kontroll, driftstestning, överhaling och reparation de krav på underhåll, noggrann kontroll, driftstestning, överhaling och reparation av livbåtar, beredskapsbåtar, sjösättningsanordningar och utlösningssanordningar som antagits av IMO genom resolution MSC.402(96)¹⁸, rättad genom MSC 96/25/Add.1/-Corr.1.

upplåsbart redskap redskap som är beroende av icke hårda, gasfyllda kammare för flytkraft, och som normalt hålls upplåst tills det är färdigt för användning

upplåst redskap ett redskap som är beroende av icke hårda, gasfyllda kammare för flytkraft och som alltid hålls upplåst och alltid är färdigt för användning

7 § Transportstyrelsen får medge undantag från dessa föreskrifter om det finns särskilda skäl. Detta gäller under förutsättning att undantaget inte strider mot internationella överenskommelser eller gemenskapsrättslig lagstiftning.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna författning träder i kraft, i fråga om 3 § samt regel 7 och regel 38 i bilagan, 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

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

¹⁸ MSC.402(96), Requirements for maintenance, thorough examination, operational testing, overhaul and repair of lifeboats and rescue boats, launching appliances and release gear.

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 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 tills Transportstyrelsen meddelar ett nytt beslut eller tills giltighetstiden för beslutet går ut.

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

5.²⁰ Fartyg byggda före den 1 juli 2006 ska uppfylla kraven i dessa föreskrifter 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 gällande räddningsdräkter och termiska skydd i helt eller delvis täckta livbåtar i 22.4.1.1 i bilagan, även om livbåtarna inte uppfyller kraven i LSA-koden 4.5 och 4.6.

c)²³ På ro-ro-passagerarfartyg byggda före den 1 juli 1997, där fartygets storlek eller befintliga anordningar hindrar installation av snabb beredskapsbåt enligt 26.3.1 i bilagan, får den snabba beredskapsbåten installeras i stället för en befintlig livbåt som kan godtas som beredskapsbåt eller, om fartyget i fråga är byggt före den 1 juli 1986, istället för båtar avsedda för nödsituationer, förutsatt att

- den snabba beredskapsbåten som installeras betjänas av en sjösättningsanordning som uppfyller kraven i 26.3.2 i bilagan,

- kapaciteten hos den räddningsfarkost som går förlorad genom ovanstående utbyte kompenseras genom installation av livflottar med kapacitet att medföra åtminstone lika många personer som den livbåt som har bytts ut, och

- livflottarna enligt 2 betjänas av de befintliga sjösättningsanordningarna eller marina evakueringssystemen.

d) Lastfartyg byggda före den 1 juli 1986 ska, i fråga om hur många livflottar som ska medföras, uppfylla tidigare bestämmelser i Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1996:5) om livräddningsredskap och anordningar på

¹⁹ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 1.3.3.

²⁰ Ändringen innebär bl.a. att punkterna e och h tas bort.

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.

fartyg som omfattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.

f)²⁴ Passagerarfartyg byggda före den 1 juli 1997 behöver inte uppfylla kraven i 6.5.3 i bilagan.

g)²⁵ Godkända offentliga högtalarsystem på passagerarfartyg byggda före den 1 juli 1997, behöver inte ändras om de i huvudsak uppfyller kraven i 6.5.2, 6.5.4 i bilagan och LSA-koden 7.2.2.1.

i)²⁶ Om inte annat sägs i dessa föreskrifter, ska fartyg byggda 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, i stället 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, 22.1-2, 23, 24, 25, 31, 32.1, 33, 34, 36 och 37 i bilagan.

j)²⁷ Om livräddningsutrustning eller livräddningsanordningar på ett fartyg byggt före den 1 juli 1998 byts ut, ska fartyget uppfylla kraven i dessa föreskrifter så långt det är rimligt och praktiskt möjligt. Detsamma gäller om ett sådant fartyg repareras, förändras eller modifieras så att dess mått väsentligen ändras och detta medför att livräddningsutrustning eller livräddningsanordningar byts ut eller tillförs. Om däremot en livräddningsfarkost, med undantag för uppblåsbara livflottar, men inte dess sjösättningsanordning byts ut, får sjösättningsanordningen fortsatt vara av samma typ som den utbytta livräddningsfarkosten. Detsamma gäller om förhållandet är omvänt, det vill säga om sjösättningsanordningen men inte livräddningsfarkosten byts ut.

k)²⁸ Trots det som sägs i j ska sådana utlösningssystem för livbåtar som löser ut vid belastning (on-load release mechanisms) och som inte uppfyller kraven i LSA-koden 4.4.7.6.4 till 4.4.7.6.6, på alla fartyg senast vid nästa planerade torrsättning men inte senare än den 1 januari 2021, ersättas med utrustning som uppfyller kraven i LSA-koden.

l)²⁹ Fartyg byggda före den 1 juli 1999 behöver inte uppfylla kraven i 28.2 i bilagan.

6.³⁰ 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 besiktning avseende säkerhetsutrustningscertifikatet som äger rum den 1 juli 2006 eller senare.

7.³¹ Trots det som sägs i 5 i ska alla passagerarfartyg uppfylla kravet att uppgifter i mönstringslistan ska omfatta skadekontroll vid nödsituationer i regel 37.3.9.

8. Fartyg som är byggda före den 1 januari 2019, och som inte reparerats, förändrats eller modifierats detta datum eller senare, får i stället för att upp-

²⁴ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 6.5.3.

²⁵ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 6.5.5.

²⁶ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 1.1.

²⁷ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 1.4.

²⁸ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 1.5.

²⁹ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 28.2.

³⁰ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 32.3.1.

³¹ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 1.4.3.

fylla kraven om märkning i regel 9.2.3, 11.5 och 20.10, vara försedda med symboler i enlighet med resolutionerna A.760(18)³² och MSC.82(70)³³ samt cirkulär MSC.1/Circ.1244³⁴.

Denna författning träder i kraft den 24 juli 2020.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Kristian Karlernäs
(Sjö- och luftfart)

³² Resolution A.760(18), Symbols related to life-saving appliances and arrangements.

³³ MSC.82(70), Amendments to resolution A.760(18) on Symbols related to life-saving appliances and arrangements.

³⁴ MSC.1/Circ.1244, Symbol of infant lifejacket.

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*

På lastfartyg med en bruttodräktighet om minst 500 och på alla passagerarfartyg ska det finnas minst 3 tvåvägs VHF-radiotelefonapparater. På lastfartyg med en bruttodräktighet om minst 300 men under 500, ska det finnas minst 2 tvåvägs VHF-radiotelefonapparater.

Tvåvägs VHF-radiotelefonapparater som har placerats ombord före 1 juli 2005 ska uppfylla prestandanormerna i resolution A.809(19)³⁵, medan tvåvägs VHF-radiotelefonapparater som har placerats ombord den 1 juli 2005 eller senare ska uppfylla prestandanormerna i resolution MSC.149(77)³⁶. Även tvåvägs VHF-radiotelefonapparater som är fast monterade i en livräddningsfarkost ska uppfylla prestandanormer som motsvarar kraven i dessa resolutioner.

Allmänna råd

Riktlinjer för installation av radioutrustning ombord finns i cirkulär COMSAR/Circ.32³⁷.

³⁵ Resolution A.809(19), Performance standards for survival craft two-way VHF radiotelephone apparatus.

³⁶ Resolution MSC.149(77), Adoption of the revised Performance standards for survival craft two-way VHF radiotelephone apparatus.

³⁷ COMSAR/Circ.32, Harmonization of GMDSS requirements for radio installations on board SOLAS ships.

2.2 SART och AIS-SART

På lastfartyg med en bruttodräktighet om minst 500 och på alla passagerarfartyg ska det på fartygets båda sidor finnas minst en SART eller AIS-SART. På lastfartyg med en bruttodräktighet om minst 300 men under 500, ska det finnas minst en SART eller AIS-SART.

En SART eller AIS-SART ska förvaras på en sådan plats att den snabbt kan placeras i vilken livräddningsfarkost som helst, med undantag för den eller de livflottar som föreskrivs i 31.1.4. Alternativt ska en SART eller AIS-SART förvaras i varje livräddningsfarkost, utom i sådana som föreskrivs i regel 31.1.4.

På fartyg som är utrustade med frifallslivbåtar och medför minst två SART:ar eller AIS-SART:ar, ska en av dessa förvaras i en frifallslivbåt och den andra placeras i omedelbar närhet av bryggan, så att den antingen kan användas ombord eller lätt kan flyttas till någon av de andra livräddningsfarkosterna.

SART:ar ska uppfylla tillämpliga krav i resolution A.802(19)³⁸, ändrad genom MSC.247(83)³⁹, och AIS-SART:ar ska uppfylla tillämpliga krav i resolution MSC.246(83)⁴⁰. 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.

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 Kommunikation och nödlarmsystem ombord

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.

³⁸ Resolution A.802(19), Performance standards for survival craft radar transponders for use in search and rescue operations.

³⁹ MSC.247(83), Adoption of amendments to Performance standards for survival craft radar transponders for use in search and rescue operations (resolution A.802(19)).

⁴⁰ MSC.246(83), Adoption of Performance standards for survival craft AIS search and rescue transmitters (AIS-SART) for use in search and rescue operations.

Allmänna råd

Utformning och installation av synliga delar av nödlarmsystem bör följa riktlinjerna i MSC.1/Circ.1418⁴¹.

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.

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, även ska uppfylla kraven i 6.4.2.

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.808⁴².

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

Allmänna råd

Vid kabeldragning, placering, och val av ljud och färg på indikatorer för nödlarmsystem och offentliga högtalarsystem enligt 6.4 och 6.5, bör vägledningen i IMO-resolution A.1021(26)⁴³ följas.

Vid tillämpningen av 6.4 och 6.5 samt LSA-koden 7.2 bör de tolkningar som finns i IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1530⁴⁴ användas.

⁴¹ MSC.1/Circ.1418, Guidelines for the design and installation of a visible element to the general emergency alarm on passenger ships.

⁴² MSC/Circ.808, Recommendation on performance standards for public address systems on passenger ships, including cabling.

⁴³ Resolution A.1021(26), Code on alerts and indicators, 2009.

⁴⁴ MSC.1/Circ.1530, Unified interpretations of SOLAS regulations III/6.4 and III/6.5 and section 7.2 of the LSA Code.

Regel 7

Personlig livräddningsutrustning

1 Livbojar

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

2 Räddningsvästar

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

1. På passagerarfartyg vars resor varar mindre än 24 timmar ska det finnas så många räddningsvästar för barn med en vikt under 15 kg, att antalet västar motsvarar minst 2,5 % av antalet passagerare.
2. På passagerarfartyg vars resor varar 24 timmar eller mer ska det finnas en räddningsväst för varje barn med en vikt under 15 kg.
3. Det ska finnas så många räddningsvästar för barn med en vikt mellan 15 och 43 kg, att antalet västar motsvarar minst 10 % av antalet passagerare ombord. Alternativt ska det finnas så många räddningsvästar, att varje barn med en vikt mellan 15 och 43 kg kan förses med en räddningsväst.
4. Det ska finnas tillräckligt många räddningsvästar för vakthavande personal och för användning vid avses belägna stationer för livräddningsfarkoster. Räddningsvästar för vakthavande personal ska förvaras på bryggan, i maskinkontrollrum och på övriga bemannade vaktstationer.
5. Om räddningsvästar i vuxenstorlek som finns ombord, inte är utformade så att de passar personer som väger upp till 140 kg och har ett bröstmått på upp till 1750 mm, ska det finnas tillräckligt med lämpliga tillbehör ombord för att räddningsvästarna ska kunna spännas fast på sådana personer.

Allmänna råd

Ytterligare rekommenderade åtgärder gällande räddningsvästar finns i IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1446/Rev.2¹.

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.

2.4 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 evakueringssystemet. Om fartyget endast trafikerar områden med varmt klimat där Transportstyrelsen anser att det inte behövs räddningsdräkter och anti-exponeringsdräkter, måste sådana skyddskläder inte medföras ombord.

Allmänna råd

Riktlinjer för bedömning av behovet av värmeisolerande skyddsutrustning i relation till omgivningens och vattnets temperatur finns i MSC/Circ.1046⁴⁵.

Riktlinjer för månatliga inspektioner respektive periodiska tester av räddningsdräkter och anti-exponeringsdräkter finns i IMO-cirkulär MSC/Circ.1047⁴⁶ respektive MSC/Circ.1114⁴⁷.

Regel 9

Bruksanvisningar

- 1 Denna regel gäller alla fartyg.
- 2 På eller nära livräddningsfarkosterna och deras sjösättningsutrustning ska det finnas anslag eller skyltar som
 1. illustrerar hur utrustningens fungerar och hur den ska användas, och som ger relevanta instruktioner eller varningar,
 2. lätt kan ses i nödbelysning, och
 3. är försedda med symboler i enlighet med resolution A.1116(30)⁴⁸.

Regel 10

Bemannning av livräddningsfarkoster och övervakning

- 1 Denna regel gäller alla fartyg. I 4 kap. 30 och 33 §§ fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) finns grundläggande bestämmelser om bemanning av livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar.
- 2 Det ska finnas ett tillräckligt antal utbildade personer ombord för att samla och hjälpa icke utbildade personer.

⁴⁵ MSC/Circ.1046, Guidelines for the assessment of thermal protection.

⁴⁶ MSC/Circ.1047, Guidelines for monthly shipboard inspection of immersion suits and anti-exposure suits by ships' crews.

⁴⁷ MSC/Circ.1114, Guidelines for periodic testing of immersion suit and anti-exposure suit seams and closures.

⁴⁸ Resolution A.1116(30), Escape route signs and equipment location markings.

Regel 11

Samlings- och embarkeringsstationer

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

5 Korridorer, trappor och utgångar som leder till samlings- och embarkeringsstationerna ska vara upplysta. Belysningen ska matas från nödkraftkällan. Evakueringsvägar till samlingsstationerna ska markeras med symbolen för samlingsstation enligt resolution A.1116(30)⁴⁹.

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

Regel 15

Placering av marint evakueringssystem

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

Allmänna råd

Vid placering av marina evakueringssystem (MES) bör hänsyn tas till den tolkning av begreppet "öppningar" som följer av IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1397⁵⁰.

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.

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

⁴⁹ Resolution A.1116(30), Escape route signs and equipment location markings.

⁵⁰ MSC.1/Circ.1397, Unified interpretation of SOLAS regulation III/15.1. Stowage of marine evacuation systems.

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 evakueringsystem, 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.

Allmänna råd

Lastfartyg under 85 meter bör vara utrustade med embarkeringslejdare på båda sidor enligt den tolkning av regel 16.1 som finns i IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1285⁵¹.

- 2 Varje livbåt ska föras 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.
-

Regel 17-1

Räddning av personer som befinner sig i vattnet

1 På alla fartyg ska det finnas fartygsspecifika planer och förfaranden för räddning av personer som befinner sig i vattnet. I dessa planer och förfaranden ska hänsyn tas till de riktlinjer som utarbetats i IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1447⁵². Planerna och förfarandena ska ange vilken utrustning som ska användas i räddningssyften och vilka åtgärder som ska vidtas för att minimera risken för ombordanställda som deltar i räddningsarbetet.

⁵¹ MSC.1/Circ.1285, Unified interpretation of SOLAS regulation III/16.1.

⁵² MSC.1/Circ.1447, Guidelines for the development of plans and procedures for recovery of persons from the water.

- 2 Ro-ro-passagerarfartyg som uppfyller kraven i regel 26.4 ska anses uppfylla denna regel.
-

Regel 19

Utbildning och övningar i hantering av nödsituationer

- 1 Denna regel gäller alla fartyg.

2 **Kännedom om säkerhetsutrustning och praktiska övningar**

2.1 Varje besättningsmedlem som har tilldelats uppgifter att utföra i nödsituationer ska vara väl förtrogen med dessa arbetsuppgifter innan resan påbörjas.

2.2 På fartyg som går på resor där passagerarna beräknas vara ombord mer än 24 timmar, ska samling och övning med nypåstigna passagerare hållas före eller omedelbart efter avgång. Passagerarna ska instrueras i hur räddningsvästar används och i hur de själva ska agera i en nödsituation.

2.3 När nya passagerare kommer ombord ska en säkerhetsgenomgång göras med dem omedelbart före eller omedelbart efter avgång. Genomgången ska omfatta de instruktioner som föreskrivs i 8.2 och 8.4 och ska aviseras muntligen på ett eller flera språk som passagerarna rimligen bör kunna förstå. Aviseringen ska gå ut i fartygets officiella högtalarsystem eller på motsvarande sätt, så att den rimligtvis uppfattas av de passagerare som ännu inte hört den under resan. Genomgången kan inkluderas i den övning som föreskrivs i 2.2. Informationsblad eller anslag, eller videoprogram som visas på fartygets videoskärmar kan användas som komplement till genomgången, men får inte ersätta aviseringen.

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 Besättningsmedlemmar med ansvar för att gå in i och rädda personer i slutna utrymmen ska delta i övningar i ingång och räddning i slutna utrymmen. Sådana övningar ska hållas ombord på fartyget minst en gång varannan månad.

3.4 **Övningar i att överge fartyget**

3.4.1 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 högtalarsystemet eller annat högtalarsystem, och säkerställande av 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 för sjösättning vidtagits,
6. start och körning av livbåtens motor,
7. körning av de däckbåtar som används för sjösättning av livflottar,
8. en fingerad räddning av passagerare som stängts in i sin hytt, och
9. instruktion i hur man använder radioutrustningen i samband med livräddning.

3.4.2 Om det är praktiskt möjligt när flera övningar följer på varandra, ska man undvika att fira ned samma livbåt vid nedsänkningen av livbåt enligt 3.4.1.5.

3.4.3 Med undantag av vad som föreskrivs i 3.4.4 och 3.4.5 ska varje livbåt sjösättas med eller utan ombordvarande och köras i sjön med sin tilldelade besättning ombord minst en gång var tredje månad i samband med övning i att överge fartyget.

3.4.4 Om livbåten sjösätts genom fritt fall ska besättningsmedlemmarna minst en gång var tredje månad i samband med övning i att överge fartyget borda livbåten, spänna fast sig själva i sätena och inleda sjösättningsproceduren. Besättningen ska dock endast utföra den del av proceduren som föregår frigöringen av livbåten; utlösningskroken ska inte frigöras. Livbåten ska sedan sjösättas genom fritt fall 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 högst sex månaders intervall ska man antingen sjösätta livbåten genom fritt fall med bara den tilldelade besättningen ombord, eller göra en simulerad sjösättning i enlighet med anvisningarna i IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1578⁵³.

3.4.5 För fartyg på korta internationella resor får Transportstyrelsen medge undantag från kravet om att sjösätta livbåtarna minst en gång var tredje månad, om fartygets förtöjningsanordningar och resmönster inte medger sjösättning av livbåtarna på fartygets ena sida. Samtliga livbåtar på fartygets båda sidor ska dock firas ned minst en gång var tredje månad och sjösättas minst en gång om året.

⁵³ MSC.1/Circ.1578, Guidelines on safety during abandon ship drills using lifeboats.

3.4.6 Så långt det är praktiskt möjligt ska sådana beredskapsbåtar som inte också är livbåtar, 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.

3.4.7 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.

3.4.8 Om ett fartyg är utrustat med marina evakueringsystem ska övningarna omfatta praktisk träning av de rutiner som finns för att använda systemen fram till tidpunkten precis före den verkliga utlösningen av systemen. Dessutom ska alla besättningsmedlemmar som ingår i systemen så långt det är möjligt tränas ytterligare genom att delta vid en fullskalig utlösning av ett liknande system i vatten – 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 ske i samband med de utlösningar av system som föreskrivs i 20.8.2.

Allmänna råd

Sjösättningsövningarna enligt 3.4.8 bör utökas genom regelbunden användning av den övningsutrustning som ska finnas ombord i enlighet med 35.4.

Ytterligare rekommenderade åtgärder gällande övningar finns i IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1446/Rev.2⁵⁴.

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

3.5 Brandövningar

3.5.1 Brandövningar bör planeras så att regelbundna övningar genomförs för de olika nödsituationer som kan uppstå beroende på typ av fartyg och last.

3.5.2 Varje brandövning ska omfatta

1. anmälan till stationen och förberedelser för de uppgifter som beskrivs i mönstringslistan enligt regel 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 huvudingångar och huvudutgångar i ventilationsystemen i övningsområdet, och

⁵⁴ MSC.1/Circ.1446/Rev.2, Recommended interim measures for passenger ship companies to enhance the safety of passenger ships.

6. kontroll av arrangemang som krävs för övergivande av fartyget.

3.5.3 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.

3.6 Övningar i att gå in i och rädda personer i slutna utrymmen

3.6.1 Övningar i ingång och räddning i slutna utrymmen bör planeras och utföras på ett säkert sätt, med beaktande av rekommendationer i resolution A.1050(27)⁵⁵.

3.6.2 Varje övning i ingång och räddning i slutna utrymmen ska omfatta

1. kontroll och användning av den personliga skyddsutrustning som krävs för att gå in i det slutna utrymmet,
2. kontroll och användning av kommunikationsutrustning och tillämpning av kommunikationsförfaranden,
3. kontroll och användning av instrument för mätning av atmosfären i slutna utrymmen,
4. kontroll och användning av räddningsutrustning och tillämpning av räddningsförfaranden, och
5. instruktioner i första hjälpen och återupplivning.

Allmänna råd

Riktlinjer för mätning av atmosfär i slutna utrymmen finns i MSC.1/Circ.1477⁵⁶.

4 Övning och instruktioner ombord

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 av hypotermi och andra lämpliga första hjälpen-åtgärder,
3. särskilda instruktioner som är nödvändiga när fartygets livräddningsutrustning ska användas i hårt väder och svår sjö,
4. handhavande och användning av brandsläckningsutrustning, och
5. risker förknippade med slutna utrymmen, och rutiner ombord för hur man går in i sådana utrymmen på ett säkert sätt; med beaktande av riktlinjerna i resolution A.1050(27)⁵⁷.

⁵⁵ Resolution A.1050(27), Revised Recommendations for entering enclosed spaces aboard ships.

⁵⁶ MSC.1/Circ.1477, Guidelines to facilitate the selection of portable atmosphere testing instruments for enclosed spaces as required by SOLAS regulation XI-1/7.

4.3 Utbildning ska ges ombord i hur man använder livflottarsjösatta med hjälp av dävert. Denna utbildning ska ges med högst fyra månaders på varje fartyg med sådan utrustning. Om möjligt ska utbildningen inkludera uppblåsning och firning av en livflotte. Denna flotte kan vara en specialflotte, avsedd endast för utbildning, som inte ingår i fartygets livräddningsutrustning. En sådan specialflotte ska vara tydligt märkt.

5 Dokumentation

Datum för mönstringar; detaljer om övningar i att överge fartyget och brandövningar; övningar i att gå in i och rädda personer i slutna utrymmen; övningar med annan livräddningsutrustning; och utbildning ombord ska dokumenteras i skeppsdagboken. Om mönstring och övningar eller utbildningspass inte genomförs i sin helhet på utsatt tid, ska omständigheterna kring detta och omfattningen av den mönstring och de övningar eller utbildningspass 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 För att det ska kunna säkerställas att livräddningsutrustningen är tillförlitlig, ska den genomgå underhåll, provning och inspektioner.

3.2 Det ska finnas instruktioner för sådant underhåll av livräddningsutrustning som ska utföras ombord. Instruktionerna ska uppfylla kraven i regel 36, och underhållet 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 regel 36.

4 Underhåll av ginor

Ginor som används vid sjösättning ska genomgå regelbundna inspektioner. Särskild hänsyn ska då tas till de delar av ginorna som passerar genom blockskivor. Ginorna ska bytas ut när de är utslitna eller med högst fem års intervall, beroende på vilket som inträffar först.

⁵⁷ Resolution A.1050(27), Revised Recommendations for entering enclosed spaces aboard ships.

5 Reservdelar och reparationsutrustning

Det ska finnas reservdelar och reparationsutrustning för livräddningsutrustning och tillhörande komponenter som är utsatta för stor förslitning eller som förbrukas snabbt och därför ska ersättas regelbundet.

6 Veckoinspektion

Följande test och inspektioner ska göras varje vecka, och en test- eller inspektionsrapport ska föras in 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 kontroll av krokarnas skick och deras fastsättning i livbåtarna samt kontroll av att de belastade utlösningssanordningarna är riktigt och fullständigt återställda.
2. Alla motorer i liv- och beredskapsbåtar samt i sjösättningsanordningar ska köras i minst 3 minuter, förutsatt att den omgivande temperaturen 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 ovanför vattenytan, bör man se till att en lämplig mängd vatten finns till hands.
3. Om väder- och sjöförhållandena tillåter, ska livbåtar på lastfartyg svängas ut från stuvningsläget i den utsträckning som är nödvändig för att visa att sjösättningsanordningarnas funktion är tillfredsställande; livbåtarna ska då inte ha några personer ombord. Frifallslivbåtar är undantagna.
4. Det allmänna nödlarmsystemet ska testas.

7 Månatlig inspektion

7.1 Om väder- och sjöförhållandena tillåter, ska alla livbåtar, utan ombordvarande, svängas ut från stuvningsläget. Livbåtar utrustade för sjösättning genom fritt fall är undantagna.

7.2 Livräddningsredskap och livbåtsutrustning ska inspekteras varje månad enligt den checklista som krävs i 36.1, för att säkerställa att de är kompletta och i god ordning. En inspektionsrapport ska föras in i skeppsdagboken.

Allmänna råd

Riktlinjer för månatliga inspektioner respektive periodiska tester av räddningsdräkter och anti-exponeringsdräkter finns i IMO-cirkulär MSC/Circ.1047⁵⁸ respektive MSC/Circ.1114⁵⁹.

⁵⁸ MSC/Circ.1047, Guidelines for monthly shipboard inspection of immersion suits and anti-exposure suits by ships' crews.

8 Service av uppblåsbara livflottar och räddningsvästar samt av marina evakueringssystem; underhåll och reparation av uppblåsbara beredskapsbåtar

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

1. med högst 12 månaders intervall, och
2. på en godkänd servicestation som är behörig att utföra denna service, förfogar över lämpliga serviceinrättningar och endast har behörig personal.

Om det inte är möjligt att genomföra service med 12 månaders intervall enligt första stycket 1, kan Transportstyrelsen förlänga denna period till 17 månader.

Allmänna råd

Riktlinjer för vad som bör testas vid service av uppblåsbara livflottar finns i resolution A.761(18)⁶⁰, ändrad genom resolutionerna MSC.55-(66)⁶¹ och MSC.388(94)⁶².

Bestämmelser om serviceintervall finns i cirkulär MSC/Circ.-955⁶³.

8.2 Återkommande aktivering av marina evakueringssystem

Utöver eller i anslutning till de servicetillfällen för marina evakuerings-system som föreskrivs i 8.1, ska varje marint evakueringssystem aktiveras enligt ett roterande schema med högst 6 års intervall.

8.3 Om ett fartyg har nyutvecklade anordningar, godkända enligt 3 §, för uppblåsbara livflottar får dessa anordningar servas med längre intervall om

1. det kan säkerställas att anordningarna, med förlängda serviceintervall, uppnår samma standard som existerande anordningar,
2. livflottesystemet kontrolleras ombord i enlighet med 8.1.1 av en godkänd servicestation, och

⁵⁹ MSC/Circ.1114, Guidelines for periodic testing of immersion suit and anti-exposure suit seams and closures.

⁶⁰ Resolution A.761(18), Recommendation on conditions for the approval of servicing stations for inflatable liferafts.

⁶¹ MSC.55(66), Adoption of amendments to the Recommendation on conditions for the approval of servicing stations for inflatable liferafts (Resolution A.761(18)).

⁶² MSC.388(94), Amendment to the Recommendation on conditions for the approval of servicing stations for inflatable liferafts (Resolution A.761(18)).

⁶³ MSC/Circ.955, Servicing of life-saving appliances and radiocommunication equipment under the harmonized system of survey and certification (HSSC).

3. anordningarna med högst 5 års intervall genomgår service i enlighet med riktlinjerna i resolution A.761(18)⁶⁴, ändrad genom resolutionerna MSC.55(66)⁶⁵ och MSC.388(94)⁶⁶.

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

9 Regelbunden service av hydrostatiska utlösningssanordningar

Hydrostatiska utlösningssanordningar som inte är av engångstyp ska genomgå service

1. med högst 12 månaders intervall, och
2. på en servicestation som är behörig att utföra denna service, förfogar över lämpliga serviceanläggningar och endast har behörig personal.

Om det inte är möjligt att genomföra service med 12 månaders intervall enligt första stycket 1, kan Transportstyrelsen förlänga denna period till 17 månader.

Allmänna råd

Bestämmelser om serviceintervall finns i cirkulär MSC/Circ.955⁶⁷.

10 Märkning av förvaringsplatser

Containrar, konsoler, ställningar och andra liknande förvaringsplatser för livräddningsutrustning ska märkas med symboler i enlighet med resolution A.1116(30)⁶⁸ så att det framgår vilken utrustning som finns på just den platsen och för vilket ändamål. Om mer än en typ av utrustning förvaras på platsen ska även antalet anges.

11 Underhåll, noggrann kontroll, drifttestning, överhållning och reparation av livbåtar och beredskapsbåtar samt snabba beredskapsbåtar, livflottar och sjösättnings- och utlösningssanordningar

11.1 Sjösättningsanordningar ska

1. genomgå noggrann kontroll vid den årliga besiktningen avseende säkerhetsutrustningscertifikatet, och
2. efter kontrollen i 11.1.1 genomgå ett dynamiskt test av vinschbromsen vid maximal sänkningshastighet. Den belastning som ska användas ska vara livräddningsfarkostens eller

⁶⁴ Resolution A.761(18), Recommendation on conditions for the approval of servicing stations for inflatable liferafts.

⁶⁵ MSC.55(66), Adoption of amendments to the Recommendation on conditions for the approval of servicing stations for inflatable liferafts (Resolution A.761(18)).

⁶⁶ MSC.388(94), Amendment to the Recommendation on conditions for the approval of servicing stations for inflatable liferafts (Resolution A.761(18)).

⁶⁷ MSC/Circ.955, Servicing of life-saving appliances and radiocommunication equipment under the harmonized system of survey and certification (HSSC).

⁶⁸ Resolution A.1116(30), Escape route signs and equipment location markings.

beredskapsbåtens massa utan ombordvarande. Med ett intervall som inte överstiger fem år ska testet dock genomföras med en provbelastning av 1,1 gånger vikten av livräddningsfarkosten eller beredskapsbåten med fullt antal personer och utrustning.

11.2 För livbåtars och beredskapsbåtars utlösningsanordningar, inklusive snabba beredskapsbåtars utlösningsanordningar och frifallslivbåtars utlösningssystem gäller följande:

1. Samtliga ska genomgå noggrann kontroll och drifttestning vid den årliga besiktning som föreskrivs i kapitel 4 i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:27) om certifikat och tillsyn inom sjöfartsområdet.
2. Utlösningsanordningar som löser ut vid belastning (on-load release gear) ska, vid varje överhalning, drifttestas med en belastning som motsvarar 1,1 gånger båtens totala massa när den är fullt lastad med personer och utrustning. Sådan överhalning och drifttestning ska göras minst en gång vart femte år.
3. Trots det som sägs i 11.2.2, ska frifallslivbåtars utlösningssystem drifttestas antingen genom fritt fall med endast driftsbesättning ombord eller genom test utan att frigöra livbåten. Testet ska genomföras i enlighet med de krav gällande underhåll, noggrann kontroll, drifttestning, överhalning och reparation, som finns i IMO-resolution MSC.402(96)⁶⁹. Testet behöver dock inte göras av en godkänd servicefirma.

11.3 För firningsbara livflottar med automatiska utlösningskrokar gäller följande:

1. De ska genomgå noggrann kontroll och drifttestning vid de årliga besiktningar som föreskrivs i kapitel 4 i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:27) om certifikat och tillsyn inom sjöfartsområdet.
2. De ska, vid varje överhalning av den automatiska utlösningskroken, drifttestas med en belastning som motsvarar 1,1 gånger livflottens totala massa när den är fullt lastad med personer och utrustning. Sådan överhalning och drifttestning ska göras minst en gång vart femte år.

Allmänna råd

Riktlinjer för provning av livräddningsutrustning finns i IMO-resolution A.689(17)⁷⁰, ändrad genom resolution MSC.54(66)⁷¹ och

⁶⁹ MSC.402(96), Requirements for maintenance, thorough examination, operational testing, overhaul and repair of lifeboats and rescue boats, launching appliances and release gear.

⁷⁰ A.689(17), Recommendation on testing of life-saving appliances.

⁷¹ MSC.54(66), Adoption of amendments to the Recommendation on testing of life-saving appliances (resolution A.689(17)).

cirkulär MSC/Circ.596⁷², MSC/Circ.596/-Corr.1⁷³, MSC/Circ.615⁷⁴ och MSC/Circ.809⁷⁵, och för livräddningsutrustning installerad ombord på fartyg den 1 juli 1999 eller senare i IMO-resolution MSC.81(70)⁷⁶.

11.4 Livbåtar och beredskapsbåtar, inklusive snabba beredskapsbåtar, ska genomgå en noggrann kontroll och drifttestas vid den årliga besiktning som föreskrivs i kapitel 4 i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:27) om certifikat och tillsyn inom sjöfartsområdet.

11.5 Den noggranna kontrollen, drifttestningen och överhalingen samt det underhåll och den reparation som beskrivs i punkterna 11.1–11.4 ska utföras i enlighet med kraven i IMO-resolution MSC.402(96)⁷⁷ och i enlighet med de instruktioner som ska finnas ombord enligt regel 36, men behöver inte utföras av en godkänd servicefirma.

⁷² MSC/Circ.596, Amendments to the Recommendation on testing of life-saving appliances (A.689 (17)).

⁷³ MSC/Circ.596/Corr.1, Amendments to the Recommendation on testing of life-saving appliances (A.689 (17)).

⁷⁴ MSC/Circ.615, Amendments to the Recommendation on testing of life-saving appliances (A.689(17)).

⁷⁵ MSC/Circ.809, Recommendation for canopied reversible liferafts, automatically self-righting liferafts and fast rescue boats, including testing, on ro-ro passenger ships.

⁷⁶ MSC.81(70), Revised recommendation on testing of life-saving appliances.

⁷⁷ MSC.402(96), Requirements for maintenance, thorough examination, operational testing, overhaul and repair of lifeboats and rescue boats, launching appliances and release gear.

Sektion II - passagerarfartyg

(Särskilda bestämmelser)

Regel 22

Personlig livräddningsutrustning

1 Livbojar

1.1 Passagerarfartyg ska medföra det antal livbojar som framgår av tabellen nedan. Livbojarna ska uppfylla kraven i 7.1 och LSA-koden 2.1.

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 Trots det som föreskrivs i 7.1.3 ska passagerarfartyg med en längd om högst 60 m ha minst 6 livbojar med självtändande ljus.

2 Räddningsvästar

2.1 Utöver de räddningsvästar som föreskrivs 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 Om räddningsvästar för passagerare är placerade i hytter långt från direkta passager mellan allmänna utrymmen och samlingsstationer, ska de extra räddningsvästar för dessa passagerare som krävs under 7.2.2, placeras antingen i de allmänna utrymmena, vid samlingsstationerna eller i direkta passager mellan dessa. Räddningsvästarna ska förvaras så att utdelning och påtagning av västarna inte hindrar passagerarna från att förflytta sig på ett ordnat sätt 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.

Allmänna råd

Ytterligare rekommenderade åtgärder gällande räddningsvästar finns i IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1446/ Rev.2⁷⁸.

4 Räddningsdräkter och termiska skydd

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

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

Allmänna råd

Riktlinjer för bedömning av behovet av värmeisolerande skyddsutrustning i relation till omgivningens och vattnets temperatur finns i MSC/Circ.1046⁷⁹.

Regel 26

Särskilda bestämmelser för ro-ro-passagerarfartyg

1 Denna regel gäller alla ro-ro-passagerarfartyg.

2 Livflottar

2.1 Livflottar på ro-ro-passagerarfartyg, 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 vara jämnt fördelade på varje sida av fartyget.

2.2 Alla livflottar på ro-ro-passagerarfartyg ska vara försedda med en anordning för fri uppflytning som uppfyller kraven i 13.4.

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

2.4 Alla livflottar på ett ro-ro-passagerarfartyg ska vara antingen automatiskt självupprättande eller av en täckt, vändbar typ som är stadig i sjögång och kan hanteras säkert oavsett vilken sida som är uppåt. Alternativt ska fartyget, utöver föreskrivet antal livflottar, ha automatiskt självupp-

⁷⁸ MSC.1/Circ.1446/Rev.2, Recommended interim measures for passenger ship companies to enhance the safety of passenger ships.

⁷⁹ MSC/Circ.1046, Guidelines for the assessment of thermal protection.

rätande livflottar som uppfyller kraven i cirkulär MSC/Circ.809⁸⁰, ändrad genom MSC/Circ.809/Add.1⁸¹, 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 personer ombord och antalet personer som rymms i livbåtarna.

2.5 Var fjärde livflotte på ro-ro-passagerarfartyg 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 när livflotten är i utvecklat tillstånd. På automatiskt självupprätande livflottar ska dock SART:arna eller AIS-SART:arna vara installerade så att överlevande lätt kommer åt dem och antennerna lätt kan fällas upp. Varje SART eller AIS-SART ska vara installerad så 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 märkning som talar om detta.

3 Snabbgående beredskapsbåtar

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

Regel 27

Information om passagerare

1 Alla personer ombord på ett passagerarfartyg ska räknas före avgång.

2 Information om personer som i förväg har meddelat att de har behov av speciell vård eller assistans i nödsituationer, ska registreras och före avgång delges befälhavaren.

3 Namn och kön på alla ombord, med uppdelning i vuxna, barn och spädbarn, ska registreras i sjöräddningssyfte.

4 Den information som krävs enligt 1, 2 och 3 ska finnas i land och vid behov snabbt göras tillgänglig för sjöräddningen.

5 Transportstyrelsen kan medge undantag från kravet på passagerarregistrering för passagerarfartyg vars resor enligt tidtabell innebär att det blir praktiskt besvärligt att upprätta sådana register.

6 Fartyg som omfattas av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2016:102) om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg ska i stället för vad som sägs i 1–5 uppfylla kraven i den föreskriften.

⁸⁰ MSC/Circ.809, Recommendation for canopied reversible liferafts, automatically self-righting liferafts and fast rescue boats, including testing, on ro-ro passenger ships.

⁸¹ MSC/Circ.809/Add.1, Addendum to the Recommendation for canopied reversible liferafts, automatically self-righting liferafts and fast rescue boats, including testing, on ro-ro passenger ships.

Regel 28

Landnings- och hämtningsområden för helikoptrar

- 1 På alla ro-ro-passagerarfartyg ska det finnas en helikopterhämtningsplats som uppfyller kraven i IAMSAR-manualen⁸².
- 2 På ro-ro-passagerarfartyg som är 130 m eller längre ska det finnas en godkänd helikopterlandningsplats.

Allmänna råd

Helikopterlandningsplats på ro-ro-passagerarfartyg bör vara utformad enligt cirkulär MSC/Circ.895⁸³, ändrad genom MSC/Circ.1524⁸⁴.

Hänsyn bör även tas till cirkulär MSC/Circ.1431⁸⁵, som innehåller riktlinjer för godkännande av skumsläckningsutrustning vid helikopterlandningsplats.

Bestämmelser om helikopterflygplatser finns även i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:81) om helikopterflygplatser på fartyg.

Regel 30

Övningar

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

Allmänna råd

Ytterligare rekommenderade åtgärder gällande övningar finns i IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1446/Rev.2⁸⁶.

- 3 Skadekontrollövningar ska genomföras enligt SOLAS II-1/19-1.

⁸² The International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Volume III (IAMSAR Manual).

⁸³ MSC/Circ.895, Recommendation on helicopter landing areas on ro-ro passenger ships.

⁸⁴ MSC/Circ.1524, Amendments to the Recommendation on helicopter landing areas on ro-ro passenger ships (MSC/Circ.895).

⁸⁵ MSC/Circ.1431, Guidelines for the approval of helicopter facility foam fire-fighting appliances.

⁸⁶ MSC.1/Circ.1446/Rev.2, Recommended interim measures for passenger ship companies to enhance the safety of passenger ships.

Sektion III - lastfartyg

(Särskilda bestämmelser)

Regel 31

Livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar

1.4 På ett lastfartyg där det horisontella avståndet från den yttersta änden av fören eller aktern till den närmaste livräddningsfarkosten är mer än 100 m, ska det, utöver de livflottar som föreskrivs i 1.1.2 och 1.2.2, finnas en livflotte placerad så långt som möjligt föröver eller akteröver, eller en livflotte placerad så långt som möjligt föröver och en annan så långt som möjligt akteröver. Sådana livflottar får vara säkert surrade så att de kan lösgöras manuellt och behöver inte vara av den typ som kan sjösättas med en godkänd sjösättningsanordning.

Allmänna råd

Sådana livflottar som krävs enligt 31.1.4 bör betraktas som avsides placerade livräddningsfarkoster enligt regel 7.2.1.4. Området där dessa är stuvade bör vara utrustat och beläget i enlighet med cirkulär MSC.1/Circ.1490/Rev.1⁸⁷.

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 ljudit.

1.6 Kemikalie- och gastankfartyg 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.

Regel 32

Personlig livräddningsutrustning

3 Räddningsdräkter

3.1 Detta avsnitt gäller alla lastfartyg.

⁸⁷ MSC.1/Circ.1490/Rev.1, Revised unified interpretation of SOLAS regulation III/31.1.4 (MSC.1/CIRC.1490).

3.2 På bulkfartyg ska det för varje person ombord finnas en räddningsdräkt i lämplig storlek som uppfyller kraven i LSA-koden 2.3. Räddningsdräkter krävs inte på andra fartyg, förutsatt att fartyget i fråga uteslutande trafikerar områden i varmt klimat där Transportstyrelsen inte anser att sådan utrustning är nödvändig.

Allmänna råd

Riktlinjer för bedömningen om värmeisolerande skyddsutrustning i relation till omgivningens och vattnets temperatur finns i IMO-cirkulär MSC/Circ.1046⁸⁸.

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 föreskrivs i denna regel får användas för att 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 däckbrytar 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.

⁸⁸ MSC/Circ.1046, Guidelines for the assessment of thermal protection.

Sektion V – Övrigt

Regel 35

Utbildningshandbok och hjälpmedel för utbildning ombord

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.

18. Instruktioner för nödreparation av livräddningsutrustning.

4 Varje fartyg som är utrustat med ett marint evakueringsystem ska ha hjälpmedel för ombordförlagd utbildning i hur man använder systemet.

5 Utbildningshandboken ska vara skriven på fartygets fastställda arbetsspråk.

Regel 36

Instruktioner för underhåll ombord

Instruktionerna för underhåll ombord av fartygets livräddningsutrustning ska vara lättbegripliga och om möjligt illustrerade. Om det är lämpligt ska instruktionerna för vart och ett av redskapen omfatta följande:

1. En checklista att använda vid inspektioner 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 drift- och underhållsinstruktioner för livbåtssystem finns i IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1205⁸⁹, ändrad genom MSC.1/Circ.1579⁹⁰.

Regel 37*Instruktioner för mönstringslista och nödsituationer*

- 1** Mönstringslistan ska innehålla detaljerad information om den allmänna nödsignal och det offentliga högtalarsystem som föreskrivs i LSA-koden 7.2, liksom åtgärder som besättning och passagerare ska vidta när denna nödsignal har ljudit. Mönstringslistan ska också beskriva hur ordern om 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 tilldelats de olika besättningsmedlemmarna. Dessa uppgifter ska bland annat omfatta
 1. stängning av vattentäta dörrar, branddörrar, ventiler, spygatter, stormluckor, skylights, fönsterventiler och andra liknande öppningar i fartyget,
 2. utrustning av livräddningsfarkoster och annan livräddningsutrustning,
 3. klargöring och sjösättning av livräddningsfarkoster,
 4. allmänna förberedelser av annan livräddningsutrustning,
 5. samling av passagerarna,
 6. användning av kommunikationsutrustning,
 7. bemanning av brandgrupper för brandbekämpning,
 8. speciella uppgifter vad gäller nyttjande av utrustning och installationer för brandbekämpning, och
 9. för passagerarfartyg, skadekontroll vid nödsituationer på grund av vatteninträngning.
- 4** Mönstringslistan ska ange vilka befäl som är ansvariga för att livräddnings- och brandutrustning hålls i gott skick och är klara för omedelbar användning.

⁸⁹ MSC.1/Circ.1205, Guidelines for developing operation and maintenance manuals for lifeboat systems.

⁹⁰ MSC.1/Circ.1579, Amendments to Guidelines for developing operation and maintenance manuals for lifeboat systems (MSC.1/Circ.1205).

Del C

Alternativ utformning av livräddnings- utrustning och livräddningsanordningar

Regel 38

Alternativ utformning av livräddningsutrustning och liv- räddningsanordningar

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 Transportstyrelsen enligt IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1212/Rev.1⁹¹. 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 på vilket sätt den föreslagna utformningen ges stöd genom överens-

⁹¹ MSC.1/Circ.1212/Rev.1, Revised Guidelines on alternative design and arrangements for SOLAS chapters II-1 and III.

- stämmelse 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.

Allmänna råd

Vid utarbetande av den tekniska analysen bör även de riktlinjer för godkännande av alternativ eller likvärdig utformning som finns i MSC.1/Circ.1455⁹² beaktas.

4 Utvärdering av den alternativa utformningen

4.1 Den tekniska analys som föreskrivs i avsnitt 3 ska utvärderas och godkännas av Transportstyrelsen med beaktande av IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1212/Rev.1⁹³.

4.2 En kopia av den dokumentation som visar att den alternativa utformningen uppfyller denna regel ska medföras ombord. Dokumentationen ska vara godkänd av Transportstyrelsen.

5 Informationsutbyte

En sammanfattande beskrivning av den alternativa utformningen ska bifogas dokumentationen enligt 4.2. Beskrivningen ska vara skriven på engelska, 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 om under de ändrade förutsättningarna och godkännas av Transportstyrelsen.

⁹² MSC.1/Circ.1455, Guidelines for the approval of alternatives and equivalents as provided for in various IMO instruments.

⁹³ MSC.1/Circ.1212/Rev.1, Revised Guidelines on alternative design and arrangements for SOLAS chapters II-1 and III.