



Forskrift om redningsredskaper på skip

Dato	01.07.2014 nr. 1019
Departement	Nærings- og fiskeridepartementet
Avd/dir	Sjøfartsdirektoratet
Publisert	I 2014 hefte 11
Ikrafttredelse	15.09.2014
Sist endret	FOR-2017-08-30-1346
Endrer	FOR-2004-12-17-1855, FOR-2004-10-11-1341, FOR-1992-09-15-700
Gjelder for	Norge
Hjemmel	LOV-2007-02-16-9-§6, LOV-2007-02-16-9-§9, LOV-2007-02-16-9-§11, LOV-2007-02-16-9-§19, LOV-2007-02-16-9-§20, LOV-2007-02-16-9-§55, LOV-2007-02-16-9-§56, LOV-2007-02-16-9-§59, LOV-2007-02-16-9-§60, FOR-2007-02-16-171, FOR-2007-05-31-590
Kunngjort	05.08.2014 kl. 14.30
Rettet	25.10.2016 (§ 6 tabellhode)
Korttittel	Forskrift om redningsredskaper på skip

Hjemmel: Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 1. juli 2014 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 6, § 9, § 11, § 19, § 20, § 55, § 56, § 59 og § 60, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590.

EØS-henvisninger: Melding om tekniske regler er sendt på høring i EØS-området i henhold til kravene i lov 17. desember 2004 nr. 101 om europeisk meldeplikt for tekniske regler m.m. (EØS-høringsloven) § 4 og § 5, jf. forskrift 16 aug 2016 nr. 984. Stillstandsplikten oppheves 17. november 2016.

EØS-avtalen vedlegg II kap. XIX nr. 1 (direktiv 98/34/EF, som endret ved direktiv 98/48/EF).

Endringer: Endret ved forskrifter 5 sep 2014 nr. 1158, 16 des 2014 nr. 1768, 16 aug 2016 nr. 984 (EØS-høring), 14 okt 2016 nr. 1211, 30 aug 2017 nr. 1346 (stadfestelse etter gjennomført EØS-høring).

Rettelser: 27.8.2015 (ny SOLAS 74 kap III), 25.10.2016 (§ 6 justering av tekst i tabellhodet).

§ 1. Virkeområde

Forskriften gjelder for norske

- a) lasteskip
- b) skip med passasjersertifikat
- c) skip med sikkerhetssertifikat for passasjerskip i utenriksfart
- d) lektere som på grunn av sin operasjon har personell om bord utover operasjoner knyttet til fortøyning eller klargjøring til slep.

0 Endret ved forskrift 14 okt 2016 nr. 1211 (i kraft 17 okt 2016).

§ 2. Krav til redningsredskaper

Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS) konsolidert utgave 2009 kapittel III, som endret ved MSC.317(89), MSC.325(90), MSC.338(91), og MSC.350(92) gjelder som forskrift.

Reglene etter første ledd gjelder for skip og lekter uavhengig av fartsområde eller bruttotonnasje og med de tillegg og innskrenkninger som følger av forskriften.

0 Endret ved forskrifter 5 sep 2014 nr. 1158 (i kraft 15 sep 2014), 16 des 2014 nr. 1768 (i kraft 1 jan 2015).

§ 3. Hovedalarmsystem

Lasteskip med bruttotonnasje 200 eller mer og alle passasjerskip skal være utstyrt med et hovedalarmsystem som skal oppfylle kravene i SOLAS regel III/6.4.

Passasjerskip med lengde under 24 meter i innenriksfart unntas kravet i første ledd når alarmsignalet kan gis med skipets fløyte eller sirene.

0 Endret ved forskrift 16 des 2014 nr. 1768 (i kraft 1 jan 2015).

§ 4. Personvarslingsanlegg

Alle passasjerskip skal ha et personvarslingsanlegg som oppfyller kravene i SOLAS regel III/6.5.

For passasjerskip i innenriksfart sertifisert for 36 eller færre passasjerer og passasjerskip med fartsområde 1 og bruttotonnasje under 300 som opererer i tidsrommet 1. mai til 30. september, kan det gjøres unntak fra kravet om personvarslingsanlegg hvis besetningen og passasjerene kan varsles direkte fra skipets bro eller styreposisjon.

§ 5. Redningsredskaper på skip og åpne båter sertifisert for 12 eller færre passasjerer

Skip sertifisert for 12 eller færre passasjerer skal i stedet for å oppfylle kravene til antall redningsredskaper i SOLAS kapittel III, minst ha om bord følgende antall redningsredskaper:

- a) redningsflåte med kapasitet til alle om bord
- b) tre fallskjermlys (nødraketter)

- c) redningsvester, termiske redningsvester eller termiske drakter i kombinasjon med redningsvest til alle om bord
- d) en livbøye med lys og flytende redningsline
- e) en innretning som gjør det mulig å plukke opp en hjelpeløs person fra vannet
- f) et toveis, bærbart VHF-radiotelefonapparat.

Åpne båter sertifisert for 12 eller færre passasjerer som går i fart på innsjøer og elver skal føre redningsredskaper nevnt i første ledd bokstav c, d og e.

0 Endret ved forskrift 14 okt 2016 nr. 1211 (i kraft 17 okt 2016).

§ 5a. Redningsredskaper på lasteskip med største lengde under 8 meter

Lasteskip med største lengde under 8 meter skal i stedet for å oppfylle kravene til antall redningsredskaper i SOLAS kapittel III, minst ha om bord følgende antall redningsredskaper:

- a) redningsvest til alle om bord
- b) seks håndbluss
- c) en livbøye med redningsline på minst 30 meter
- d) dødmannsknapp, som i tilfelle kantring eller fører faller over bord stopper fremdriften på skipet
- e) en innretning som gjør det mulig å plukke opp en hjelpeløs person fra vannet
- f) et toveis, bærbart VHF-radiotelefonapparat.

0 Tilføyd ved forskrift 14 okt 2016 nr. 1211 (i kraft 17 okt 2016).

§ 6. Redningsredskaper på lasteskip med bruttotonnasje under 500 og bemannede lektere

Lasteskip med største lengde 8 meter eller mer, men med bruttotonnasje under 500, og lektere skal i stedet for å oppfylle kravene til antall redningsredskaper i SOLAS kapittel III, minst ha om bord følgende antall redningsredskaper:

Utstyr	Bruttotonnasje og lengdeparametre	Lasteskip i fartsområde 1 og 2	Lasteskip i fartsområde 3 til liten kystfart	Lasteskip i utenriksfart	Lektere
Redningsfarkoster		2 x plass til det totale antallet personer om bord, jf. § 8 femte ledd.	2 x plass til det totale antallet personer om bord		1 x plass til det totale antallet personer om bord jf. § 8
Redningsdrakter		1 x det totale antallet personer om bord			
Redningsvester		1,5 x det totale antallet personer om bord			
Redningsvester for barn		alle barn om bord (jf. § 12 andre ledd)			
Livbøyer	skip < 15 meter største lengde			2	
	skip < 300BT ≥ 15 meter største lengde			3	
	300BT ≤ skip < 500BT			5	
MOB-båt	300BT ≤ skip < 500BT eller lengde (L) 30 meter eller over		1		Se § 9
Linekastende apparat	skip < 15 meter største lengde		To prosjektiler med to liner		
	15 meter største lengde ≤ skip < 100BT		Fire prosjektiler med fire liner, jf. SOLAS III/18		

	100BT ≤ skip < 500BT	Fire prosjektiler med fire liner, jf. SOLAS III/18	
Fallskjermlys (nødraketter)		3	6
Håndbluss		3	6
SARD	skip < 100BT		1
	100BT ≤ skip < 500BT		1
Toveis håndholdt VHF	skip < 500BT		2

0 Endret ved forskrift 14 okt 2016 nr. 1211 (i kraft 17 okt 2016).

§ 7. Redningsredskaper på passasjerskip i innenriksfart

Passasjerskip i innenriksfart skal i stedet for å oppfylle kravene til antall redningsredskaper i SOLAS kapittel III, minst ha om bord følgende antall redningsredskaper:

Utstyr	Meter	Passasjerskip i fartsområde 2 og mindre		Passasjerskip i fartsområde 3, 4 og liten kystfart	
		skip < 250	250 ≤ skip	skip < 250	250 ≤ skip
Antall personer ombord (N)		1,1 x N		1,1 x N	
Redningsfarkoster		1			
MOB-båt: skip med lengde (L) ≥ 24	≥ 24	Jf. § 10			
(MES) Marine evakueringssystem		Jf. § 12			
Redningsdrakter eller beskyttelsesdrakt					
Termisk redningsvest eller termisk drakt kombinert med redningsvest		1,05 N			
Termisk redningsvest eller termisk drakt kombinert med redningsvest for barn		0,1 x ombordværende passasjerer eller det større antallet redningsvester som kreves for det faktiske antallet barn jf. § 12 andre ledd			
Termisk redningsvest eller termisk drakt kombinert med redningsvest for spedbarn		0,025 x ombordværende passasjerer jf. § 12 andre ledd			
Livbøyer: skip med største lengde: ≥ 15	≥ 15	4	8	4	8
< 15	< 15	2			
Linekastende apparat – gjelder for skip med fartsområde 4 og liten kystfart.				Fire prosjektiler med fire liner, jf. SOLAS III/18	
Fallskjermlys (nødraketter)		3		12	
SARD – gjelder for skip med fartsområde 2 og større		1			
Toveis håndholdt VHF – gjelder for skip med fartsområde 1 og større		2	3	2	3

0 Endret ved forskrift 14 okt 2016 nr. 1211 (i kraft 17 okt 2016).

§ 8. Redningsfarkoster

Redningsfarkostene om bord skal ha en samlet kapasitet tilstrekkelig for det antall personer skipet er sertifisert til å føre, selv om en redningsfarkost skulle gå tapt eller bli ubrukelig. Ved beregning av kapasiteten skal det tas hensyn til om svikt eller feil i felleskomponenter kan føre til at en redningsfarkost går tapt eller blir ubrukelig. Er skipet utstyrt med et evakueringssystem etter § 10, skal den ekstra redningsfarkosten kunne tilknyttes dette.

Redningsflåter skal kunne fortøyes til innskipningsstasjoner på en forsvarlig måte.

Passasjerskip i utenriksfart uansett byggeår skal føre redningsfarkoster i samsvar med kravene i SOLAS regel III/21.

Passasjerskip med fartsområde 3 eller mindre kan føre oppblåsbare åpne og vendbare redningsflåter som tilfredsstillere kravene i de internasjonale sikkerhetsreglene for hurtiggående fartøy fastsatt ved IMO Res. MSC.97(73) 5. desember 2000 kapittel 8.10.2.

Lasteskip, med unntak av tankskip, kan i fartsområde 2 eller mindre føre én redningsflåte som kan settes ut på begge sider av skipet.

Tankskip skal enten føre en overbygd livbåt på hver side av skipet, eller en fritt-fall livbåt plassert akterut, med tilstrekkelig kapasitet til å oppta minst det totale antallet personer om bord.

Lasteskip med største lengde mellom 8 og 15 meter, som går i innenriksfart og som ikke har flere enn tre personer om bord, kan ha redningsflåter uten rattmerke når hver redningsflåte er

- a) beregnet for minst fire personer
- b) produsert etter ISO-standard 9650-1 (Group A)
- c) plassert i samsvar med produsentens anbefalinger, men ikke mer enn seks meter over vannlinjen i minst gunstige lastetilstand
- d) arrangert med friflyt-arrangement i samsvar med LSA-kodens (Res.MSC.48(66) og MSC.81(70)) regel 4.1.6
- e) i samsvar med LSA-kodens krav til oppdrift for flåter som er stuet med et friflyt-arrangement.

Lektene i fartsområde 3 eller større, skal utstyres med minst en oppblåsbar redningsflåte med tilstrekkelig kapasitet til å ta opp alle om bord. Lektene i fartsområde 1 og 2 skal utstyres med en CE-merket motordrevet lettått som minst tilfredsstillere konstruksjonskategori C, eller en redningsflåte som kan oppta minst det totale antallet personer om bord. For lektene som fører brennbar flytende last, fastsetter Sjøfartsdirektoratet krav i hvert enkelt tilfelle, avhengig av lekterens bemanning, fartsområde, konstruksjon og operasjonelle forhold.

0 Endret ved forskrift 14 okt 2016 nr. 1211 (i kraft 17 okt 2016).

§ 9. Mann-overbord-båt (MOB-båt)

Med MOB-båt menes her en båt som er konstruert for å redde personer i nød og for å assistere redningsfarkoster.

Passasjerskip med fartsområde 1 eller mindre kan ha MOB-båt på slep når skipet har arrangement for ombordstigning i MOB-båt.

På lasteskip og passasjerskip sertifisert for fartsområde 3 og mindre, kan MOB-båt regnes med i kapasiteten av redningsfarkoster, jf. § 6, § 7 og § 8 sjettededd.

På passasjerskip som har krav om MOB-båt, skal denne være utstyrt med redningsgrind for ombordtaking av personer fra sjøen.

Skip som ikke har krav om å føre MOB-båt skal gjennomføre en risikovurdering som demonstrerer fartøyets evne til å håndtere nødsituasjoner. Slike skip skal

- a) være utstyrt med innretning som gjør det mulig å plukke opp en hjelpeløs person fra vannet
- b) ha arrangement som gjør det mulig å kunne observere fra broen ved styreposisjon at hjelpeløs person tas om bord
- c) ha manøvreringsegenskaper til å gå nær opp til og ta om bord personer på en sikker måte fra sjøen under alle forhold og
- d) ha en løfteinnretning som plasseres lett tilgjengelig, er klar for øyeblikkelig bruk og er dimensjonert for en statisk belastning på minimum 200 kg hvis fribordet er over 1 meter.

Sjøfartsdirektoratet kan unnta et passasjerskip med lengde (L) mindre enn 30 meter med fartsområde 2 eller mindre fra kravet om MOB-båt når kravene etter femte ledd er oppfylt.

0 Endret ved forskrift 14 okt 2016 nr. 1211 (i kraft 17 okt 2016).

§ 9a. Redningsstige og dødmannsknapp

Skip hvor bare en person har sitt arbeid om bord skal senest fra 1. januar 2017 ha fastmontert redningsstige med nederste trinn minst 300 mm under vannlinjen ved 10 % ballastkondisjon. Redningsstigen skal være klar for øyeblikkelig bruk og dimensjonert for en statisk belastning på minimum 200 kg. Sammenrullbar redningsstige anses ikke som fast montert. Dersom den fastmonterte stigen er hengslet, skal stigen enkelt kunne utløses av person som ligger i vannet. Lasteskip hvor bare en person har sitt arbeid om bord, skal senest 1. januar 2017 ha dødmannsknapp i samsvar med § 5a bokstav d.

0 Tilføyd ved forskrift 14 okt 2016 nr. 1211 (i kraft 17 okt 2016).

§ 10. Evakueringsystemer på passasjerskip i innenriksfart

Passasjerskip i innenriksfart skal i stedet for kravene i SOLAS regel III/16.1 være utstyrt med et marint evakueringsystem (MES), hvis skipet ikke har livbåter eller redningsflåter som settes ut med davit og som etter godkjente stabilitetsberegninger har en avstand fra vannlinjen til innskipningsdekket på 1,5 meter eller mer i en hvilken som helst intakt eller skadet tilstand. På passasjerskip uten krav om stabilitetsberegninger måles avstanden fra vannlinjen i lettskipstilstand til innskipningsdekket.

Det skal være installert MES på begge sider av passasjerskipet. Systemet skal være operasjonelt selv om skipet krenger med inntil 10 grader til hvilken som helst side. Skipet kan alternativt ha minst en innskipningsstasjon med en kapasitet på minst 100 prosent av passasjerantallet med tilhørende arrangement på hver side av skipet.

§ 10a. Unntak fra krav om landings- og evakueringsområder for helikopter

Ro-ro passasjerskip sertifisert for fartsområde 2 og mindre, unntas kravet i SOLAS III/28.

0 Tilføyd ved forskrift 14 okt 2016 nr. 1211 (i kraft 17 okt 2016).

§ 11. Livbøyer

På lasteskip med bruttotonnasje under 300, som skal ha mer enn en livbøye, skal det være minst en livbøye på hver side av skipet. En av livbøyene skal ha redningsline på minst 30 meter og en av de andre livbøyene skal være utstyrt med selvtennende røyksignal og selvtennende lys. Øvrige livbøyer skal være utstyrt med selvtennende lys, men uten line.

På lasteskip med største lengde 8 meter eller mer, men under 15 meter, og på passasjerskip med største lengde under 15 meter, skal det være en livbøye på hver side av skipet. Den ene livbøyen skal være utstyrt med flytende redningsline på minst 30 meter, og den andre med selvtennende lys og uten redningsline.

0 Endret ved forskrift 14 okt 2016 nr. 1211 (i kraft 17 okt 2016).

§ 12. Redningsdrakter og redningsvester

Redningsvester for barn og spedbarn skal oppbevares atskilt fra redningsvester for voksne. Med barn menes personer som er 1 år eller eldre og som veier under 35 kg. Med spedbarn menes personer som er under 1 år og som veier under 15 kg.

Passasjerskip som seiler i fartsområder nord for 30° N og sør for 30° S skal ha redningsvester med termisk isolering, eller termiske drakter i kombinasjon med redningsvest.

Alle lasteskip uansett fartsområde som fører last i bulk og alle lasteskip som seiler i fartsområder nord for 30° N og sør for 30° S skal i tillegg til å oppfylle kravene i SOLAS regel III//32.3, ha redningsdrakter med termisk isolering til alle om bord.

Alle passasjerskip skal ha redningsdrakt eller beskyttelsesdrakt til alle besetningsmedlemmer som har oppgaver knyttet til redningsfarkost eller marine evakueringsystemer. Drakten skal være av en type som har avtagbare hansker eller hansker som ikke er til hinder for å utføre nødvendig arbeide og betjene nødvendig utstyr i en nødssituasjon.

0 Endret ved forskrift 14 okt 2016 nr. 1211 (i kraft 17 okt 2016).

§ 13. Utskiifting av redningsredskaper

Ved vesentlig ombygging eller reparasjon som får betydning for redningsredskaper, kan Sjøfartsdirektoratet bestemme at nytt utstyr skal installeres om bord. Det samme gjelder ved endret bruk, operasjonsmønster eller bemanning og ved endring av fartsområde.

Sjøfartsdirektoratet kan kreve at redningsredskaper skiftes når direktoratet etter en demonstrasjon finner at disse ikke fungerer etter sin hensikt eller at de ut fra skipets operasjon og bemanning kan sette liv og helse i fare.

§ 14. Dispensasjon

Sjøfartsdirektoratet kan etter skriftlig søknad godkjenne andre løsninger enn de som kreves etter forskriften når det dokumenteres at løsningene er likeverdige med forskriftens krav.

Sjøfartsdirektoratet kan unnta en leker, et skip i innenriksfart eller et lasteskip med bruttotonnasje under 500 i utenriksfart fra ett eller flere av kravene i forskriften hvis rederiet søker skriftlig om unntak og ett av følgende vilkår er oppfylt:

- a) Det godtgjøres at kravet ikke er vesentlig og at unntaket vurderes som sikkerhetsmessig forsvarlig.
- b) Det godtgjøres at kompenserende tiltak vil opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravet i forskriften.

§ 15. Dokumentasjon

Det skal dokumenteres ved tegninger at kravene til plassering av redningsredskaper i SOLAS kapittel III og forskriften er oppfylt. Tegningene skal være detaljerte, utført i målestokk og må angi presist hvilke forskriftskrav som er oppfylt. Sjøfartsdirektoratet kan kreve at det legges frem ytterligere opplysninger og dokumentasjon. Ved endring av redningsredskaper skal oppfyllelse av plasseringskravene dokumenteres på tilsvarende måte.

Ved nybygg eller ombygging av skip eller bemannet leker etter § 1 skal dokumentasjonen sendes til Sjøfartsdirektoratet i samsvar med den til enhver tid gjeldende dokumentasjonsliste utarbeidet av Sjøfartsdirektoratet.

§ 16. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 15. september 2014.

Tidligere godkjent eller akseptert utstyr som er tatt om bord før ikrafttredelsen, kan fortsatt brukes inntil redningsredskapene eller redningsinnretningen endres eller skiftes ut.

Ved ikrafttredelsen oppheves samtidig

- forskrift 17. desember 2004 nr. 1855 om redningsredskaper på lasteskip,
- forskrift 11. oktober 2004 nr. 1341 om redningsredskaper på passasjerskip,
- forskrift 15. september 1992 nr. 700 om redningsredskaper m.m. på passasjerskip.

SOLAS 74

0 Oppdatert uten kunngjøring 27 aug 2015.

Nedenfor gjengis Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS) kapittel III om Redningsredskaper og -arrangementer, slik Sjøfartsdirektoratet tolker denne del av konvensjonen tatt inn i konsolidert utgave 2009 med endringer til og med IMO-resolusjon MSC.350(92).

Kapittel III Redningsredskaper og -arrangementer

Del A Generelle bestemmelser

Regel 1 Anvendelse

1 Med mindre annet er uttrykkelig fastsatt, får dette kapitlet anvendelse på skip hvis kjøel er strukket, eller som er på et tilsvarende byggetrinn 1. juli 1998 eller senere.

2 I dette kapitlet menes med uttrykket «tilsvarende byggetrinn» det trinnet der:

- .1 bygging som kan identifiseres med et bestemt skip, begynner, og
- .2 montering av vedkommende skip er begynt og utgjør minst 50 tonn eller 1 % av den beregnede massen av alle konstruksjonsmaterialer, når denne verdien er mindre.

3 I dette kapitlet:

- .1 menes med uttrykket «skip bygget» skip hvis kjøel er strukket, eller som er på et tilsvarende byggetrinn,
- .2 menes med uttrykket «alle skip» alle skip bygget før eller etter 1. juli 1998; uttrykkene «alle passasjerskip» og «alle lasteskip» skal forstås i henhold til dette,
- .3 skal et lasteskip, uansett byggetidspunkt, som bygges om til passasjerskip, behandles som et passasjerskip som er bygget på den datoen da en slik ombygging påbegynnes.

4 For skip bygget før 1. juli 1998, skal administrasjonen,

- .1 med forbehold om bestemmelsene i nr. 4.2, sørge for at kravene som er gjeldende i henhold til kapittel III i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974, og som trådte i kraft før 1. juli 1998, for nye eller eksisterende skip som fastsatt i kapitlet, er oppfylt, og
- .2 sørge for at når redningsredskaper eller -arrangementer på slike skip byttes ut, eller slike skip gjennomgår omfattende reparasjoner, ombygginger eller endringer som omfatter utskifting eller utbygging av skipets eksisterende redningsredskaper eller -arrangementer, skal slike redningsredskaper eller -arrangementer, i den grad det er rimelig og praktisk mulig, oppfylle kravene i dette kapitlet. Hvis andre redningsfarkoster enn oppblåsbare redningsflåter erstattes uten at utsettingsarrangementet erstattes, eller omvendt, kan imidlertid redningsfarkosten eller utsettingsarrangementet være av samme type som den som ble erstattet.

5¹ Lastpåhengte utløsingsmekanismer for livbåter, som ikke er i samsvar med punkt 4.4.7.6.4 til 4.4.7.6.6 i LSA-koden, skal på alle skip uten hensyn til nr. 4.2 erstattes av utstyr som er i samsvar med LSA-koden, senest ved første planlagte tørrdokking etter 1. juli 2014, men ikke senere enn 1. juli 2019.²

1 Tilføyd ved resolusjon MSC.317(89).

2 Det vises til «Guidelines for evaluation and replacement of lifeboat release and retrieval systems» (MSC.1/Circ.1392).

Regel 2 Unntak

1 Administrasjonen kan, hvis den anser at farvannets skjermede karakter og sjøreisens omstendigheter er slik at anvendelsen av ethvert bestemt krav i dette kapitlet anses som urimelig eller unødvendig, unnta fra disse kravene hvert enkelt skip eller klasser av skip som i løpet av reisen ikke seiler mer enn 20 nautiske mil fra nærmeste land.

2 Når det gjelder passasjerskip som anvendes i spesiell fart til transport av et stort antall passasjerer, som for eksempel pilegrimsfart, kan administrasjonen, hvis den er forvisset om at det i praksis er umulig å forlange kravene i dette kapitlet oppfylt, unnta slike skip fra disse kravene, forutsatt at skipene fullt ut er i samsvar med bestemmelsene i:

- .1 reglene i vedlegg til Overenskomst om passasjerskip i spesiell fart, 1971, og

.2 reglene i vedlegg til protokollen om krav til rom på passasjerskip i spesiell fart, 1973.

Regel 3 Definisjoner

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

- 1 «*Beskyttelsesdrakt*» betyr en beskyttende drakt laget til bruk av mannskap i mann-over-bord-båter og for mannskap som betjener MES.
- 2 «*Sertifisert person*» betyr en person som innehar dyktighetsbevis for redningsfarkoster utstedt etter administrasjonens bemyndigelse, eller godkjent som gyldig av administrasjonen i samsvar med gjeldende krav i Den internasjonale konvensjon om normer for opplæring, sertifisering og vakthold for sjøfolk (STCW-konvensjonen); eller en person som innehar sertifikat utstedt eller godkjent av administrasjonen i en stat som ikke er part i konvensjonen, som tjener samme formål som konvensjonssertifikatet.
- 3 «*Oppdagelse*» betyr lokalisering av sted der overlevende eller redningsfarkost befinner seg.
- 4 «*Innskipningsleider*» betyr lederen som innskipningsstasjoner for redningsfarkoster er utstyrt med og som muliggjør sikker atkomst til redningsfarkosten etter utsetting.
- 5 «*Friflyt-utsetting*» betyr metoden for utsetting av redningsfarkoster der farkosten automatisk frigjøres fra det synkende skipet og er klar til bruk.
- 6 «*Frittfall-utsetting*» betyr metoden for utsetting av redningsfarkost der farkosten med personer og utstyr om bord slippes og får falle i sjøen uten noen form for anordning som kan holde den tilbake.
- 7 «*Redningsdrakt*» betyr en beskyttende drakt som reduserer kroppens varmetap for en person som har den på i kaldt vann.
- 8 «*Oppblåsbart redskap*» betyr et redskap som får sin oppdrift fra ikke-stive, gassfylte kamre og som normalt ikke holdes oppblåst før det er klart til bruk.
- 9 «*Oppblåst redskap*» betyr et redskap som får sin oppdrift fra ikke-stive, gassfylte kamre og som holdes oppblåst og klart til bruk til enhver tid.
- 10 «*Det internasjonale regelverket for redningsredskaper*» («International Life-Saving Appliance (LSA) Code»), heretter kalt «LSA-koden» i dette kapittelet, betyr Det internasjonale regelverket for redningsredskaper vedtatt av organisasjonens Sjøsikkerhetskomité ved resolusjon MSC.48(66), med eventuelle endringer foretatt av organisasjonen, forutsatt at slike endringer vedtas, trer i kraft og får virkning i samsvar med bestemmelsene i artikkel VIII i denne konvensjonen om endringsprosedyrene som gjelder for vedlegget, med unntak av kapittel I.
- 11 «*Utsettingsredskap eller -arrangement*» betyr et middel som på en sikker måte overfører en redningsfarkost eller mann-over-bord-båt fra stuet posisjon til vannet.
- 12 «*Lengde (L)*» er 96 % av hele lengden på en vannlinje ved en dybde tilsvarende 85 prosent av den minste dybden i risset målt fra overkanten av kjølen, eller lengden fra forkant av forstevnen til rorstammens akse på samme vannlinje, hvis denne lengden er større. På skip konstruert med styrlast skal vannlinjen som denne lengden er målt på, være parallell med konstruksjonsvannlinjen.
- 13 «*Minste seilingsdypgående*» betyr lastetilstanden der skipet er på rett kjøll uten last, med 10 prosent gjenværende forråd og brennstoff og, når det gjelder passasjerskip, med fullt antall passasjerer og besetningsmedlemmer og deres bagasje.
- 14 «*Marint evakueringsystem (MES)*» betyr et system som skal sørge for rask overføring av personer fra skipets innskipningsdekk til en flytende redningsfarkost.
- 15 «*Dybde i risset*»
 - .1 Dybde i risset betyr den loddrette avstand målt fra overkanten av kjølen til overkanten av dekkshjelken i borde på fribordsdekket. På tre- og komposittskip måles avstanden fra nederste kant av kjølsunningen. Når formen på den nedre delen av midtskipsseksjonen er hul, eller det forekommer tjukke kjølanger, måles avstanden fra det punktet der den flate delen av bunnen, forlenget innover, skjærer kjøllens side.
 - .2 På skip som har runde dekkshjørner, skal dybde i riss måles til skjæringspunktet for de projiserte linjene fra dekk og ytre hudkledning, idet linjene forlenges som om dekkshjørnet skulle være av vinkelformet konstruksjon.

- .3 Når det er trinn i fribordsdekket og den løftede delen av dekket strekker seg over det punktet der dybden i risset skal bestemmes, skal dybden i risset måles til en referanselinje som går fra den laveste delen av dekket langs en linje som er parallell med den løftede delen.
- 16 «*Ny type eller ny form for redningsredskap eller redningsarrangement*» betyr en type eller form for redningsredskap eller redningsarrangement som omfatter nye trekk som ikke fullt ut omfattes av bestemmelsene i dette kapitlet eller i LSA-koden, men som gir samme eller høyere grad av sikkerhet.
- 17 «*Positiv stabilitet*» betyr evnen en farkost har til å vende tilbake til sin utgangsstilling når et krenagemoment fjernes.
- 18 «*Ombordtakingstid*» for en mann-over-bord-båt betyr den tiden som er nødvendig for å heve båten til en posisjon der personer om bord kan stige om bord på skipets dekk. Ombordtakingstid innbefatter tiden som er nødvendig for å forberede ombordtakingen om bord på mann-over-bord-båten, som for eksempel håndtering og sikring av fangline og festing av mann-over-bord-båten til utsettingsredskapet, og tiden som går med til å heve mann-over-bord-båten. Ombordtakingstid innbefatter ikke tiden som kreves for å låre utsettingsredskapet til en posisjon der mann-over-bord-båten kan hentes opp.
- 19 «*Mann-over-bord-båt*» betyr en båt som er konstruert for å redde personer i nød og for å assistere redningsfarkoster.
- 20 «*Berging*» betyr sikker ombordtaking av overlevende.
- 21 «*Roro-passasjerskip*» betyr et passasjerskip med roro-lasterom eller spesiallasterom som definert i regel II-2/3.
- 22 «*Kort internasjonal reise*» betyr en internasjonal reise der skipet ikke fjerner seg mer enn 200 nautiske mil fra havn eller sted der passasjerer og besetning kan bringes i sikkerhet. Verken avstand mellom siste anløpshavn i landet der reisen begynner og endelig bestemmelseshavn eller returreisen skal overstige 600 nautiske mil. Endelig bestemmelseshavn er den planlagte reisens siste anløpshavn, der skipet starter på returreisen til landet der reisen begynte.
- 23 «*Redningsfarkost*» betyr en farkost som kan holde nødstedte personer i live fra det tidspunktet skipet forlates.
- 24 «*Termisk beskyttelsesutstyr*» betyr en pose eller drakt laget av vanntett materiale med lav varmeledningsevne.

Regel 4 Vurdering, prøving og godkjenning av redningsredskaper og -arrangementer

1 Med de unntak som følger av nr. 5 og 6, skal redningsredskaper og -arrangementer som er som kreves etter dette kapitlet, være godkjent av administrasjonen.

2 Før administrasjonen godkjenner redningsredskaper og -arrangementer, skal den påse at slike redningsredskaper og -arrangementer:

- .1 prøves for å bekrefte at de oppfyller kravene i dette kapitlet og i LSA-koden, i samsvar med organisasjonens anbefalinger,³ eller
- .2 har gjennomgått, til administrasjonens tilfredshet, vellykkede tester som i det vesentlige tilsvarer det som er angitt i disse anbefalingene.

3⁴ Før administrasjonen godkjenner en ny type eller ny form for redningsredskap eller redningsarrangement, skal den sikre at slike:

- .1 redskaper minst har samme sikkerhetsstandard som kravene i dette kapitlet og LSA-koden, og er vurdert og prøvd basert på retningslinjene utarbeidet av organisasjonen,⁵ eller
- .2 arrangementer har gjennomgått og bestått en teknisk analyse, vurdering og godkjenning i samsvar med regel 38.

4 Godkjenningprosedyrer vedtatt av administrasjonen skal også omfatte betingelser for fortsatt godkjenning eller tilbakekalling av godkjenningen.

5 Før administrasjonen godtar redningsredskaper og -arrangementer som den ikke tidligere har godkjent, skal den være forvissnet om at redningsredskapene og -arrangementene oppfyller kravene i dette kapitlet og i LSA-koden.

6 Redningsredskaper som kreves etter dette kapitlet, men som ikke er nærmere spesifisert i LSA-koden, skal være til administrasjonens tilfredshet.

3 Det vises til «Recommendation on Testing of Life-Saving Appliances» vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.689(17). For livredningsutstyr som er installert om bord 1. juli 1999 eller senere, vises det til «Revised Recommendations on testing of life-saving appliances» vedtatt av organisasjonens Sjøsikkerhetskomité ved resolusjon MSC.81(70).

4 Endret ved resolusjon MSC.2126(82).

5 Det vises til retningslinjene som skal utarbeides av organisasjonen.

Regel 5 Produksjonsprøver

Administrasjonen skal kreve at redningsredskaper gjennomgår de produksjonsprøvene som er nødvendige for å sikre at de er av samme standard som den godkjente prototypen.

Del B

Krav til skip og redningsredskaper

Avsnitt I – passasjerskip og lasteskip

Regel 6 Kommunikasjonsutstyr

1 Nr. 2 gjelder for alle passasjerskip og for alle lasteskip med bruttotonnasje 300 eller mer.

2 Radioredningsredskaper

2.1 Toveis VHF-radiotelefonapparat

2.1.1 Det skal finnes minst tre toveis VHF-radiotelefonapparater på hvert passasjerskip og på hvert lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer. Det skal finnes minst to toveis VHF-radiotelefonapparater på hvert lasteskip med bruttotonnasje 300 eller mer men under 500. Slike apparater skal minst oppfylle ytelsesnormene som er vedtatt av organisasjonen.⁶ Hvis et fastmontert toveis VHF-radiotelefonapparat er installert i en redningsfarkost, skal det minst oppfylle ytelsesnormene som er vedtatt av organisasjonen.⁷

2.1.2 Toveis VHF-radiotelefonapparater som befinner seg om bord på eksisterende fartøyer og som ikke tilfredsstiller kvalitetsstandarder som er vedtatt av organisasjonen, kan godtas av administrasjonen inntil 1. februar 1999, forutsatt at administrasjonen er forvissnet om at de er forenlige med godkjente toveis VHF-radiotelefonapparater.

2.2⁸ Lokaliseringsinnretninger til søk- og redningsarbeid (SARD)

Det skal finnes minst én lokaliseringsinnretning til søk- og redningsarbeid (SARD) på hver side av alle passasjerskip og alle lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer. Det skal finnes minst én SARD på alle lasteskip med bruttotonnasje 300 eller mer, men under 500. Slike SARD-er skal oppfylle ytelsesstandarder som ikke er mildere enn normene som er vedtatt av organisasjonen.⁹ SARD-er¹⁰ skal stues slik at de raskt kan plasseres om bord i en hvilken som helst redningsfarkost som ikke er redningsflåten eller redningsflåtene som kreves etter regel 31 nr. 1.4. Alternativt skal én SARD stues i

hver redningsfarkost som ikke er en redningsfarkost som kreves etter regel 31 nr. 1.4. På skip som fører minst to SARD-er og er utstyrt med frittfall-livbåter, skal én av SARD-ene stues i en frittfall-livbåt og den andre i umiddelbar nærhet av kommandobroen slik at den kan benyttes om bord og være klar til å bli overført til en hvilken som helst annen redningsfarkost.

3 Nødbluss

Ikke mindre enn 12 fallskjermlysraketter som oppfyller kravene i avsnitt 3.1 i LSA-koden, skal føres og være stuet på eller i nærheten av kommandobroen.

4 Kommunikasjons- og alarmsystemer om bord

4.1 Det skal finnes nødkommunikasjonsutstyr som består av enten fast eller bærbart utstyr eller begge deler, for toveis kommunikasjon mellom nødkontrollstasjoner, mønstrings- og innskipningsstasjoner og strategiske posisjoner om bord.

4.2 Det skal finnes et hovedalarmsystem som oppfyller kravene i punkt 7.2.1 i LSA-koden, og som skal brukes til å kalle passasjerer og besetning til mønstringsstasjoner og til å sette i gang de tiltak som omfattes av alarminstruksen. Systemet skal suppleres enten med et personvarslingsanlegg som oppfyller kravene i punkt 7.2.2 i LSA-koden, eller annet egnet kommunikasjonsmiddel. Lydanlegg for underholdningsformål skal bli slått av automatisk når hovedalarmsystemet aktiveres.

4.3 Hovedalarmsystemet skal kunne høres i alle rom i innredningen og i mannskapets normale arbeidsrom. På passasjerskip skal systemet også kunne høres på alle åpne dekk.

4.4 På skip utstyrt med MES skal det sikres at det er kommunikasjon mellom innskipningsstasjonen og redningsfarkostens plattform.

5 Personvarslingssystemer på passasjerskip

5.1 I tillegg til kravene i regel II-2/40.5⁸ eller eventuelt regel II-2/41-2¹¹ og kravene i nr. 4.2 skal alle passasjerskip være utstyrt med et personvarslingsanlegg. For passasjerskip bygget før 1. juli 1997 skal kravene i nr. 5.2 og 5.4, avhengig av bestemmelsene i nr. 5.5, gjelde ikke senere enn på datoen for den første periodiske besiktelsen etter 1. juli 1997.

5.2 Personvarslingsanlegget skal kunne høres tydelig gjennom støy i alle rom, fastsatt i punkt 7.2.2.1 i LSA-koden, og skal utstyres med en overstyringsfunksjon som betjenes fra et sted på kommandobroen og andre steder om bord som administrasjonen anser nødvendig, slik at alle nødmeldinger vil bli kringkastet hvis en høytaler i de aktuelle rommene er slått av, volumet skrudd ned, eller personvarslingsanlegget benyttes til andre formål.

5.3 På passasjerskip bygget 1. juli 1997 eller senere:

- .1 skal personvarslingsanlegget ha minst to sløyfer som skal være tilstrekkelig atskilt over hele sin lengde og ha to separate og uavhengige forsterkere, og
- .2 skal personvarslingsanlegget og dets ytelsesnormer være godkjent av administrasjonen, idet det tas hensyn til anbefalingene som er vedtatt av organisasjonen.¹²

5.4 Personvarslingsanlegget skal være tilkopledd nødskraftkilden som er påkrevd etter regel II-1/42.2.2.

5.5 Skip bygget før 1. juli 1997 og allerede utstyrt med personvarslingsanlegg godkjent av administrasjonen som i det alt vesentlige oppfyller kravene til slike anlegg i nr. 5.2 og 5.4 og i punkt 7.2.2.1 i LSA-koden, trenger ikke modifisere anlegget.

- 6 Det vises til «Performance standards for survival craft two-way VHF radiotelephone apparatus» vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.809(19), med eventuelle endringer, i henholdsvis vedlegg 1 eller vedlegg 2.
- 7 Det vises til «Performance standards for survival craft two-way VHF radiotelephone apparatus» vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.809(19), med eventuelle endringer, i henholdsvis vedlegg 1 eller vedlegg 2.
- 8 Endret ved resolusjon MSC.256(84).
- 9 Det vises til «Recommendation on performance standards for survival craft radar transponders for use in search and rescue operations» vedtatt av organisasjonen ved resolusjon MSC.247(83) (A.802(19)), med endringer, og «Recommendation on performance standards for survival craft AIS Search and Rescue transmitters (AIS SART), vedtatt av organisasjonen ved resolusjon MSC.246(83).
- 1 En av disse SARD-ene kan være den SARD-en som kreves i regel IV/7.1.3.
- 0
- 1 Disse henviser til kapittel II-2 som trådte i kraft før 1. juli 2002. Tilsvarende nr. for hver av dem i det endrede kapittelet II-2 er regel 1 12 nr. 3.
- 1 Det vises til MSC/Circ. 808, «Recommendation on performance standards for public address systems on passenger ships, including 2 cabling».

Regel 7 Personlige redningsredskaper

1 Livbøyer

- 1.1 Livbøyer som oppfyller kravene i punkt 2.1.1 i LSA-koden, skal:
- .1 være fordelt på en slik måte at de er lett tilgjengelige på begge sider av skipet og, så vidt praktisk mulig, på alle åpne dekk som strekker seg til skipssiden; og minst én skal være plassert i nærheten av akterstevnen, og
 - .2 være stuet slik at de raskt kan kastes løs, og ikke på noen måte være permanent fastgjort.
- 1.2 Minst en livbøye på hver side av skipet skal utstyres med en flytende redningsline som oppfyller kravene i punkt 2.1.4 i LSA-koden, med en lengde som tilsvarer den som er størst av enten minst to ganger høyden der den er stuet over vannlinjen ved skipets minste seilingsdypgående, eller 30 meter.
- 1.3 Minst halvparten av det totale antallet livbøyer skal utstyres med selvtennende bøyelys som oppfyller kravene i punkt 2.1.2 i LSA-koden. Minst to av disse skal også utstyres med selvvirkende røyksignaler som oppfyller kravene i punkt 2.1.3 i LSA-koden og skal kunne utløses raskt fra kommandobroen. Livbøyer med lys og livbøyer som har lys og røyksignaler, skal være likt fordelt på begge sider av skipet og skal ikke være de livbøyene som er utstyrt med redningsliner i samsvar med kravene i punkt 1.2.
- 1.4 Hver livbøye skal være merket med blokkbokstaver i det latinske alfabetet med navn og hjemsted for skipet som den tilhører.

2 Redningsvester

- 2.1 Det skal finnes en redningsvest som oppfyller kravene i punkt 2.2.1 eller 2.2.2 i LSA-koden, for hver person om bord, og i tillegg:
- .1¹³ for passasjerskip på ruter som er kortere enn 24 timer, skal antall redningsvester for spedbarn om bord tilsvare minst 2,5 % av totalt antall passasjerer om bord,
 - .2¹⁴ for passasjerskip på ruter som varer i 24 timer eller mer, skal det finnes én redningsvest for spedbarn for hvert spedbarn om bord,
 - .3¹⁵ et antall redningsvester som passer for barn, tilsvarende minst 10 prosent av antallet passasjerer om bord, eller det større antall som er nødvendig for å forsyne hvert barn med en redningsvest,

- .4¹⁶ et tilstrekkelig antall redningsvester for personer på vakt og for bruk ved redningsfarkost-stasjoner som er plassert avsides. Redningsvestene for personer på vakt bør være stuet på broen, i maskinkontrollrommet og ved enhver annen bemannet vaktstasjon, og
- .5¹⁷ hvis redningsvestene for voksne som finnes, ikke er designet slik at de passer for personer som veier opptil 140 kg, med et brystmål på opptil 1 750 mm, skal det finnes tilstrekkelig med egnet tilbehør om bord til å kunne sikre slike personer.
- 2.2 Redningsdraktene skal plasseres slik at de er lett tilgjengelig og plasseringen skal være tydelig markert. Når skipets særskilte arrangementer medfører at redningsvester som er tilveiebrakt i samsvar med kravene i nr. 2.1, kan bli utilgjengelige, skal det foreligge alternative løsninger til administrasjonens tilfredshet. Slike løsninger kan innebære en økning i antallet redningsvester som skal føres.
- 2.3 Redningsvester som benyttes i helt overbygde livbåter, unntatt frittfall-livbåter, skal ikke hindre atkomst inn i livbåten eller til setene, herunder betjening av setebeltene i livbåten.
- 2.4 Redningsvester som er valgt for frittfall-livbåter, og måten vestene føres eller anvendes på, skal ikke påvirke atkomsten til livbåten, sikkerheten for personene i denne eller betjeningen av livbåten.

3 Redningsdrakter og beskyttelsesdrakter

Det skal finnes en redningsdrakt av passende størrelse som oppfyller kravene i avsnitt 2.3 i LSA-koden, eller en beskyttelsesdrakt av passende størrelse som oppfyller kravene i avsnitt 2.4 i LSA-koden, for hver person som er utpekt til å bemanne mann-over-bord-båter eller til å inngå i lag som betjener MES. Hvis skipet imidlertid alltid går i fart i varmt klima¹⁸ der det etter administrasjonens mening ikke er nødvendig med termisk beskyttelsesutstyr, er det ikke nødvendig å føre denne typen verneklær.

1 Tilføyd ved resolusjon MSC.201(81).

3

1 Tilføyd ved resolusjon MSC.201(81).

4

1 Omnummerert ved resolusjon MSC.201(81).

5

1 Omnummerert ved resolusjon MSC.201(81).

6

1 Tilføyd ved resolusjon MSC.201(81).

7

1 Det vises til MSC/Circ.1046, «Guidelines for assessment of thermal protection».

8

Regel 8 Alarminstruks og nødinstruks

- 1 Denne regel får anvendelse på alle skip.
- 2 For hver person om bord skal det finnes klare instruksjoner som skal følges hvis en nødsituasjon skulle oppstå. For passasjerskip skal disse instruksjonene utarbeides på det språket eller de språkene som skipets flaggstat krever og dessuten på engelsk.
- 3 Alarminstruks og nødinstruks som oppfyller kravene i regel 37, skal slås opp på iøynefallende steder over hele skipet, innbefattet kommandobro, maskinrom og mannskapsrom.
- 4 Illustrasjoner og instruksjon på aktuelle språk skal slås opp i passasjerlugarer og på iøynefallende steder ved mønstringsstasjoner og i andre passasjerrom for å informere passasjerene om:
- .1 deres mønstringsstasjon,
 - .2 hvordan de skal forholde seg i en nødsituasjon, og
 - .3 hvordan man tar på seg en redningsvest.

Regel 9 Betjeningsinstrukser

- 1 Denne regel får anvendelse på alle skip.
- 2 Det skal finnes oppslag eller skilt på eller i nærheten av redningsfarkoster og deres betjeningsutstyr for utsetting som:
 - .1 illustrerer formålet med betjeningsutstyret og prosedyrene for betjening av redningsredskapet og gir relevante instruksjoner og advarsler,
 - .2 lett kan ses under lysforholdene som eksisterer i en nødsituasjon, og
 - .3 bruker symboler i samsvar med organisasjonens anbefalinger.¹⁹

¹⁹ Det vises til «Symbols related to life-saving appliances and arrangements» vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.760(18), som er endret ved resolusjon MSC.82(70).

Regel 10 Bemanning og ledelse av redningsfarkoster

- 1 Denne regel får anvendelse på alle skip.
- 2 Det skal være et tilstrekkelig antall øvede personer om bord for mønstring av og hjelp til personer som ikke er opplært.
- 3 Det skal være et tilstrekkelig antall besetningsmedlemmer om bord, som kan være enten dekksoffiserer eller sertifiserte personer, som kan betjene de redningsfarkoster og utsettingsarrangementer som kreves for at det samlede antall personer om bord kan forlate skipet.
- 4 En offiser eller sertifisert person skal ha fått ansvaret for hver redningsfarkost som skal brukes. Administrasjonen kan likevel, idet det tas hensyn til reises art, antall personer om bord og skipets karakteristika, tillate at personer med øvelse i å håndtere og betjene redningsflåter får ansvaret for redningsflåter i stedet for personer som er kvalifisert som nevnt ovenfor. For livbåter skal også en nestkommanderende utpekes.
- 5 Personen som har ansvaret for redningsfarkosten, skal ha en liste over bemanningen av redningsfarkosten og skal sørge for at mannskapet under vedkommendes kommando er kjent med de oppgaver de er pålagt. I livbåter skal også nestkommanderende ha en liste over livbåtbemanningen.
- 6 For hver motordrevne redningsfarkost skal det utpekes en person som er i stand til å betjene motoren og utføre mindre justeringer.
- 7 Skipsføreren skal sørge for en hensiktsmessig og forsvarlig fordeling av personer nevnt i punkt 2, 3 og 4 mellom skipets redningsfarkoster.

Regel 11 Mønstrings- og innskipningsarrangementer for redningsfarkoster

- 1 Livbåter og redningsflåter som det er påkrevd med godkjente utsettingsredskaper for, skal være plassert så nær rom i innredningen og arbeidsrom som mulig.
- 2 Det skal finnes mønstringsstasjoner nær innskipningsstasjonene. Hver mønstringsstasjon skal ha tilstrekkelig plass til å ta imot alle personer som er ment å mønstre ved den stasjonen, likevel minst 0,35 m² per person.
- 3 Det skal være lett atkomst til mønstrings- og innskipningsstasjoner fra rom i innredningen og arbeidsrom.
- 4 Mønstrings- og innskipningsstasjoner skal være tilstrekkelig belyst ved hjelp av lys som forsynes fra den elektriske nødkraftkilden som er påkrevd etter regel II-1/42 eller eventuelt II-1/43.
- 5 Ganger, trapper og utganger med atkomst til mønstrings- og innskipningsstasjoner skal være opplyst. Slik belysning skal kunne forsynes fra den elektriske nødkraftkilden som er påkrevd etter regel II-1/42 eller eventuelt II-1/43. I tillegg til og som del av merkingen som kreves i henhold til regel II-2/28.1.10,²⁰ skal veier

til mønstringsstasjoner være angitt med symbol som er særskilt utformet for mønstringsstasjoner, i samsvar med organisasjonens anbefalinger.²¹

6 Mønstrings- og innskipningsstasjoner for redningsfarkoster som settes ut ved hjelp av daviter eller ved fritt fall, skal være arrangert slik at bårer med sårede kan plasseres i redningsfarkostene.

7 Det skal ved hver utsettingsstasjon eller ved hvert par tilstøtende utsettingsstasjoner for redningsfarkoster med utsetting på skipssiden, finnes en innskipningsleder som oppfyller kravene i punkt 6.1.6 i LSA-koden, og som strekker seg, i én enkelt lengde, fra dekket til vannlinjen ved skipets minste seilingsdypgående under alle trimforhold på opptil 10° og ved kregning på opptil 20° til hvilken som helst side. Administrasjonen kan likevel tillate at slike ledere erstattes med andre godkjente innretninger som gir atkomst til redningsfarkosten når den er på vannet, forutsatt at det er minst én innskipningsleder på hver side av skipet. Andre innskipningsmidler som muliggjør kontrollert nedstigning til vannet, kan tillates for redningsflåtene som kreves etter regel 31 nr. 1.4.

8 Om nødvendig skal det finnes midler til å bringe redningsfarkoster som settes ut ved hjelp av daviter, inn til skipssiden og holde dem der slik at personer kan innskipes på en sikker måte.

2 Dette henviser til kapittel II-2 som trådte i kraft før 1. juli 2002. Tilsvarende nr. i det endrede kapittel II-2 er regel 13 nr. 3.2.5.1.0

2 Det vises til «Symbols related to life-saving appliances and arrangements» vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.760(18), som 1 endret ved resolusjon MSC.82(70), og «Guidelines for the evaluation, testing and application of low-location lighting on passenger ships», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.752(18).

Regel 12 Utsettingsstasjoner

Utsettingsstasjoner skal være plassert slik at forsvarlig utsetting er sikret, idet det tas særskilt hensyn til klaring fra propellen og sterkt toverhengende deler av skroget, og slik at redningsfarkoster, med unntak av redningsfarkoster som er spesielt konstruert for frittfall-utsetting, så vidt mulig kan settes ut langs en rett skipsside. Hvis de er posisjonert forut, skal de være plassert aktenfor kollisjonsskottet på et beskyttet sted, og i denne forbindelsen skal administrasjonen spesielt vurdere utsettingsredskapets styrke.

Regel 13 Stuing av redningsfarkoster

- 1 Hver redningsfarkost skal være stuert:
 - .1 slik at verken redningsfarkosten eller stuingsarrangementene vanskeliggjør betjeningen av noen annen redningsfarkost eller mann-over-bord-båt ved noen annen utsettingsstasjon,
 - .2 så nær vannflaten som det er sikkert og praktisk mulig å komme og, når det gjelder andre redningsfarkoster enn redningsflåter beregnet for utsetting ved overbordkasting, slik at redningsfarkosten i innskipningsposisjon er minst 2 m over vannlinjen med skipet i fullastet tilstand under ugunstige trimforhold på opptil 10° og med kregning på opptil 20° til hvilken som helst av sidene eller til den vinkelen der kanten av værdekket kommer under vann, når dette inntreffer først,
 - .3 en tilstand av permanent beredskap slik at to besetningsmedlemmer kan gjøre klart for innskipning og utsetting på mindre enn 5 minutter,
 - .4 fullt utstyrt i henhold til dette kapitlet og LSA-koden, og
 - .5 så langt det er praktisk mulig, på et sikkert og beskyttet sted og beskyttet mot skade forårsaket av brann og eksplosjon. Særlig skal redningsfarkoster på tankskip, med unntak av redningsflåtene som kreves i henhold til regel 31 nr. 1.4, ikke stues på eller over en lastetank, slopptank eller annen tank som inneholder eksplosjonsfarlig eller annen farlig last.
- 2 Livbåter som skal låres ned langs skipssiden, skal være stuert så langt forut for propellen som praktisk mulig. På lasteskip med lengde 80 meter eller mer, men mindre enn 120 meter, skal hver livbåt være stuert slik at akterenden av livbåten befinner seg ikke mindre enn en livbåtlengde foran propellen. På lasteskip med lengde 120 meter eller mer og passasjerskip med lengde 80 meter eller mer, skal hver

livbåt være stuet slik at livbåtens akterende befinner seg ikke mindre enn 1,5 ganger livbåtlengden foran propellen. Når det er praktisk mulig, skal skipet være innrettet slik at livbåtene i stuet posisjon er beskyttet mot skade på grunn av kraftig sjøgang.

- 3 Livbåter skal være stuet fastgjort til utsettingsredskaper.
- 4.1 Hver redningsflåte skal være stuet med en fangline som er permanent fastgjort til skipet.
- 4.2 Hver redningsflåte eller gruppe av redningsflåter skal være stuet med et friflyt-arrangement som oppfyller kravene i punkt 4.1.6 i LSA-koden, slik at hver av dem flyter fri og, hvis de er oppblåsbare, blåser seg opp automatisk når skipet synker.
- 4.3 Redningsflåter skal være stuet slik at manuell utløsning av én flåte eller container om gangen fra festearrangementene er mulig.
- 4.4 Nr. 4.1 og 4.2 gjelder ikke for redningsflåter som kreves etter regel 31 nr. 1.4.
- 5 Redningsflåter som settes ut ved hjelp av daviter, skal være stuet innenfor løftekrokenes rekkevidde, med mindre det er sørget for forflyttingsmidler som ikke settes ut av funksjon innenfor begrensningene for trim og krenkning som fastsatt i nr. 1.2, eller på grunn av skipets bevegelser eller svikt i krafttilførselen.
- 6 Redningsflåter som er beregnet for utsetting ved overbordkasting, skal være slik stuet at de lett kan flyttes for utsetting på begge sider av skipet, med mindre redningsflåter med samlet kapasitet i samsvar med regel 31 nr. 1 som kan settes ut på begge sider, er stuet på hver side av skipet.

Regel 14 Stuing av mann-over-bord-båter

Mann-over-bord-båter skal være stuet:

- .1² i permanent beredskap for utsetting i løpet av 5 minutter eller mindre, og hvis de er oppblåsbare, til enhver ² tid være ferdig oppblåst,
- .2 i en posisjon som er hensiktsmessig med hensyn til utsetting og ombordtaking,
- .3 slik at verken mann-over-bord-båten eller stuingsarrangementene vanskeliggjør betjening av redningsfarkost ved noen annen utsettingsstasjon, og
- .4 hvis den også er livbåt, i samsvar med kravene i regel 13.

² Endret ved resolusjon MSC.216(82).

²

Regel 15 Stuing av marine evakueringssystem (MES)

1 Skipssiden skal ikke ha noen åpninger mellom det marine evakueringssystemets innskipningsstasjon og vannlinjen i skipets minste seilingsdypgående, og det skal finnes midler for å beskytte systemet mot eventuelle framspring.

2 MES skal være slik plassert at forsvarlig utsetting er sikret, idet det tas særskilt hensyn til klaring fra propellen og sterkt utoverhengende deler av skroget, og så langt det er praktisk mulig, slik at systemet kan settes ut langs en loddrett skipsside.

3 Alle MES skal være slik stuet at verken atkomsten, plattformen eller systemets stuings- eller driftsarrangementer vil vanskeliggjøre betjeningen av andre redningsredskaper på andre utsettingsstasjoner.

4 Der det er nødvendig skal skipet være slik innrettet at stuede MES er beskyttet mot skade på grunn av kraftig sjøgang.

Regel 16 Arrangementer for utsetting og ombordtaking av redningsfarkoster

1 Med mindre annet er uttrykkelig fastsatt, skal det finnes utsettings- og innskipningsredskaper som oppfyller kravene i avsnitt 6.1 i LSA-koden for alle redningsfarkoster unntatt:

- .1 redningsfarkoster som bordes fra en posisjon på dekk som er mindre enn 4,5 m over vannlinjen ved skipets minste seilingsdypgående, og med en vekt som ikke overstiger 185 kg, eller
- .2 redningsfarkoster som bordes fra en posisjon på dekk som er mindre enn 4,5 m over vannlinjen ved skipets minste seilingsdypgående, og som er stuet for utsetting direkte fra den stuede posisjonen under ugunstige trimforhold på opptil 10° og med en krenkning på opptil 20° til hvilken som helst side, eller
- .3 redningsfarkoster med en vekt som ikke overstiger 185 kg og som føres i tillegg til redningsfarkoster for 200 % av det totale antallet personer om bord på skipet, eller
- .4 redningsfarkoster som føres i tillegg til redningsfarkoster for 200 % av det totale antallet personer om bord på skipet, og som er stuet for utsetting direkte fra den stuede posisjonen under ugunstige trimforhold på opptil 10° og med en krenkning på opptil 20° til hvilken som helst side, eller
- .5 redningsfarkoster som skal benyttes sammen med et MES, som oppfyller kravene i avsnitt 6.2 i LSA-koden og er stuet for utsetting direkte fra den stuede posisjonen under ugunstige trimforhold på opptil 10° og med en krenkning på opptil 20° til hvilken som helst side.

2 Hver livbåt skal være utstyrt med et redskap til å sette den ut og ta om bord livbåten. I tillegg skal det være mulig å henge opp livbåten for å frigjøre utløsingsmekanismen ved vedlikehold.

3 Utsettings- og ombordtakingsarrangementer skal være slik at den som betjener redskapene på skipet, kan observere redningsfarkosten hele tiden under utsettingen, og når det gjelder livbåter, under ombordtaking.

4 Bare én type utløsingsmekanisme skal brukes for like redningsfarkoster som føres på skipet.

5 Klargjøring og håndtering av redningsfarkoster ved hvilken som helst utsettingsstasjon skal ikke vanskeliggjøre rask klargjøring og håndtering av noen annen redningsfarkost eller mann-over-bord-båt på noen annen stasjon.

6 Når det brukes taljeløpere, skal de være lange nok til at redningsfarkosten kan settes på vannet når skipet har sitt minste seilingsdypgående, under ugunstige trimforhold på opptil 10° og med en krenkning på opptil 20° til hvilken som helst av sidene.

7 Under klargjøring og utsetting skal redningsfarkosten, dens utsettingsredskap og det området av sjøen der farkosten skal settes ut, være tilstrekkelig opplyst ved hjelp av lys som forsynes fra den elektriske nødstrømkilden som kreves etter henholdsvis regel II-1/42 og II-1/43.

8 Det skal finnes midler til å hindre enhver uttømming av vann over redningsfarkosten mens skipet forlates.

9 Hvis det er noen fare for at redningsfarkosten kan skades av skipets stabilisatorvinger, skal det finnes midler forsynt med strøm fra nødstrømkilde til å få stabilisatorvingene innenbords. På kommandobroen skal det finnes indikatorer forsynt med strøm fra nødstrømkilde som viser stabilisatorvingenes posisjon.

10 Hvis det føres delvis overbygde livbåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.5 i LSA-koden, skal davitene ha mellomhaler utstyrt med minst to redningslinjer som er tilstrekkelig lange til å nå vannet når skipet har minste seilingsdypgående, under ugunstige trimforhold på opptil 10° og med en krenkning på opptil 20° til hvilken som helst av sidene.

Regel 17 Arrangementer for innskiping i og utsetting og ombordtaking av mann-over-bord-båter

1 Innskipnings- og utsettingsarrangementene for mann-over-bord-båter skal være slik at mann-over-bord-båten kan bordes og settes ut på kortest mulig tid.

2 Hvis mann-over-bord-båten er en av skipets redningsfarkoster, skal innskipningsarrangementene og utsettingsstasjonen oppfylle kravene i regel 11 og 12.

3 Utsettingsarrangementene skal oppfylle kravene i regel 16. Alle mann-over-bord-båter skal likevel kunne settes ut, om nødvendig ved hjelp av fangliner, mens skipet beveger seg forover med en fart på inntil fem knop i smult vann.

4 Ombordtakingstiden for mann-over-bord-båten skal ikke være mer enn 5 minutter i moderat sjø når den er lastet med det antall personer og den mengde utstyr som den er beregnet for. Hvis mann-over-bord-båten inngår i kapasiteten til redningsfarkostene, skal denne ombordtakingstiden være mulig når båten er lastet med redningsfarkostutstyret og minst seks personer, tilsvarende det antall personer som mann-over-bord-båten er beregnet for.

5 Arrangementer for utsetting og ombordtaking av mann-over-bord-båter skal tillate sikker og forsvarlig håndtering av en bære. Hvis tunge taljeløperblokker utgjør en fare, skal det for sikkerhets skyld sørges for ombordtakingsstropper for dårlig vær.

Regel 17-1²³ Ombordtaking av personer fra vannet

1 Alle skip skal ha skipsspesifikke planer og prosedyrer for ombordtaking av personer fra vannet, idet det tas hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen.²⁴ Planene og prosedyrene skal identifisere utstyret som er ment å brukes for ombordtakingsformål, og tiltak som skal tas for å minimere risikoen for personell om bord som er involvert i ombordtakingsoperasjoner. Skip bygget før 1. juli 2014 skal være i samsvar med dette kravet innen den første periodiske besiktelsen eller den første fornyelsesbesiktelsen av sikkerhetsutstyr utført etter 1. juli 2014, avhengig av hva som kommer først.

2 Roro-passasjerskip som er i samsvar med regel 26 nr. 4, skal anses som å være i samsvar med denne regelen.

2 Tilføyd ved resolusjon MSC.338(91), som trer i kraft 1. juli 2014.

3

2 Det vises til «Guidelines for the development of plans and procedures for recovery of persons from the water» (MSC.1/Circ.1412),

4

Regel 18 Linekastingsapparater

Det skal finnes et linekastingsapparat som oppfyller kravene i avsnitt 7.1 i LSA-koden.

Regel 19 Opplæring og øvelser for nødsituasjoner

1 Denne regel får anvendelse på alle skip.

2 Kjennskap til sikkerhetsinstallasjoner og praksis for mønstring

2.1 Alle besetningsmedlemmer med fastsatte plikter i nødsituasjoner skal være kjent med sine plikter før reisen begynner.

2.2²⁵ På skip som foretar en reise der passasjerene etter ruten skal være om bord i mer enn 24 timer, skal mønstring av passasjerer som nylig er kommet om bord, finne sted før eller umiddelbart etter avgang. Passasjerene skal instrueres i bruken av redningsvester, og om hvordan de skal forholde seg i en nødsituasjon.

2.3²⁶ Når nye passasjerer kommer om bord, skal det gis en sikkerhetsorientering for passasjerene umiddelbart før avgang, eller umiddelbart etter avgang. Orienteringen skal omfatte instruksjonene som kreves i regel 8.2 og 8.4, og skal gis i form av en annonsering på ett eller flere språk som det er sannsynlig at passasjerene forstår. Annonseringen skal foretas over skipets høytaleranlegg eller ved et annet, liknende middel som sannsynliggjør at informasjonen blir hørt av i det minste de passasjerene som ikke allerede har hørt den under reisen. Orienteringen kan være en del av mønstringen som kreves etter nr. 2.2. Informasjonskort eller plakater eller videoprogrammer som vises på skipets

videoskjermer kan tas i bruk som supplement til orienteringen, men kan ikke komme i stedet for annonseringen.

3 Øvelser

- 3.1 Øvelser skal, så langt det er praktisk mulig, gjennomføres som om det var en virkelig nødssituasjon.
- 3.2 Hvert besetningsmedlem skal delta i minst én båtøvelse og én brannøvelse hver måned. Øvelsene for besetningen skal finne sted i løpet av 24 timer etter at skipet har forlatt havnen hvis mer enn 25 % av besetningen ikke har deltatt i båtøvelse og brannøvelse om bord på det aktuelle skipet i løpet av foregående måned. Når et skip tas i bruk for første gang, etter større ombygginger eller når det kommer en ny besetning om bord, skal øvelsene nevnt foran avholdes før skipet seiler. Administrasjonen kan akseptere andre arrangementer som er minst likeverdige for klasser av skip som dette er praktisk umulig for.
- 3.3²⁷ Besetningsmedlemmer med ansvar for entring av eller redning fra lukkede rom, skal delta i en øvelse for entring av og redning fra lukkede rom, som skal gjennomføres om bord på skipet minst én gang annenhver måned.
- 3.4²⁸ Båtøvelse
- 3.4.1 Hver båtøvelse skal bestå i å:
- .1 tilkalle passasjerer og besetning til mønstringsstasjoner ved bruk av alarmen som kreves etter regel 6 nr. 4.2, etterfulgt av annonsering av øvelse over personvarslingsanlegget eller ved annet kommunikasjonsmiddel, og sikre at alle er klar over at det er gitt ordre om å forlate skipet,
 - .2 rapportere til stasjonene og forberede oppgavene beskrevet i alarminstruksen,
 - .3 sjekke at passasjerer og besetning er hensiktsmessig påkledd,
 - .4 kontrollere at redningsvestene er riktig tatt på,
 - .5 låre minst én livbåt etter eventuell klargjøring til låring,
 - .6 starte og betjene livbåtmotoren,
 - .7 betjene daviter som benyttes til å sette ut redningsflåter,
 - .8 gjennomføre simulert leting etter og redning av personer som er innesperret i sine lugarer, og
 - .9 instruere i bruken av radioredningsredskaper.
- 3.4.2 Så langt det er praktisk mulig skal ulike livbåter låres i henhold til kravene i nr. 3.4.1.5 i påfølgende øvelser.
- 3.4.3 Med forbehold om bestemmelsene i nr. 3.4.4 og 3.4.5 skal hver livbåt settes ut med den utpekte besetningen om bord og manøvreres på vannet minst én gang hver tredje måned under en båtøvelse.
- 3.4.4 Når det gjelder livbåter beregnet for frittfall-utsetting, skal besetningen minst én gang hver tredje måned under en båtøvelse, borde livbåten, behørig feste seg i setene sine og starte utsettingsprosedyren helt frem til, men ikke inkludert den faktiske utsettingen av livbåten (dvs. at utløserkroken ikke skal utløses). Livbåten skal deretter enten settes ut ved fritt fall med bare den nødvendige besetningen om bord, eller låres til vannet ved hjelp av et sekundært utsettingsmiddel, med eller uten besetningen om bord. I begge tilfeller skal livbåten deretter manøvreres på vannet av besetningen. Livbåtene skal med høyst seks måneders mellomrom enten settes ut via fritt fall med bare besetningen om bord, eller det skal foretas en simulert utsetting i samsvar med retningslinjene utarbeidet av organisasjonen.²⁹
- 3.4.5 Administrasjonen kan tillate at et skip som foretar korte internasjonale reiser, ikke setter ut livbåtene på en av sidene hvis kaiarrangementer i havn og forhold knyttet til skipets fart ikke tillater utsetting av

livbåter på den siden. Likevel skal alle slike livbåter låres minst én gang hver tredje måned og settes ut minst én gang i året.

- 3.4.6 Så langt det er rimelig og praktisk mulig, skal mann-over-bord-båter som ikke er kombinerte livbåter/mann-over-bord-båter, settes ut med den utpekte besetningen om bord og manøvreres på vannet hver måned. Dette kravet skal i alle tilfeller oppfylles minst én gang hver tredje måned.
- 3.4.7 Hvis øvelser med utsetting av livbåter og mann-over-bord-båter gjennomføres mens skipet gjør fart fremover, skal dette på grunn av farene som er forbundet med det, bare skje i innelukket farvann og under tilsyn av en offiser som er erfaren i slike øvelser.³⁰
- 3.4.8 Hvis et skip er utstyrt med MES, skal øvelsene omfatte gjennomføring av prosedyrene som er nødvendige for utplassering av slike midler, helt fram til den faktiske utplasseringen av midlet. Dette aspektet ved øvelsene bør forsterkes ved regelmessig instruksjon med bruk av opplæringshjelpemidlene om bord som kreves i regel 35 nr. 4. I tillegg skal ethvert medlem av mannskap som betjener MES, så langt som mulig få videre opplæring gjennom å ta del i en fullstendig utplassering av et liknende system på vannet, enten om bord på et skip eller i land, med mellomrom som ikke er lengre enn to år og ikke i noe tilfelle lengre enn tre år. Denne opplæringen kan knyttes til utplasseringen som kreves av regel 20 nr. 8.2.
- 3.4.9 Nødbelysning for bruk ved mønstring og når skipet forlates, skal prøves ved hver båtøvelse.
- 3.5³¹ Brannøvelser
- 3.5.1 Brannøvelser bør planlegges på en slik måte at det tas tilstrekkelig hensyn til regelmessig praksis i de ulike nødssituasjonene som kan oppstå, avhengig av skipstype og last.
- 3.5.2 Hver brannøvelse skal bestå i å:
- .1 rapportere til stasjonene og forberede oppgavene beskrevet i alarminstruksen som kreves etter regel 8,
 - .2 starte en brannpumpe der minst de to påkrevde vannstrålene tas i bruk for å vise at systemet er i god stand og driftsklart,
 - .3 kontrollere brannmannsutstyr og annet personlig redningsutstyr,
 - .4 kontrollere relevant kommunikasjonsutstyr,
 - .5 kontrollere betjeningen av vanntette dører, branddører, brannspjeld og hovedinntak og hovedutløp for ventilasjonssystemer i øvelsesområdet, og
 - .6 kontrollere de nødvendige arrangementene for påfølgende evakuering av skipet.
- 3.5.3 Utstyret som benyttes under øvelser, skal umiddelbart etter bruk igjen gjøres fullt driftsklart, og enhver feil eller defekt som blir oppdaget under øvelsene, skal rettes opp så snart som mulig.
- 3.6³² Øvelser for entring av og redning fra innelukkede rom
- 3.6.1 Øvelser for entring av og redning fra innelukkede rom bør planlegges og gjennomføres på en trygg måte, der det tas hensyn til eventuell veiledning gitt i anbefalingene som er utarbeidet av organisasjonen.³³
- 3.6.2 Hver øvelse for entring av og redning fra lukkede rom skal inkludere
- .1 kontroll og bruk av personlig verneutstyr nødvendig for entring,
 - .2 kontroll og bruk av kommunikasjonsutstyr og -prosedyrer,
 - .3 kontroll og bruk av instrumenter for måling av atmosfæren i innelukkede rom,

- .4 kontroll og bruk av redningsutstyr og -prosedyrer, og
- .5 instruksjer i førstehjelp og gjenopplivingsteknikker.

4 **Opplæring og instruksjoner om bord**

- 4.1 Det skal gis opplæring om bord i bruken av skipets redningsredskaper, innbefattet redningsfarkostutstyr, og i bruken av skipets brannsløkkingsredskaper, så snart som mulig, men senest to uker etter at et besetningsmedlem tiltrer på skipet. Hvis besetningsmedlemmet inngår i en avløsningsordning med regelmessig tjeneste om bord på skipet, skal imidlertid slik opplæring gis senest to uker etter at besetningsmedlemmet først tiltrådte på skipet. Instruksjon i bruken av skipets brannsløkkings- og redningsredskaper og i å overleve på sjøen skal gis med samme mellomrom som øvelsene. Individuell instruksjon kan dekke forskjellige deler av skipets rednings- og brannsløkkingsredskaper, men alt av skipets rednings- og brannsløkkingsredskaper skal dekkes i løpet av en hvilken som helst tomånedersperiode.
- 4.2 Hvert besetningsmedlem skal få instruksjon som skal omfatte, men ikke nødvendigvis begrenses til:
- .1 betjening og bruk av skipets oppblåsbare redningsflåter,
 - .2 hypotermiproblemer, førstehjelpsbehandling for hypotermi og andre hensiktsmessige førstehjelpsprosedyrer,
 - .3 særskilt instruksjon som er nødvendig for bruk av skipets redningsredskaper under vanskelige vær- og sjøforhold,
 - .4 betjening og bruk av brannsløkkingsredskaper,
 - .5³⁴ risikoer knyttet til lukkede rom og prosedyrer om bord for trygg entring av slike rom, som skal ta hensyn til eventuell veiledning gitt i retningslinjer utarbeidet av organisasjonen.³⁵
- 4.3 Opplæring om bord i bruken av redningsflåter som kan settes ut ved hjelp av daviter, skal finne sted med mellomrom på ikke mer enn fire måneder på alle skip som har slike redskaper. Når det er praktisk mulig, skal dette omfatte oppblåsing og låring av en redningsflåte. Denne redningsflåten kan være en spesiell redningsflåte som er beregnet bare til opplæring og som ikke utgjør noen del av skipets redningsutstyr. En slik spesiell redningsflåte skal være merket på en iøynefallende måte.

5³⁶ **Innføring i dagbok**

Dato for avholdt mønstring, detaljer om båt- og brannøvelser, øvelser for entring av og redning fra lukkede rom, øvelser med andre redningsredskaper og opplæring om bord skal innføres i de dagbøkene som administrasjonen foreskriver. Hvis fullstendig mønstring, øvelse eller opplæring ikke er avholdt til fastsatt tidspunkt, skal det innføres i dagboken en redegjørelse for omstendighetene ved og omfanget av den avholdte mønstring, øvelse eller opplæring.

2 Erstattet ved resolusjon MSC.350(92).

5

2 Erstattet ved resolusjon MSC.350(92)

6

2 Tilføyd ved resolusjon MSC.350(92).

7

2 Omnummerert ved resolusjon MSC.350(92).

8

2 Det vises til «Measures to prevent accidents with lifeboats» (MSC.1/Circ.1206/rev.1).

9

3 Det vises til «Guidelines on training for the purpose of launching lifeboats and rescue boats from ships making headway through the water», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.624(15).

3 Omnummerert ved resolusjon MSC.350(92).

1

3 Tilføyd ved resolusjon MSC.350(92).

2

- 3 Det vises til «Revised Recommendations for entering enclosed spaces aboard ships», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon
3 A.1050(27).
- 3 Tilføyd ved resolusjon MSC.350(92).
4
- 3 Det vises til «Revised Recommendations for entering enclosed spaces aboard ships», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon
5 A.1050(27).
- 3 Endret ved resolusjon MSC.350(92).
6

Regel 20 Operativ beredskap, vedlikehold og kontroll

1 Denne regel får anvendelse på alle skip. Kravene i nr. 3.2, 3.3 og 6.2 skal oppfylles, så langt det er praktisk mulig, på skip bygget før 1. juli 1986.

2 Operativ beredskap

Før skipet forlater havn og til enhver tid i løpet av reisen, skal alle redningsredskaper være i orden og klare til øyeblikkelig bruk.

3 Vedlikehold

3.1 Vedlikehold, prøving og inspeksjon av redningsredskaper skal utføres på grunnlag av retningslinjene utviklet av organisasjonen³⁷ og på en måte som tar behørig hensyn til å sikre påliteligheten til slike redskaper.

3.2 Det skal finnes instruksjoner for vedlikehold om bord av redningsredskaper som oppfyller kravene i regel 36 og vedlikehold skal utføres i samsvar med dette.

3.3 Administrasjonen kan i samsvar med kravene i nr. 3.2 godta et vedlikeholdsprogram for skipet som omfatter kravene i regel 36.

4 Vedlikehold av taljeløpere

Taljeløpere som brukes til utsetting, skal kontrolleres jevnlig,³⁸ særlig de delene som går gjennom skivene, og skal fornyes når det er nødvendig på grunn av forringelse av taljeløperne, eller minst hvert femte år når dette faller tidligere.

5 Reservedeler og reparasjonsutstyr

Det skal finnes reservedeler og reparasjonsutstyr til redningsredskaper og tilhørende deler som utsettes for hard slitasje eller forbruk og som må skiftes ut med jevne mellomrom.

6 Ukentlig inspeksjon

Følgende prøver og inspeksjoner skal utføres ukentlig og en rapport fra inspeksjonen skal innføres i skipsdagboken:

- .1 Alle redningsfarkoster, mann-over-bord-båter og utsettingsredskaper skal inspiseres visuelt for å sikre at de er klare til bruk. Inspeksjonen skal omfatte, men er ikke begrenset til, krokenes tilstand og festeordning til livbåten og at utstyr for belastningsutløsning er forsvarlig og fullstendig tilbakesatt,
- .2³⁹ alle motorer i livbåter og mann-over-bord-båter skal kjøres i et samlet tidsrom på minst tre minutter, forutsatt at omgivelsestemperaturen er over den minimumstemperaturen som kreves for å starte og kjøre motoren. I løpet av dette tidsrommet bør det kontrolleres at girkassen og girkoblingen griper tilfredsstillende. Hvis særskilte karakteristika ved en utenbordsmotor på en mann-over-bord-båt skulle hindre kjøring på annen måte enn med propellen i vannet i et tidsrom

på tre minutter, kan det tilveiebringes en egnet vanntilførsel. I særskilte tilfeller kan administrasjonen frafalle dette kravet for skip bygget før 1. juli 1986,

- .3 livbåter på lasteskip, unntatt frittfall-livbåter, skal flyttes fra sin stuede posisjon uten at noen er om bord, i den grad det er nødvendig for å demonstrere at utsettingsredskapene virker på en tilfredsstillende måte, hvis vær- og sjøforhold tillater det, og
- .4 hovedalarmsystemet skal prøves.

7 Månedlige inspeksjoner

- 7.1 Alle livbåter, unntatt frittfall-livbåter, skal tas ut fra sin stuede posisjon uten personer ombord, hvis vær- og sjøforhold tillater det.
- 7.2 Inspeksjon av redningsredskapene, herunder livbåtutstyret, skal utføres månedlig ved bruk av sjekklisten som kreves i henhold til regel 36 nr. 1 for å sikre at de er komplette og i god stand. Rapport om inspeksjonen skal innføres i dagboken.

8 Ettersyn av oppblåsbare redningsflåter, oppblåsbare redningsvester, MES og vedlikehold og reparasjon av oppblåste mann-over-bord-båter

- 8.1 Alle oppblåsbare redningsflåter, oppblåsbare redningsvester og MES skal etterses:
 - .1 med ikke mer enn 12 måneders mellomrom, men i alle tilfeller der dette er praktisk umulig, kan administrasjonen forlenge tidsrommet til 17 måneder, og
 - .2 ved en godkjent servicestasjon som har den nødvendige kompetansen til å utføre ettersynet, har de nødvendige fasiliteter og som bare bruker behørig opplært personell.⁴⁰

8.2 Utsetting av MES på rotasjonsbasis

I tillegg til, eller i sammenheng med tidsrommene fastsatt i nr. 8.1 mellom ettersyn av MES bør hvert MES settes ut fra skipet på rotasjonsbasis med intervaller som administrasjonen kan godta, forutsatt at hvert system settes ut minst én gang hvert sjette år.

- 8.3 En administrasjon som i henhold til regel 4 godkjenner nye arrangementer for oppblåsbare redningsflåter med nye egenskaper, kan tillate forlengede tidsrom mellom ettersyn på følgende vilkår:
 - .1 Det nye redningsflåtearrangementet med nye egenskaper, har vist seg å opprettholde samme standard, slik prosedyren for prøving krever, i løpet av det forlengede tidsrommet mellom ettersyn.
 - .2 Redningsflåtesystemet skal kontrolleres om bord av sertifisert personell i samsvar med nr. 8.1.1.
 - .3 Ettersyn med mellomrom som ikke overstiger fem år, skal foretas i samsvar med organisasjonens anbefalinger.⁴¹

- 8.4 Alle reparasjoner og alt vedlikehold av oppblåste mann-over-bord-båter skal utføres i samsvar med produsentens anvisninger. Nødreparasjoner kan utføres om bord på skipet, permanente reparasjoner skal imidlertid utføres ved en godkjent servicestasjon.

- 8.5 En administrasjon som tillater forlengelse av tidsrommet mellom ettersyn av redningsflåter i samsvar med nr. 8.3, skal underrette organisasjonen om dette i samsvar med regel I/5(b).

9 Periodisk ettersyn av hydrostatiske utløserenheter

Hydrostatiske utløserenheter som ikke er hydrostatiske utløserenheter til engangsbruk, skal etterses:

- .1 med høyst 12 måneders mellomrom, men når det skulle være praktisk umulig, kan administrasjonen forlenge tidsrommet til 17 måneder,⁴² og

- .2 ved en servicestasjon som har den nødvendige kompetansen til å utføre ettersynet, har de nødvendige fasiliteter og som bare bruker behørig opplært personell.

10 Merking av stuingssteder

Kontainere, braketter, stativer og andre liknende stuingssteder for redningsutstyr skal være merket med symboler i samsvar med anbefalingene fra organisasjonen⁴³ og angi hvilke innretninger som er stuet på stedet til det formålet. Hvis flere enn én innretning er stuet på stedet, skal antall innretninger også angis.

11 Periodisk ettersyn av utsettingsredskaper og utstyr for belastningsutløsning

11.1 Utsettingsredskapene skal:

- .1 vedlikeholdes i samsvar med instruksjoner for vedlikehold om bord slik regel 36 krever,
- .2 gjennomgå en inngående undersøkelse ved de årlige besiktelsene fastsatt i henholdsvis regel I/7 eller I/8, og
- .3 når undersøkelsen nevnt i nr. 2 er fullført, gjennomgå en dynamisk prøving av vinsjbremsen ved maksimal nedsenkingshastighet. Belastningen som skal påføres, skal være lik redningsfarkostens eller mann-over-bord-båtens vekt uten personer om bord, med unntak av at, med mellomrom som ikke overstiger fem år, skal prøvingen utføres med en prøvebelastning på 1,1 ganger vekten av redningsfarkosten eller mann-over-bord-båten samt med det antall personer og den mengde utstyr som den er beregnet for.

11.2 Utstyr for belastningsutløsning av livbåter eller redningsfarkoster, herunder frittfall-utløsningssystemer for livbåter, skal:

- .1 vedlikeholdes i samsvar med instruksjoner for vedlikehold om bord slik regel 36 krever,
- .2 gjennomgå en inngående undersøkelse og driftsprøving ved de årlige besiktelsene fastsatt i regel I/7 og I/8, av behørig opplært personell som er fortrolige med systemet, og
- .3 driftsprøves med en belastning som er 1,1 ganger båtens totale vekt når den er lastet med det antall personer og den mengde utstyr som den er beregnet for, hver gang utløserutstyret er blitt overhaldet. Slik overhaling og prøving skal foretas minst én gang hvert femte år.⁴⁴
- .4⁴⁵ uten hensyn til nr. .3 over skal driftsprøven av frittfall-utløsningssystemer for livbåter utføres enten ved å sette ut livbåten ved fritt fall med kun dens besetning om bord eller ved en simulert utsetting utført basert på retningslinjene utarbeidet av organisasjonen.⁴⁶

11.3 Automatiske utløserkroker for redningsflåter som settes ut med daviter, skal:

- .1 vedlikeholdes i samsvar med instruksjoner for vedlikehold om bord slik regel 36 krever,
- .2 gjennomgå en inngående undersøkelse og driftsprøving ved de årlige besiktelsene fastsatt i regel I/7 og I/8, av behørig opplært personell som er fortrolige med systemet, og
- .3 driftsprøves med en belastning som er 1,1 ganger redningsflåtens totale vekt når den er lastet med det antall personer og den mengde utstyr som den er beregnet for, hver gang den automatiske utløserkroken er blitt overhaldet. Slik overhaling og prøving skal foretas minst én gang hvert femte år.⁴⁷

3 Det vises til «Measures to prevent accidents with lifeboats» (MSC.1/Circ.1206/rev.1).
7

3 Det vises til «Measures to prevent accidents with lifeboats» (MSC.1/Circ.1206/rev.1).
8

3 Endret ved resolusjon MSC.216(82).
9

4 Det vises til «Recommendation on conditions for the approval of servicing stations for inflatable liferafts,» vedtatt av 0 organisasjonen ved resolusjon A.761(18).

- 4 Det vises til «Recommendation on Conditions for the Approval of Servicing Stations for Inflatable Liferafts,» vedtatt av
1 organisasjonen ved resolusjon A.761(18).
- 4 Det vises til MSC/Circ. 955, «Servicing of life-saving appliances and radiocommunication equipment under the harmonized system
2 of survey and certification (HSSC)».
- 4 Det vises til «Symbols related to life-saving appliances and arrangements» vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.760(18).
3
- 4 Det vises til «Recommendation on testing of life-saving appliances», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.689(17). For
4 redningsutstyr installert om bord 1. juli 1999 eller senere, vises det til «Revised Recommendations on testing of life-saving
appliances», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon MSC.81(70), med endringer.
- 4 Tilføyd ved resolusjon MSC.325(90).
5
- 4 Det vises til «Principles of minimum safe manning», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.1047(27).
6
- 4 Det vises til «Recommendation on testing of life-saving appliances,» som vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.689(17). For
7 livredningsutstyr som er installert om bord 1. juli 1999 eller senere, vises det til «Revised Recommendations on testing of life-
saving appliances,» vedtatt av organisasjonens Sjø sikkerhetskomité ved resolusjon MSC.81(70), med endringer.

Avsnitt II – passasjerskip (Tilleggskrav)

Regel 21 Redningsfarkoster og mann-over-bord-båter

1 Redningsfarkost

1.1 Passasjerskip i utenriksfart som ikke er korte internasjonale reiser, skal:

- .1 føre delvis eller helt overbygde livbåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.5 eller 4.6 i LSA-koden og med en samlet kapasitet på hver side av skipet som er tilstrekkelig til å kunne gi plass til minst 50 % av det totale antallet personer om bord. Administrasjonen kan tillate at livbåter erstattes med redningsflåter med tilsvarende samlet kapasitet, forutsatt at det for hver side av skipet aldri er færre livbåter enn at det er nok til å gi plass til 37,5 % av det totale antallet personer om bord. De oppblåsbare eller stive redningsflåtene skal oppfylle kravene i avsnitt 4.2 eller 4.3 i LSA-koden og skal betjenes ved utsettingsredskaper som er likt fordelt på hver side av skipet,
- .2 i tillegg, én eller flere oppblåsbare eller stive redningsflåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.2 eller 4.3 i LSA-koden, på hver side av skipet, med en samlet kapasitet som er tilstrekkelig til å gi plass til det totale antallet personer om bord. Disse redningsflåtene skal betjenes ved minst ett utsettingsredskap på hver side, som kan være utsettingsredskapene som er tilveiebrakt i samsvar med kravene i nr. 1.1.1, eller likeverdige godkjente redskaper som kan brukes på begge sider. Stuing av disse redningsflåtene behøver imidlertid ikke være i samsvar med kravene i regel 13 nr. 5.

1.2 Passasjerskip som foretar korte internasjonale reiser skal føre:

- .1 helt eller delvis overbygde livbåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.5 eller 4.6 i LSA-koden, og med en slik samlet kapasitet at de gir plass til minst 30 % av det totale antallet personer om bord. Livbåtene skal, så langt det er praktisk mulig, være likt fordelt på hver side av skipet. I tillegg skal det føres oppblåsbare eller stive redningsflåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.2 eller 4.3 i LSA-koden, med en slik samlet kapasitet at de sammen med livbåtene vil gi plass til det totale antallet personer om bord. Redningsflåtene skal betjenes ved utsettingsredskaper som er likt fordelt på hver side av skipet, og
- .2 i tillegg, én eller flere oppblåsbare eller stive redningsflåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.2 eller 4.3 i LSA-koden, på hver side av skipet, med en slik samlet kapasitet at de gir plass til minst 25 % av det totale antallet personer om bord. Disse redningsflåtene skal betjenes ved minst ett utsettingsredskap på hver side, som kan være utsettingsredskapene som er tilveiebrakt i samsvar med kravene i nr. 1.2.1, eller likeverdige godkjente redskaper som kan brukes på begge sider.

Stuing av disse redningsflåtene behøver imidlertid ikke være i samsvar med kravene i regel 13 nr. 5.

- 1.3 Alle redningsfarkoster som kreves for å sørge for at det totale antallet personer om bord kan forlate skipet, skal kunne settes ut med det antall personer og den mengde utstyr som de er beregnet for, i løpet av et tidsrom på 30 minutter fra det tidspunktet det gis signal til å forlate skipet.
- 1.4 I stedet for å oppfylle kravene i nr. 1.1 eller 1.2 kan passasjerskip med bruttotonnasje under 500 der det totale antallet personer om bord er under 200, oppfylle følgende:
- .1 de skal på hver side av skipet føre én eller flere oppblåsbare eller stive redningsflåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.2 eller 4.3 i LSA-koden, med en slik samlet kapasitet at de vil gi plass til det totale antallet personer om bord.
 - .2 med mindre redningsflåtene som kreves i nr. 1.4.1 er stuet på steder som gjør det mulig å overføre dem raskt fra side til side på skipet på ett enkelt åpent dekknivå, skal det i tillegg finnes redningsflåter som gjør at den samlede kapasiteten som er tilgjengelig for bruk på hver side av skipet, tilsvarer 150 % av det totale antallet personer om bord.
 - .3 hvis mann-over-bord-båten som kreves i henhold til nr. 2.2, også er en helt overbygd livbåt som oppfyller kravene i avsnitt 4.5 eller 4.6 i LSA-koden, kan den regnes med i den samlede kapasiteten som kreves i nr. 1.4.1, forutsatt at den samlede kapasiteten som er tilgjengelig på hver side av skipet, er tilstrekkelig til å gi plass til minst 150 % av det totale antallet personer om bord, og
 - .4 i tilfelle en av redningsfarkostene havarerer eller blir ubrukelig, skal det være nok redningsfarkoster til rådighet på hver side, herunder enhver farkost som er stuet slik at den lett kan flyttes fra en side av skipet til en annen på ett enkelt dekk, til å gi plass til det totale antallet personer om bord.
- 1.5 Ett eller flere MES som er i samsvar med avsnitt 6.2 i LSA-koden, kan erstatte den tilsvarende kapasiteten til redningsflåter og utsettingsredskaper som kreves i henhold til nr. 1.1.1 eller 1.2.1.

2 Mann-over-bord-båter

- 2.1 Passasjerskip med bruttotonnasje 500 eller mer skal på hver side av skipet føre minst én mann-over-bord-båt som oppfyller kravene i avsnitt 5.1 i LSA-koden.
- 2.2 Passasjerskip med bruttotonnasje under 500 skal føre minst én mann-over-bord-båt som oppfyller kravene i avsnitt 5.1 i LSA-koden.
- 2.3 En livbåt kan godtas som mann-over-bord-båt forutsatt at den og dens utsettings- og ombordtakingsarrangementer også oppfyller kravene til en mann-over-bord-båt.

3 Samling av redningsflåter

- 3.1 Antall livbåter og mann-over-bord-båter skal være tilstrekkelig til å sikre at når det samlede antall personer om bord må forlate skipet, trenger ikke hver livbåt eller mann-over-bord-båt å samle mer enn seks redningsflåter.
- 3.2 Antall livbåter og mann-over-bord-båter som føres på passasjerskip som foretar korte internasjonale reiser, skal være tilstrekkelig til å sikre at når det samlede antall personer om bord må forlate skipet, trenger ikke hver livbåt eller mann-over-bord-båt å samle mer enn ni redningsflåter.

Regel 22 Personlig redningsredskaper

1 Livbøyer

- 1.1 Et passasjerskip skal være utstyrt med livbøyer som oppfyller kravene i regel 7 nr. 1 og avsnitt 2.1 i LSA-koden, i minst det antallet som er fastsatt i tabellen nedenfor:

Skipets lengde i meter	Minste antall livbøyer
under 60	8
60 og under 120	12
120 og under 180	18
180 og under 240	24
240 og over	30

- 1.2 Uten hensyn til regel 7 nr. 1.3 skal passasjerskip med lengde under 60 m føre minst seks livbøyer utstyrt med selvtennende lys.

2 Redningsvester

- 2.1 I tillegg til redningsvestene som kreves i regel 7 nr. 2, skal alle passasjerskip føre redningsvester for minst 5 % av totalt antall personer om bord. Disse redningsvestene skal være stuet på lett synlige steder på dekk eller på mønstringsstasjoner.
- 2.2 Når redningsvester for passasjerer er stuet i lugarer som ligger avsides til i forhold til direkte rømningsveier mellom fellesrom og mønstringsstasjonene, skal de ekstra redningsvestene for disse passasjerene som er påkrevd etter regel 7 nr. 2.2, være stuet enten i fellesrommene, ved mønstringsstasjonene, eller i direkte rømningsveier mellom dem. Redningsvestene skal være stuet slik at de kan deles ut og tas på uten at dette hindrer en grei forflytning til mønstringsstasjoner og innskipningsstasjoner for redningsfarkoster.

3 Lys på redningsvester

- 3.1 På alle passasjerskip skal hver redningsvest være utstyrt med lys som oppfyller kravene i punkt 2.2.3 i LSA-koden.
- 3.2 Lys på redningsvester om bord på passasjerskip før 1. juli 1998 som ikke fullt ut oppfyller punkt 2.2.3 i LSA-koden, kan godtas av administrasjonen inntil lyset på redningsvesten normalt vil bli byttet ut eller fram til den første periodiske besiktelsen etter 1. juli 2002, når denne faller tidligere.

4 Redningsdrakter og termisk beskyttelsesutstyr

- 4.1 Alle passasjerskip skal for hver av skipets livbåter føre minst tre redningsdrakter som oppfyller kravene i avsnitt 2.3 i LSA-koden og, i tillegg, termisk beskyttelsesutstyr som oppfyller kravene i avsnitt 2.5 i LSA-koden for hver person som livbåten er godkjent for og som ikke er forsynt med en redningsdrakt. Disse redningsdraktene og dette termiske beskyttelsesutstyret behøver ikke føres:
- .1 for personer som skal ha plass i helt eller delvis overbygde livbåter, eller
 - .2 hvis skipet utelukkende går i fart i varmt klima⁴⁸ der det etter administrasjonens mening er unødvendig med slikt beskyttelsesutstyr.
- 4.2 Bestemmelsene i nr. 4.1.1 gjelder også for delvis eller helt overbyggete livbåter som ikke oppfyller kravene i avsnitt 4.5 eller 4.6 i LSA-koden, forutsatt at de føres på skip bygget før 1. juli 1986.

⁴⁸ Det vises til MSC/Circ.1046, «Guidelines for assessment of thermal protection».

Regel 23 Innskipningsarrangementer for redningsfarkoster og mann-over-bord-båter

1 På passasjerskip skal innskipningsarrangementene for redningsfarkoster utformes slik at:

- .1 det er mulig å gå om bord i og sette ut alle livbåtene enten direkte fra stedet der de er plassert eller fra et innskipningsdekk, men ikke begge deler, og
- .2 det er mulig å gå om bord i redningsflåter som settes ut med daviter, fra et tilstøtende sted til stedet der de er plassert eller fra en posisjon som redningsflåten flyttes til før utsetting i samsvar med regel 13 nr. 5.

2 Arrangementene for mann-over-bord-båten skal være slik at båten kan bordes og settes ut direkte fra stuet posisjon med det antall personer som er utpekt til å være mannskap på mann-over-bord-båten om bord. Uten hensyn til kravene i nr. 1.1 skal arrangementene, hvis mann-over-bord-båten også er en livbåt og de andre livbåtene bordes og settes ut fra et innskipningsdekk, være slik at mann-over-bord-båten også kan bordes og settes ut fra innskipningsdekket.

Regel 24 Stuing av redningsfarkoster

Stuingshøyden for redningsfarkoster på et passasjerskip skal ta hensyn til kravene i regel 13 nr. 1.2, rømningsbestemmelsene i regel II-2/28,⁴⁹ skipets størrelse og dominerende værforhold i det området der skipet skal gå i fart. For redningsfarkoster som settes ut ved hjelp av daviter, skal høyden fra øverst på daviten med redningsfarkosten i innskipningsposisjon så langt det er praktisk mulig ikke overstige 15 m til vannlinjen når skipet har minste seilingsdypgående.

⁴ Dette henviser til kapittel II-2 som trådte i kraft før 1. juli 2002. Tilsvarende nr. i det endrede kapittel II-2 er regel 13.

Regel 25 Mønstringsstasjoner

Ethvert passasjerskip skal, i tillegg til å oppfylle kravene i regel 11, ha mønstringsstasjoner for passasjerer som skal:

- .1 være i nærheten av og gi passasjerene lett atkomst til innskipningsstasjonene, med mindre de er på samme sted, og
- .2 ha rikelig plass til å samle og instruere passasjerene, men minst 0,35m² per passasjer.

Regel 26 Tilleggskrav for roro-passasjerskip

1 Denne regel får anvendelse på alle roro-passasjerskip. Roro-passasjerskip bygget:

- .1 1. juli 1998 eller senere skal oppfylle kravene i nr. 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4 og 5,
- .2 1. juli 1986 eller senere og før 1. juli 1998 skal oppfylle kravene i nr. 5 senest på datoen for første periodiske besiktelse etter 1. juli 1998 og kravene i nr. 2.3, 2.4, 3 og 4 senest på datoen for første periodiske besiktelse etter 1. juli 2000,
- .3 før 1. juli 1986 skal oppfylle kravene i nr. 5 senest på datoen for første periodiske besiktelse etter 1. juli 1998 og kravene i nr. 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3 og 4 senest på datoen for første periodiske besiktelse etter 1. juli 2000, og
- .4 før 1. juli 2004 skal oppfylle kravene i nr. 2.5 senest på datoen for første besiktelse eller senere.

2 Redningsflåter

- 2.1 Redningsflåter på roro-passasjerskipet skal betjenes av MES i samsvar med kravene i avsnitt 6.2 i LSA-koden eller utsettingsredskaper i samsvar med punkt 6.1.5 i LSA-koden, likt fordelt på begge sider av skipet.
- 2.2 Hver redningsflåte på roro-passasjerskip skal være utstyrt med friflyt-stuingsarrangementer som tilfredsstiller kravene i regel 13 nr. 4.
- 2.3 Hver redningsflåte på roro-passasjerskip skal være av en type som er utstyrt med en entringsplattform som oppfyller kravene i henholdsvis punkt 4.2.4.1 eller 4.3.4.1 i LSA-koden.
- 2.4 Hver redningsflåte på roro-passasjerskip skal være enten selvrettende eller en overdekket, vendbar redningsflåte som er stabil i sjøgang og kan betjenes sikkert uavhengig av hvilken side den flyter på. Alternativt skal skipet føre automatisk selvrettende redningsflåter eller overdekkede, vendbare redningsflåter i tillegg til dets normale antall redningsflåter, med slik samlet kapasitet at det er plass til minst 50 % av personene som det ikke er plass til i livbåtene. Denne ekstra redningsflåtekapasiteten skal fastsettes på grunnlag av differansen mellom totalt antall personer om bord og antall personer som det er plass til i livbåtene. Hver slik redningsflåte skal være godkjent av administrasjonen, idet det tas hensyn til anbefalingene vedtatt av organisasjonen.⁵⁰
- 2.5⁵¹ Redningsflåter på roro-passasjerskip skal være utstyrt med en lokaliseringssinnretning til søk- og redningsarbeid (SARD) i forholdet én SARD per fire redningsflåter. SARD-en skal være montert på innsiden av redningsflåten slik at antennen er mer enn én meter over havoverflaten når redningsflåten er satt ut, med unntak av overbygde, reversible redningsflåter, der SARD-en skal være stuet slik at den er lett tilgjengelig og antennen er lett å trekke ut for de overlevende. Hver SARD skal være stuet slik at antennen kan trekkes ut manuelt når redningsflåten er satt ut. Containere med redningsflåter utstyrt med SARD-er skal være tydelig merket.

3 Hurtige mann-over-bord-båter

- 3.1 Minst en av mann-over-bord-båtene på roro-passasjerskip skal være en hurtig mann-over-bord-båt som oppfyller kravene i punkt 5.1.4 i LSA-koden.
- 3.2 Hver hurtige mann-over-bord-båt skal betjenes av et egnet utsettingsredskap som oppfyller kravene i punkt 6.1.7 i LSA-koden.
- 3.3 Minst to besetninger for hver hurtige mann-over-bord-båt skal jevnlig få opplæring og øvelse, idet det tas hensyn til det internasjonale regelverket for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk (STCW-koden) og anbefalingene vedtatt av organisasjonen,⁵² herunder alle redningsaspekter som håndtering, manøvrering og betjening av disse båtene under forskjellige forhold, og å rette dem opp etter kantring.
- 3.4 Når arrangementet eller størrelsen til et roro-passasjerskip, bygget før 1. juli 1997, er slik at det hindrer installasjonen av den hurtige mann-over-bord-båten som kreves etter nr. 3.1, kan den hurtige mann-over-bord-båten installeres i stedet for en eksisterende livbåt som er godtatt som mann-over-bord-båt eller, for skip som er bygget før 1. juli 1986, båter til bruk i en nødssituasjon, forutsatt at alle vilkårene nedenfor er oppfylt:
 - .1 den hurtige mann-over-bord-båten som er installert, betjenes av et utsettingsredskap som oppfyller bestemmelsene i nr. 3.2,
 - .2 kapasiteten til redningsfarkosten som går tapt ved den ovennevnte utskiftingen, oppveies ved at det installeres redningsflåter som kan føre minst et tilsvarende antall personer som får plass i livbåten som skiftes ut, og
 - .3 slike redningsflåter betjenes av de eksisterende utsettingsredskapene eller MES.

4 Redningsmidler⁵³

- 4.1 Hvert roro-passasjerskip skal være utstyrt med effektive midler til rask ombordtaking av overlevende fra vannet og overføring av overlevende fra redningsenheter eller redningsfarkoster til skipet.
- 4.2 Midlene til overføring av overlevende til skipet kan være del av et MES eller kan være del av et system konstruert for redningsformål.
- 4.3 Hvis det er meningen at sklien i et MES skal tjene som middel til overføring av overlevende til skipets dekk, skal sklien være utstyrt med håndliner eller trinn som hjelp til å klatre opp sklien.

5 Redningsvester

- 5.1 Uten hensyn til kravene i regel 7 nr. 2 og regel 22 nr. 2 skal et tilstrekkelig antall redningsvester oppbevares i nærheten av mønstringsstasjonene, slik at passasjerene ikke må gå tilbake til sine lugarer for å hente redningsvester.
- 5.2 Alle redningsvester på roro-passasjerskip skal være utstyrt med et lys som oppfyller kravene i punkt 2.2.3 i LSA-koden.

5 Det vises til MSC/Circ.809, «Recommendation for canopied reversible liferafts automatically self-righting liferafts and fast rescue 0 boats, including testing, on ro-ro passenger ships».

5 Endret ved resolusjon MSC.256(84).

1

5 Det vises til «Recommendation on training requirements for crews of fast rescue boats», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon 2 A.771(18) og til del A-VI/2, tabell A-VI/2-2 «Specification of the minimum standard of competence in fast rescue boats» i det internasjonale regelverket for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk (STCW).

5 Det vises til MSC/Circ.810, «Recommendation on means of rescue on ro-ro passenger ships».

3

Regel 27 Opplysninger om passasjerer

- 1 Alle personer om bord på passasjerskip skal telles før avreise.
- 2 Detaljerte opplysninger om personer som har gitt til kjenne et behov for særskilt omsorg eller bistand i nødsituasjoner, skal nedtegnes og meddeles skipsføreren før avreise.
- 3 I tillegg, og ikke senere enn 1. januar 1999, skal navn og kjønn for alle personer om bord, som skal kategoriseres som voksne, barn og spedbarn, registreres til bruk ved søk og redning.
- 4 Opplysningene som kreves i nr. 1, 2 og 3, skal oppbevares i land og være lett tilgjengelige for søke- og redningstjenestene når det er behov for dem.
- 5 Administrasjonen kan unnta passasjerskip fra kravene i nr. 3 hvis rutefarten til slike skip gjør det praktisk umulig for dem å foreta slike registreringer.

Regel 28 Landings- og evakueringsområder for helikoptre

- 1 Alle roro-passasjerskip skal være innrettet med et område for evakuering med helikopter, godkjent av administrasjonen, idet det tas hensyn til anbefalingene fra organisasjonen.⁵⁴
- 2 Roro-passasjerskip⁵⁵ med lengde 130 m eller mer bygget 1. juli 1999 eller senere, skal ha et landingsområde for helikopter som er godkjent av administrasjonen, idet det tas hensyn til anbefalingene vedtatt av organisasjonen.⁵⁶

5 Det vises til «International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual)».

4

5 Det vises til MSC/Circ. 907, «Application of SOLAS regulation III/28.2 concerning helicopter landing areas on non-ro-ro-passenger ships».

5 Det vises til MSC/Circ.895, «Recommendation on helicopter landing areas on ro-ro passenger ships».

6

Regel 29 System til hjelp for skipsførerens beslutninger

1 Denne regel får anvendelse på alle passasjerskip. Passasjerskip som er bygget før 1. juli 1997, skal oppfylle kravene i denne regel ikke senere enn på datoen for den første periodiske besiktelsen etter 1. juli 1999.

2 På alle passasjerskip skal det på kommandobroen finnes et system til hjelp for skipsførerens beslutninger ved krisehåndtering.

3 Systemet skal minst bestå av én eller flere trykte beredskapsplaner.⁵⁷ Alle forutsigbare nødsituasjoner skal være identifisert i beredskapsplanen(e), herunder, men ikke begrenset til, følgende hovedgrupper av nødsituasjoner:

- .1 brann,
- .2 skade på skip,
- .3 forurensning,
- .4 ulovlige handlinger som truer skipets, passasjerenes og besetningens sikkerhet,
- .5 ulykker der personell er involvert,
- .6 ulykker i forbindelse med last, og
- .7 nødassistanse til andre skip.

4 Nødprosedyrene fastsatt i beredskapsplanen eller -planene skal tjene som grunnlag for skipsførernes beslutninger om håndtering av enhver kombinasjon av nødssituasjoner.

5 Beredskapsplanen eller -planene skal ha en ensartet oppbygning og være enkle å bruke. Der det passer skal faktiske lastetilstander slik de er beregnet for skipets stabilitet under reisen, brukes for havarikontrollformål.

6 I tillegg til den eller de trykte beredskapsplanene kan administrasjonen også godta bruk av et databasert system til hjelp for beslutningstaking på kommandobroen, som gir all informasjon som finnes i beredskapsplanen eller -planene, prosedyrer, sjekklister osv., og som kan vise en liste over anbefalte tiltak for nødssituasjoner som vil kunne oppstå.

5 Det vises til «Guidelines for a structure of an integrated system of contingency planning for shipboard emergencies» vedtatt av 7 organisasjonen ved resolusjon A.852(20).

Regel 30 Øvelser

1 Denne regel får anvendelse på alle passasjerskip.

2 På passasjerskip skal båt- og brannøvelse finne sted hver uke. Hele mannskapet behøver ikke delta i hver øvelse, men hvert besetningsmedlem må delta i en båtøvelse og en brannøvelse hver måned slik regel 19 nr. 3.2 krever. Passasjerene skal sterkt oppfordres til å være til stede ved disse øvelsene.

Avsnitt III - lasteskip (Tilleggskrav)

Regel 31 Redningsfarkoster og mann-over-bord-båter

1 Redningsfarkost

- 1.1 Lasteskip skal føre:
- .1 én eller flere helt overbygde livbåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.6 i LSA-koden, og med en samlet kapasitet på hver side av skipet som er tilstrekkelig til å kunne gi plass til det totale antallet personer om bord, og
 - .2 i tillegg, én eller flere oppblåsbare eller stive redningsflåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.2 eller 4.3 i LSA-koden, med en vekt på under 185 kg og som er stuet slik at de lett kan flyttes fra én side av skipet til den andre på ett enkelt åpent dekknivå, og med en samlet kapasitet som er tilstrekkelig til å kunne gi plass til det totale antallet personer om bord. Hvis redningsflåten eller -flåtene ikke veier under 185 kg og ikke er stuet slik at de raskt kan flyttes fra én side av skipet til den andre på ett enkelt åpent dekknivå, skal den samlede tilgjengelige kapasitet på hver side være tilstrekkelig til å gi plass til det totale antallet personer om bord.
- 1.2 I stedet for å oppfylle kravene i nr. 1.1 kan lasteskip føre:
- .1 én eller flere frittfall-livbåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.7 i LSA-koden, og som kan settes ut ved fritt fall over skipets akterende, med en samlet kapasitet som er tilstrekkelig til å gi plass til det totale antallet personer om bord, og
 - .2 i tillegg, én eller flere oppblåsbare eller stive redningsflåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.2 eller 4.3 i LSA-koden, på hver side av skipet, med en samlet kapasitet som er tilstrekkelig til å gi plass til det totale antallet personer om bord. Redningsflåtene på minst én side av skipet skal betjenes ved utsettingsredskaper.
- 1.3 I stedet for å oppfylle kravene i nr. 1.1 eller 1.2 kan lasteskip på mindre enn 85 meter som ikke er oljetankskip, kjemikalietankskip eller gasstankskip, oppfylle følgende krav:
- .1 de skal på hver side av skipet føre én eller flere oppblåsbare eller stive redningsflåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.2 eller 4.3 i LSA-koden, og som har en samlet kapasitet som er tilstrekkelig til å gi plass til det totale antallet personer om bord,
 - .2 med mindre redningsflåtene som kreves i nr. 1.3.1 har en vekt på under 185 kg og er stuet slik at de lett kan flyttes fra én side av skipet til den andre på ett enkelt åpent dekknivå, skal det finnes ytterligere redningsflåter slik at den samlede kapasiteten som er tilgjengelig på hver side, er tilstrekkelig til å gi plass til 150 % av det totale antallet personer om bord,
 - .3 hvis mann-over-bord-båten som kreves i henhold til nr. 2, også er en helt overbygd livbåt som oppfyller kravene i avsnitt 4.6 i LSA-koden, kan den regnes med i den samlede kapasiteten som kreves i nr. 1.3.1, forutsatt at den samlede kapasiteten som er tilgjengelig på hver side av skipet, er tilstrekkelig til å gi plass til minst 150 % av det totale antallet personer om bord, og
 - .4 I tilfelle en av redningsfarkostene havarerer eller blir ubrukelig, skal det finnes tilstrekkelig med redningsfarkoster på hver side, herunder enhver farkost med en vekt på under 185 kg som er stuet slik at den lett kan flyttes fra én side av skipet til en annen på ett enkelt dekknivå, til å gi plass til det totale antallet personer om bord.
- 1.4 Lasteskip der den horisontale avstanden fra det ytterste punktet på forstevnen eller akterstevnen til det nærmeste punktet på den nærmeste redningsfarkosten er mer enn 100 meter, skal i tillegg til redningsflåtene som kreves i nr. 1.1.2 og 1.2.2, føre en redningsflåte stuet så langt forut eller akter, eller én så langt forut og en annen så langt akter, som det er rimelig og praktisk mulig. En slik redningsflåte eller slike redningsflåter kan være sikkert fastgjort slik at manuell utløsning er mulig, og behøver ikke være av den typen som kan settes ut fra en godkjent utsettingsinnretning.
- 1.5 Med unntak av redningsfarkostene nevnt i regel 16 nr. 1.1, skal alle redningsfarkostene som kreves for å sørge for at det totale antallet personer om bord kan forlate skipet, kunne settes ut med det antall personer og den mengde utstyr som de er beregnet for, i løpet av et tidsrom på 10 minutter fra det tidspunktet det gis signal til å forlate skipet.

- 1.6 Kjemikalietankskip og gasstankskip som fører last som avgir giftig damp eller gass,⁵⁸ skal i stedet for helt overbygde livbåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.6 i LSA-koden, føre livbåter med eget lufttilførselssystem som oppfyller kravene i avsnitt 4.8 i LSA-koden.
- 1.7 Oljetankskip, kjemikalietankskip og gasstankskip som fører last med et flammepunkt som ikke overstiger 60 °C («closed cup»-prøve), skal i stedet for helt overbygde livbåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.6 i LSA-koden, føre brannbeskyttede livbåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.9 i LSA-koden.
- 1.8 Uten hensyn til kravene i nr. 1.1 skal bulkskip som definert i regel IX/1.6 og som er bygget 1. juli 2006 eller senere, oppfylle kravene i nr. 1.2.

2 Mann-over-bord-båter

Lasteskip skal føre minst én mann-over-bord-båt som oppfyller kravene i avsnitt 5.1 i LSA-koden. En livbåt kan godtas som mann-over-bord-båt forutsatt at den og dens utsettings- og ombordtakingsarrangementer også oppfyller kravene til en mann-over-bord-båt.

- 3 I tillegg til livbåtene skal alle lasteskip bygget før 1. juli 1986:
- .1 føre én eller flere redningsflåter som kan settes ut på begge sider av skipet, og med en samlet kapasitet som er tilstrekkelig til å gi plass til det totale antallet personer om bord. Redningsflåte(n) skal utstyres med en surring eller et likeverdig middel til sikring av redningsflåten, som automatisk vil frigjøre den fra et synkende skip, og.
 - .2 føre, når den horisontale avstanden fra det ytterste punktet på forstevnen eller akterstevnen til det nærmeste punktet på den nærmeste redningsfarkosten er mer enn 100 meter, en redningsflåte i tillegg til redningsflåtene som kreves i nr. 3.1, stuert så langt forut eller akter, eller én så langt forut og en annen så langt akter, som det er rimelig og praktisk mulig. Uavhengig av kravene i nr. 3.1 kan en slik redningsflåte eller slike redningsflåter være sikkert fastgjort slik at manuell utløsning er mulig.

5 Det vises til produkter som det kreves åndedrettsbeskyttelse for i kapittel 17 i Det internasjonale regelverket for bygging og 8 utrustning av skip som fører farlige kjemikalier i bulk (IBC-koden), vedtatt av Sjøsikkerhetskomiteen ved resolusjon MSC.4(48), og i kapittel 19 i Det internasjonale regelverket for bygging og utrustning av skip som fører flytende gasser i bulk (IGC-koden), vedtatt av Sjøsikkerhetskomiteen ved resolusjon MSC.5(48), med endringer.

Regel 32 Personlig redningsredskaper

1 Livbøyer

- 1.1 Lasteskip skal være utstyrt med livbøyer som oppfyller kravene i regel 7 nr. 1 og avsnitt 2.1 i LSA-koden, i minst det antallet som er fastsatt i tabellen nedenfor:

<i>Skipets lengde i meter</i>	<i>Minste antall livbøyer</i>
under 100	8
100 og under 150	10
150 og under 200	12
200 og over	14

- 1.2 Selvtennende bøyelys for livbøyer på tankskip som er påkrevd etter regel 7 nr. 1.3 skal være av en type med elektrisk batteri.

2 Lys på redningsvester

- 2.1 Dette nr. får anvendelse på alle lasteskip.
- 2.2 På lasteskip skal hver redningsvest være utstyrt med et lys som oppfyller kravene i punkt 2.2.3 i LSA-koden.
- 2.3 Lys på redningsvester om bord på lasteskip før 1. juli 1998 som ikke fullt ut oppfyller punkt 2.2.3 i LSA-koden, kan godtas av administrasjonen inntil lyset på redningsvesten normalt vil bli byttet ut eller fram til den første periodiske besiktelsen etter 1. juli 2001, når denne faller tidligere.

3 Redningsdrakter

- 3.1 Dette nr. får anvendelse på alle lasteskip. Lasteskip bygget før 1. juli 2006 skal imidlertid oppfylle kravene i nr. 3.2 til 3.5 senest ved den første besiktelsen av sikkerhetsutstyr som finner sted 1. juli 2006, eller senere.
- 3.2 Det skal for hver person om bord på skipet foreligge en redningsdrakt i passende størrelse som oppfyller kravene i avsnitt 2.3 i LSA-koden. Skip som ikke er bulkskip, som definert i regel IX/1, behøver imidlertid ikke å føre slike redningsdrakter hvis skipet utelukkende går i fart i varmt klima⁵⁹ der det etter administrasjonens mening er unødvendig med redningsdrakter.
- 3.3 Hvis et skip har vakt- eller arbeidsstasjoner som er plassert langt unna stedet eller stedene der redningsdraktene vanligvis er stuet, herunder redningsfarkoster som er plassert avsides i samsvar med regel 31 nr. 1.4, skal det til enhver tid finnes ekstra redningsdrakter i passende størrelse ved slike vakt- eller arbeidsstasjoner for det antall personer som vanligvis er på vakt eller arbeider på der.
- 3.4 Redningsdraktene skal plasseres slik at de er lett tilgjengelig, og plasseringen skal være tydelig markert.
- 3.5 Redningsdraktene som kreves etter denne regel, kan brukes for å oppfylle kravene i regel 7 nr. 3.

⁵ Det vises til «Guidelines for assessment of thermal protection» (MSC/Circ.1046).

9

Regel 33 Innskipnings- og utsettingsarrangement for redningsfarkoster

1 Innskipningsarrangementene for redningsfarkoster på lasteskip skal være konstruert slik at livbåtene kan bordes og settes ut direkte fra det stedet de er stuet, og slik at redningsflåter som settes ut ved hjelp av daviter, kan bordes og settes ut fra et sted tilstøtende det stedet de er stuet, eller fra et sted som redningsflåten, i samsvar med kravene i regel 13 nr. 5, er flyttet til før utsetting.

2 På lasteskip med bruttotonnasje 20 000 eller mer skal livbåtene kunne settes ut, om nødvendig med bruk av fangliner, mens skipet beveger seg forover med en fart på inntil 5 knop i smult vann.

Avsnitt IV - krav til redningsredskaper og -arrangementer

Regel 34

Alle redningsredskaper og -arrangementer skal oppfylle relevante krav i LSA-koden.

Avsnitt V - ulike bestemmelser

Regel 35 Opplæringshåndbok og opplæringshjelpemidler om bord

- 1 Denne regel får anvendelse på alle skip.
- 2 Det skal finnes en opplæringshåndbok i samsvar med kravene i nr. 3 i alle messer og fritidsrom for besetningen, eller i hver mannskapslugar.
- 3 Opplæringshåndboken, som kan bestå av flere bind, skal inneholde instruksjer og informasjon i et lett forståelig språk, med illustrasjoner der dette er mulig, om redningsredskapene som finnes på skipet, og om de beste overlevelsesmetodene. Slike opplysninger kan gis i form av audiovisuelle hjelpemidler i stedet for en håndbok. Følgende skal forklares i detalj:
 - .1 hvordan man tar på en redningsvest og eventuelt redningsdrakt/beskyttelsesdrakt,
 - .2 mønstring ved tildelt mønstringsstasjon,
 - .3 bording, utsetting og klargjøring av redningsfarkoster og mann-over-bord-båter, herunder bruk av MES der slikt finnes,
 - .4 utsettingsmetode innenfra redningsfarkosten,
 - .5 frigjøring fra utsettingsredskaper,
 - .6 metoder og bruk av innretninger til beskyttelse i utsettingsområdene, når dette er nødvendig,
 - .7 belysning i utsettingsområdene,
 - .8 bruk av alt overlevelsesutstyr,
 - .9 bruk av alt lokaliseringsutstyr,
 - .10 ved hjelp av illustrasjoner: bruk av radioredningsredskaper,
 - .11 bruk av drivankre,
 - .12 bruk av motor og tilbehør,
 - .13 ombordtaking av redningsfarkoster og mann-over-bord-båter, herunder stuing og sikring om bord,
 - .14 farer når en utsettes for vær og vind og behovet for varme klær,
 - .15 den beste bruken av redningsfarkostens fasiliteter for å overleve,
 - .16 bergingsmetoder, herunder bruk av helikopterredningsutstyr (stroppe, kurver, bårer), redningsstoler og kystbaserte redningsredskaper og skipets linekastende apparater,
 - .17 alle andre funksjoner som finnes i alarminstruksen og nødinstruksjonen, og
 - .18 instruksjer for nødreparasjon av redningsredskaper.
- 4 Alle skip som er utstyrt med et MES, skal også ha opplæringshjelpemidler med hensyn til bruken av systemet om bord.
- 5 Opplæringshåndboken skal være skrevet på skipets arbeidsspråk.

Regel 36 Instruksjer for vedlikehold om bord

Instruksene for vedlikehold av redningsredskaper om bord skal være lette å forstå og illustrerte der dette er mulig, og skal, der det passer, omfatte følgende for hvert redningsredskap:

- .1 en sjekklister til bruk ved utførelse av inspeksjoner som kreves i regel 20 nr. 7,
- .2 instruksjer for vedlikehold og reparasjoner,
- .3 tidsplan for periodisk vedlikehold,
- .4 diagram som viser smørepunkter med anbefalte smøremidler,
- .5 liste over deler som kan skiftes ut,
- .6 oversiktsliste for reservedeler, og
- .7 logg for registrering av inspeksjoner og vedlikehold.

Regel 37 Alarminstruks og nødinstruks

1 Alarminstruksen skal gi detaljopplysninger om hovedalarmen og personvarslingsanlegget som fastsatt i avsnitt 7.2 i LSA-koden og dessuten hvordan besetningen og passasjerene skal opptre når denne alarmen blir gitt. Alarminstruksen skal også angi hvordan ordren til å forlate skipet vil bli gitt.

2 Hvert passasjerskip skal ha fastsatt prosedyrer for å lokalisere og redde passasjerer som er innesperret i sine lugarer.

3 Alarminstruksen skal vise hvilke plikter de forskjellige medlemmene av besetningen er pålagt, herunder:

- .1 lukking av vanntette dører, branndører, ventiler, spygatt, luker, skylight, lysventiler og andre liknende åpninger i skipet,
- .2 utrustning av redningsfarkostene og andre redningsredskaper,
- .3 klargjøring og utsetting av redningsfarkostene,
- .4 generell klargjøring av andre redningsredskaper,
- .5 mønstring av passasjerer,
- .6 bruk av kommunikasjonsutstyr,
- .7 sammensetning av brannlag som skal bekjempe brann, og
- .8 særskilte plikter ved bruk av brandslokkingsutstyr og installasjoner.

4 Alarminstruksen skal angi hvilke offiserer som er ansvarlige for å sikre at rednings- og brandslokkingsredskaper holdes i god stand og er klare til øyeblikkelig bruk.

5 Alarminstruksen skal angi stedfortredere for nøkkelpersonell som kan bli gjort tjenestedyktige, idet det tas hensyn til at ulike nødsituasjoner kan gjøre ulike tiltak nødvendige.

6 Alarminstruksen skal vise hvilke plikter besetningsmedlemmene er pålagt i forhold til passasjerene i en nødsituasjon. Disse pliktene skal omfatte:

- .1 varsling av passasjerene,
- .2 å påse at passasjerene er passende kledd og har tatt på seg redningsvest på riktig måte,
- .3 samling av passasjerene på mønstringsstasjonene,
- .4 å holde orden i korridorer og trapper og ha generell kontroll med passasjerenes bevegelser, og
- .5 å sørge for at det tas med en bunke tepper til redningsfarkosten.

7 Alarminstruksen skal være utarbeidet før skipet forlater havn. Hvis det skjer forandringer i besetningen som gjør det nødvendig å endre alarminstruksen etter at den er utarbeidet, skal skipsføreren enten endre alarminstruksen eller utarbeide en ny.

8 Alarminstruksen som brukes på passasjerskip skal foreligge i et godkjent format.

Del C

Alternative utforminger og arrangementer

Regel 38 Alternative utforminger og arrangementer**1 Formål**

Formålet med denne regel er å fastsette metoder for alternative utforminger av og arrangementer for redningsredskaper og -arrangementer.

2 Generelt

- 2.1 Redningsredskaper og -arrangementer kan avvike fra kravene fastsatt i del B, forutsatt at den alternative utformingen og arrangementene oppfyller målet med de aktuelle kravene og sørger for en sikkerhetsgrad som er likeverdig med dette kapitlet.
- 2.2 Når den alternative utformingen eller de alternative arrangementene avviker fra de forskriftsmessige kravene i del B, skal det foretas en teknisk analyse, evaluering og godkjenning av utformingen og arrangementene i samsvar med denne regel.

3 **Teknisk analyse**

Den tekniske analysen skal utarbeides og fremlegges for administrasjonen, på grunnlag av retningslinjene utarbeidet av organisasjonen⁶⁰ og skal minst omfatte følgende elementer:

- .1 fastsettelse av den aktuelle skipstypen, samt redningsredskapet og -arrangementene,
- .2 identifisering av forskriftsmessige krav som redningsredskapet eller -arrangementene ikke vil oppfylle,
- .3 identifisering av grunnen til at den foreslåtte utformingen ikke vil oppfylle de forskriftsmessige kravene, støttet av samsvar med andre anerkjente tekniske standarder eller industristandarder,
- .4 fastsettelse av ytelseskriteriene for skipet og det aktuelle redningsredskapet og -arrangementene som dekkes av de(t) relevante forskriftsmessige krav:
 - .4.1 ytelseskriteriene skal gi en sikkerhetsgrad som minst er likeverdig med den som oppnås ved å bruke de relevante forskriftsmessige kravene i del B, og
 - .4.2 ytelseskriteriene skal være kvantifiserbare og målbare,
- .5 detaljert beskrivelse av de alternative utformingene og arrangementene, herunder en liste med de forutsetningene som er brukt i utformingen og eventuelle foreslåtte driftsmessige begrensninger eller vilkår,
- .6 teknisk begrunnelse med påvisning av at den alternative utformingen og arrangementene oppfyller ytelseskriteriene for sikkerhet, og
- .7 risikoanalyse basert på identifisering av potensielle feil og risikoer knyttet til forslaget.

4 **Evaluering av alternative utforminger og arrangementer**

- 4.1 Den tekniske analysen som kreves i nr. 3, skal evalueres og godkjennes av administrasjonen, idet det tas hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen.⁶¹
- 4.2 En kopi av dokumentasjonen, som er godkjent av administrasjonen og som viser at de alternative utformingene og arrangementene er i samsvar med denne regel, skal oppbevares om bord på skipet.

5 **Utvexling av opplysninger**

Administrasjonen skal oversende organisasjonen relevante opplysninger om alternative utforminger og arrangementer som administrasjonen har godkjent, for distribusjon til alle kontraherende regjeringer.

6 **Ny evaluering som følge av endrede vilkår**

Hvis forutsetningene og de driftsmessige begrensningene som ble fastsatt for den alternative utformingen og arrangementene, endres, skal den tekniske analysen utføres under de endrede forholdene og skal godkjennes av administrasjonen.

6 Det vises til «Guidelines on alternative design and arrangements for SOLAS chapters II-1 and III» (MSC.1/Circ.1212).
0

6 Det vises til «Guidelines on alternative design and arrangements for SOLAS chapters II-1 and III» (MSC.1/Circ.1212).
1