

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

Innehåll

Tillämpningsområde	1
Utrustning	1
Marin utrustning	1
Utvärdering, testning och godkännande av livräddningsutrustning och livräddningsanordningar	2
Ömsesidighet	2
Fartområden	3
Definitioner	3
Undantag	7
Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	7
BILAGA	11
DEL A, ALLMÄNT	11
DEL B, FÖRESKRIFTER FÖR FARTYG OCH LIVRÄDDNINGSUSTRUSTNING	13
Regel 6	13
2 Radioutrustning för livräddning.....	13
3 Nödsignalljus	14
4 Kommunikation och nödlarmsystem ombord.....	14
5 Offentligt högtalarsystem på passagerarfartyg.....	15
Regel 7	16
1 Livbojar	16
2 Räddningsvästar.....	16
3 Räddningsdräkter och anti-exponeringsdräkter	17
Regel 8.....	18
Regel 9.....	18
Regel 10.....	18
Regel 11	19
Regel 12.....	20
Regel 13.....	20
Regel 14.....	21
Regel 15.....	22
Regel 16.....	22
Regel 17.....	24
Regel 17-1.....	24
Regel 18.....	25
Regel 19.....	25
2 Kännedom om säkerhetsutrustning och praktiska övningar	25

3	Övningar	25
4	Övning och instruktioner ombord	28
Regel 20	.....	29
2	Driftsberedskap	30
3	Underhåll	30
4	Underhåll av ginor	30
5	Reservdelar och reparationsutrustning	30
6	Veckoinspektion	30
7	Månatlig inspektion	31
Regel 21	.....	37
1	Livräddningsfarkoster	37
2	Beredskapsbåtar	38
3	Eskortering av livflottar	39
Regel 22	.....	39
1	Livbojar	39
2	Räddningsvästar	39
3	Ljus på räddningsvästar	39
Regel 23	.....	40
Regel 24	.....	41
Regel 25	.....	41
Regel 26	.....	41
2	Livflottar	41
3	Snabbgående beredskapsbåtar	42
4	Räddningshjälpmedel (Means of rescue)	42
5	Räddningsvästar	43
Regel 27	.....	43
Regel 28	.....	44
Regel 29	.....	44
Regel 30	.....	45
Regel 31	.....	47
1	Livräddningsfarkost	47
2	Beredskapsbåtar	49
Regel 32	.....	49
1	Livbojar	49
2	Ljus på räddningsvästar	49
3	Räddningsdräkter	49
Regel 33	.....	50
Regel 34	.....	51
Regel 35	.....	53
Regel 36	.....	54

Regel 37	54
DEL C, ALTERNATIV UTFORMNING AV LIVRÄDDNINGSG- UTRUSTNING OCH LIVRÄDDNINGSANORDNINGAR.....	57
Regel 38.....	57
1 Syfte.....	57
2 Allmänt.....	57
3 Teknisk analys	57
4 Utvärdering av den alternativa utformningen	58
4 Utvärdering av den alternativa utformningen	58
5 Informationsutbyte.....	58
6 Ny utvärdering på grund av ändrade förutsättningar	58

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

TSFS 2009:93

Konsoliderad elektronisk utgåva

SJÖFART

beslutade den 14 oktober 2009. Ändringar införda t.o.m TSFS 2020:50.

Den konsoliderade elektroniska utgåvan kan innehålla fel. Observera därför att det alltid är den tryckta utgåvan som gäller.

Tillämpningsområde

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

Dessa föreskrifter ska inte tillämpas på följande fartyg:

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

Utrustning

Marin utrustning

2 §¹ Livräddningsutrustning eller livräddningsanordningar som används, installeras eller placeras ombord på ett fartyg som omfattas av dessa föreskrifter ska uppfylla kraven i lagen (2016:768) om marin utrustning och i föreskrifter meddelade i anslutning till lagen.

Livräddningsutrustning eller livräddningsanordningar som används, installeras eller placeras ombord på fartyg, som omfattas av dessa föreskrifter

¹ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 5 och 34.

men inte lagen (2016:768) om marin utrustning och föreskrifter meddelade i anslutning till lagen ska uppfylla kraven i LSA-koden. (TSFS 2016:85)

Utvärdering, testning och godkännande av livräddningsutrustning och livräddningsanordningar

3 §² Livräddningsutrustning och livräddningsanordningar som inte omfattas av 2 § ska vara testade enligt IMO-resolution A.689(17)³, ändrad genom resolution MSC.54(66)⁴ och cirkulär MSC/Circ.596⁵, MSC/Circ.596/Corr.1⁶, MSC/Circ.615⁷ och MSC/Circ.809⁸, eller, om det gäller livräddningsutrustning installerad ombord på fartyg den 1 juli 1999 eller senare, enligt IMO-resolution MSC.81(70)⁹. Nyutvecklad livräddningsutrustning eller nyutvecklade livräddningsanordningar ska dock vara utvärderade och testade enligt riktlinjerna i resolution A.520(13)¹⁰.

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

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

2. att livräddningsutrustningen eller livräddningsanordningen med tillfredsställande resultat har genomgått teknisk analys och utvärdering i enlighet med regel 38 i bilagan. (TSFS 2020:50)

Ömsesidighet

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

² Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 4.

³ A.689(17), Recommendation on testing of life-saving appliances.

⁴ MSC.54(66), Adoption of amendments to the Recommendation on testing of life-saving appliances (resolution A.689(17)).

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

⁶ MSC/Circ.596/Corr.1, Amendments to the Recommendation on testing of life-saving appliances (A.689 (17)).

⁷ MSC/Circ.615, Amendments to the Recommendation on testing of life-saving appliances (A.689(17)).

⁸ MSC/Circ.809, Recommendation for canopied reversible liferafts, automatically self-righting liferafts and fast rescue boats, including testing, on ro-ro passenger ships.

⁹ MSC.81(70), Revised Recommendation on testing of life-saving appliances.

¹⁰ Resolution A.520(13), Code of practice for the evaluation, testing and acceptance of prototype novel life-saving appliances and arrangements.

Fartområden

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

Definitioner

6 §¹¹ I dessa föreskrifter används följande definitioner:

<i>alla fartyg</i>	fartyg som omfattas av dessa föreskrifter oavsett när de byggdes ¹²
<i>anti-exponeringsdräkt</i>	en skyddsdräkt som ska användas av personal för beredskapsbåt och marint evakueringsystem
<i>AIS</i>	Automatic Identification System
<i>AIS-SART</i>	liv- och sjöräddningsutrustning för lokalisering som opererar på frekvenser avsedda för AIS (AIS search and rescue transmitter)
<i>beredskapsbåt</i>	en båt som är konstruerad för att rädda nödställda personer samt ordna och leda livräddningsfarkoster
<i>bulkfartyg</i>	fartyg som är byggt med ett däck och vars lastrum har lutande övre och nedre sidotankar och som främst är avsett för transport av torr bulklast, såsom malm-transportfartyg och kombinationsfartyg ¹³
<i>certifierad person</i>	person som har genomgått en utbildning, godkänd enligt 11 kap. 10 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal, i handhavande av räddningsfarkoster och beredskapsbåtar, vilken motsvarar kraven i STCW-koden, sektion A-VI/2
<i>fartyg byggda</i>	fartyg vars köl har sträckts eller som har uppnått motsvarande byggnadsstadium ¹⁴
<i>fartygs längd</i>	antingen 96 % av den totala längden i en vattenlinje belägen på 85 % av det minsta malldjupet, mätt från kölens överkant, eller längden från förstävans förkant till hjärtstockens mittpunkt i samma vattenlinje, om denna längd är större; i fartyg konstruerade med styrlastighet ska längden mätas i en vattenlinje som är parallell med konstruktionsvattenlinjen

¹¹ I denna bestämmelse återfinns definitioner från SOLAS 74, kapitel III, regel 3.

¹² Definitionen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 1.3.2.

¹³ Definitionen motsvarar SOLAS 74, kapitel IX, regel 1.6.

¹⁴ Definitionen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 1.3.

<i>fiskefartyg</i>	ett fartyg som används för fångst av fisk eller andra levande tillgångar i havet
<i>godkänd servicestation</i>	station för service av uppblåsbara livflottar; stationens tester och processer har kontrollerats och godkänts enligt resolution A.761(18) ¹⁵ , ändrad genom resolutionerna MSC.55(66) ¹⁶ och MSC.388(94) ¹⁷
<i>helikopterhämtnings plats</i>	(helicopter pick-up area), ett område på fartyget där helikoptrar kan hämta personer och utrustning utan att landa
<i>helikopter-landningsplats</i>	(helicopter landing area) är ett område på fartyget som är utmärkt och konstruerat för tillfällig landning av helikoptrar i samband med en nödsituation
<i>huvudkraftkällan</i>	det elektriska aggregat som krävs enligt SOLAS 74, kapitel II-1, regel 41
<i>IBC-koden</i>	den internationella koden för fartyg som transporterar farliga ämnen i bulk, (the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk), antagen genom IMO-resolution MSC.4(48) samt MEPC.19(22)
<i>IGC-koden</i>	den internationella koden för fartyg som transporterar farliga kemikalier i bulk (the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk), antagen genom IMO-resolution MSC.5(48)
<i>IMO</i>	den internationella sjöfartsorganisationen (The International Maritime Organization)
<i>kort internationell resa</i>	en internationell resa under vilken ett fartyg inte avlägsnar sig mer än 200 nautiska mil från en hamn eller plats till vilken passagerarna och besättningen kan föras i säkerhet, där varken avståndet mellan den sista anlöpshamnen i det land där resan börjar, den slutliga destinationshamnen eller återresan överstiger 600 nautiska mil. Den slutliga destinationshamnen är den sista anlöpshamnen under den planerade resan där fartyget påbörjar sin återresa till det land där resan började

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

¹⁶ MSC.55(66), Adoption of amendments to the Recommendation on conditions for the approval of servicing stations for inflatable liferafts (Resolution A.761(18)).

¹⁷ MSC.388(94), Amendment to the Recommendation on conditions for the approval of servicing stations for inflatable liferafts (Resolution A.761(18)).

<i>lastfartyg</i>	ett fartyg som inte är passagerarfartyg eller fritidsfartyg
<i>livbåtslejdare</i>	den lejdare som finns vid embarkeringsstationer för livräddningsfarkoster för att man utan fara ska kunna ta sig ombord på den sjösatta livräddningsfarkosten
<i>livräddningsfarkost</i>	en farkost där nödställda kan hållas vid liv sedan de har övergett fartyget
<i>LSA-koden</i>	den internationella koden för livräddningsutrustning (International Life-Saving Appliances Code), antagen av den internationella sjösäkerhetsorganisationen (IMO) genom resolution MSC.48(66)
<i>marint evakueringsystem</i>	utrustning för snabb överföring av personer från utrymningsdäck till en flytande räddningsfarkost
<i>MES</i>	utrustning för snabb överföring av personer från utrymningsdäck till en flytande räddningsfarkost (marint evakueringsystem, marine evacuation system)
<i>minsta djupgående till sjöss (minsta driftsdjupgående)</i>	den lastkondition då fartyget är på jämn köl, utan last, med 10 % förnödenheter och bränsle kvar och, om det är ett passagerarfartyg, med maximalt antal passagerare och fulltalig besättning inklusive bagage
<i>motsvarande byggnadsstadium</i>	det stadium då <ol style="list-style-type: none"> 1. byggande som hänför sig till ett visst fartyg påbörjas och 2. då sammanfogning av fartyget har påbörjats omfattande minst 50 ton eller 1 % av den beräknade vikten av allt byggnadsmaterial, om denna vikt är mindre¹⁸
<i>ny typ av livräddningsredskap och livräddningsanordning</i>	ett livräddningsredskap eller en livräddningsanordning som har nya egenskaper, vilka inte helt uppfyller kraven i dessa föreskrifter men som ger en likvärdig eller högre säkerhetsstandard
<i>nödkraftkällan</i>	det elektriska reservaggregat som krävs enligt SOLAS 74, kapitel II-1, regel 42 för passagerarfartyg eller regel 43 för lastfartyg
<i>oljetankfartyg</i>	ett fartyg enligt definitionen i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78),

¹⁸ Definitionen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 1.2.

Annex I, regel 1

<i>ORL-flotte</i>	en öppen och vändbar livflotte (open reversible liferaft)
<i>passagerare</i>	varje annan person än befälhavaren och besättningsmedlemmarna eller andra personer anställda eller sysselsatta i annan befattning ombord på fartyg för dess behov samt barn under ett års ålder
<i>passagerarfartyg</i>	ett fartyg som medför fler än tolv passagerare,
<i>roropassagerarfartyg</i>	ett passagerarfartyg med rorolastutrymmen eller utrymmen av särskild kategori ¹⁹
<i>räddningsdräkt</i>	en skyddsdräkt som minskar en persons förlust av kroppsvärme när dräkten bärs i kallt vatten
<i>SART</i>	liv- och sjöräddningsutrustning för lokalisering som opererar i 9 GHz-bandet (Search and rescue transponder)
<i>sjösättning genom fri uppflytning</i>	ett sätt att sjösätta en livräddningsfarkost varigenom farkosten automatiskt frigörs från ett sjunkande fartyg och är klar för användning
<i>sjösättning genom fritt fall</i>	ett sätt att sjösätta en livräddningsfarkost varigenom farkosten med ombordvarande personer och utrustning frigörs och får falla i sjön utan någon tillbakahållande anordning
<i>sjösättningsredskap eller -anordning</i>	utrustning med vilken man på ett säkert sätt kan förflytta en livräddningsfarkost eller beredskapsbåt från dess plats ombord till vattnet
<i>SOLAS 74</i>	1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss samt därtill hörande protokoll och ändringar, i gällande version
<i>termiskt skydd/TPA</i>	(Thermal Protective Aid, TPA) en säck eller dräkt av vattentätt material med låg värmeledningsförmåga
<i>uppblåsbart redskap</i>	redskap som är beroende av icke hårda, gasfyllda kammare för flytkraft, och som normalt hålls uppblåst tills det är färdigt för användning
<i>uppblåst redskap</i>	ett redskap som är beroende av icke hårda, gasfyllda kammare för flytkraft och som alltid hålls uppblåst och alltid är färdigt för användning

¹⁹ Definitionen motsvarar SOLAS 1974, kapitel III, regel 3.21.

UT-flotte en livflotte utan tält

(TSFS 2020:50)

Undantag

7 § Transportstyrelsen får medge undantag från dessa föreskrifter om det finns särskilda skäl. Detta gäller under förutsättning att undantaget inte strider mot internationella överenskommelser eller gemenskapsrättslig lagstiftning. (TSFS 2020:50)

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

TSFS 2009:93

1. Denna författning träder i kraft, i fråga om 3 § samt regel 7 och regel 38 i bilagan, den 1 juli 2010. De äldre bestämmelserna i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2004:29) om livräddningsutrustning och livräddningsanordningar på fartyg som omfattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, ska gälla fram till detta datum. I övrigt träder denna författning i kraft den 1 januari 2010. (TSFS 2020:50)

2. Om det i en föreskrift som har beslutats av Sjöfartsverket hänvisas till Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2004:29) om livräddningsutrustning och livräddningsanordningar på fartyg som omfattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, ska denna hänvisning istället avse dessa föreskrifter.

3. Sjöfartsverkets och Transportstyrelsens beslut som gäller då denna författning träder i kraft, gäller även efter ikraftträdandet av denna författning. Sådana beslut ska anses ha meddelats av Transportstyrelsen och gäller tills Transportstyrelsen meddelar ett nytt beslut eller tills giltighetstiden för beslutet går ut. (TSFS 2020:50)

4.²⁰ Lastfartyg som omvandlas till passagerarfartyg ska, oavsett byggnadsdatum, uppfylla kraven för passagerarfartyg i dessa föreskrifter från och med det datum omvandlingen påbörjas. (TSFS 2020:50)

5.²¹ Fartyg byggda före den 1 juli 2006 ska uppfylla kraven i dessa föreskrifter senast detta datum, om inte annat sägs nedan. (TSFS 2020:50)

a)²² Fartyg byggda före den 1 juli 1986 behöver bara uppfylla kraven i 20.3.2, 20.3.3 och 20.6.2 i bilagan så långt det är praktiskt möjligt.

b)²³ Passagerarfartyg byggda före den 1 juli 1986 behöver inte uppfylla kraven gällande räddningsdräkter och termiska skydd i helt eller delvis täckta livbåtar i 22.4.1.1 i bilagan, även om livbåtarna inte uppfyller kraven i LSA-koden 4.5 och 4.6. (TSFS 2020:50)

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

²¹ Ändringen innebär bl.a. att punkterna e och h tas bort.

²² Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 20.1.

²³ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 22.4.2.

c)²⁴ På ro-ro-passagerarfartyg byggda före den 1 juli 1997, där fartygets storlek eller befintliga anordningar hindrar installation av snabb beredskapsbåt enligt 26.3.1 i bilagan, får den snabba beredskapsbåten installeras i stället för en befintlig livbåt som kan godtas som beredskapsbåt eller, om fartyget i fråga är byggt före den 1 juli 1986, istället för båtar avsedda för nödsituationer, förutsatt att

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

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

– livflottarna enligt 2 betjänas av de befintliga sjösättningsanordningarna eller marina evakueringsystemen. (TSFS 2020:50)

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

e)²⁵ Helt och delvis täckta livbåtar på lastfartyg byggda före den 1 juli 1986, som krävs enligt 32.3.2.1 och 32.3.2.2 i bilagan behöver inte uppfylla kraven i LSA-koden 4.6.

f)²⁶ Passagerarfartyg byggda före den 1 juli 1997 behöver inte uppfylla kraven i 6.5.3 i bilagan.

g)²⁷ Godkända offentliga högtalarsystem på passagerarfartyg byggda före den 1 juli 1997, behöver inte ändras om de i huvudsak uppfyller kraven i 6.5.2, 6.5.4 i bilagan och LSA-koden 7.2.2.1. (TSFS 2020:50)

i)²⁸ Om inte annat sägs i dessa föreskrifter, ska fartyg byggda före den 1 juli 1998 uppfylla kraven i Sjöfartsverkets kungörelse (1996:5) om livräddningsredskap och anordningar på fartyg som omfattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, i stället för att uppfylla kraven i 6.3, 6.4, 7.1, 7.2.1.3-5, 7.3, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 22.1–2, 23, 24, 25, 31, 32.1, 33, 34, 36 och 37 i bilagan. (TSFS 2020:50)

j)²⁹ Om livräddningsutrustning eller livräddningsanordningar på ett fartyg byggt före den 1 juli 1998 byts ut, ska fartyget uppfylla kraven i dessa föreskrifter så långt det är rimligt och praktiskt möjligt. Detsamma gäller om ett sådant fartyg repareras, förändras eller modifieras så att dess mått väsentligen ändras och detta medför att livräddningsutrustning eller livräddningsanordningar byts ut eller tillförs. Om däremot en livräddningsfarkost, med undantag för uppblåsbara livflottar, men inte dess sjösättningsanordning

²⁴ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 26.3.4.

²⁵ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 32.3.5.

²⁶ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 6.5.3.

²⁷ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 6.5.5.

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

²⁹ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 1.4.

byts ut, får sjösättningsanordningen fortsatt vara av samma typ som den utbytta livräddningsfarkosten. Detsamma gäller om förhållandet är omvänt, det vill säga om sjösättningsanordningen men inte livräddningsfarkosten byts ut. (TSFS 2020:50)

k)³⁰ Trots det som sägs i j ska sådana utlösningsmekanismer för livbåtar som löser ut vid belastning (on-load release mechanisms) och som inte uppfyller kraven i LSA-koden 4.4.7.6.4 till 4.4.7.6.6, på alla fartyg senast vid nästa planerade torrsättning men inte senare än den 1 januari 2021, ersättas med utrustning som uppfyller kraven i LSA-koden. (TSFS 2020:50)

l)³¹ Fartyg byggda före den 1 juli 1999 behöver inte uppfylla kraven i 28.2 i bilagan. (TSFS 2020:50)

6.³² Lastfartyg byggda före den 1 juli 2006 ska uppfylla kraven i regel 32.3.2–32.3.5 i bilagan senast vid den första periodiska besiktning avseende säkerhetsutrustningscertifikatet som äger rum den 1 juli 2006 eller senare.

(TSFS 2020:50)

7.³³ Trots det som sägs i 5 i ska alla passagerarfartyg uppfylla kravet att uppgifter i mönstringslistan ska omfatta skadekontroll vid nödsituationer i regel 37.3.9. (TSFS 2020:50)

8. Fartyg som är byggda före den 1 januari 2019, och som inte reparerats, förändrats eller modifierats detta datum eller senare, får i stället för att uppfylla kraven om märkning i regel 9.2.3, 11.5 och 20.10, vara försedda med symboler i enlighet med resolutionerna A.760(18)³⁴ och MSC.82(70)³⁵ samt cirkulär MSC.1/Circ.1244³⁶. (TSFS 2020:50)

TSFS 2010:71

Denna författning träder i kraft den 1 maj 2010.

TSFS 2016:85

Denna författning träder i kraft den 18 september 2016.

TSFS 2020:50

Denna författning träder i kraft den 24 juli 2020.

³⁰ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 1.5.

³¹ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 28.2.

³² Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 32.3.1.

³³ Bestämmelsen motsvarar SOLAS 74, kapitel III, regel 1.4.3.

³⁴ Resolution A.760(18), Symbols related to life-saving appliances and arrangements.

³⁵ MSC.82(70), Amendments to resolution A.760(18) on Symbols related to life-saving appliances and arrangements.

³⁶ MSC.1/Circ.1244, Symbol of infant lifejacket.

Bilaga

Del A
Allmänt

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

Del B

Föreskrifter för fartyg och livräddningsutrustning

Sektion I – Passagerar- och lastfartyg

Regel 6

Kommunikationer

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

2 Radioutrustning för livräddning

2.1 *Tvåvägs VHF-radiotelefonapparater*

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

Tvåvägs VHF-radiotelefonapparater som har placerats ombord före 1 juli 2005 ska uppfylla prestandanormerna i resolution A.809(19)³⁷, medan tvåvägs VHF-radiotelefonapparater som har placerats ombord den 1 juli 2005 eller senare ska uppfylla prestandanormerna i resolution MSC.149(77)³⁸. Även tvåvägs VHF-radiotelefonapparater som är fast monterade i en livräddningsfarkost ska uppfylla prestandanormer som motsvarar kraven i dessa resolutioner. (TSFS 2020:50)

Allmänna råd

Riktlinjer för installation av radioutrustning ombord finns i cirkulär COMSAR/Circ.32³⁹. (TSFS 2020:50)

³⁷ Resolution A.809(19), Performance standards for survival craft two-way VHF radiotelephone apparatus.

³⁸ Resolution MSC.149(77), Adoption of the revised Performance standards for survival craft two-way VHF radiotelephone apparatus.

³⁹ COMSAR/Circ.32, Harmonization of GMDSS requirements for radio installations on board SOLAS ships.

2.2 SART och AIS-SART

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

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

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

SART:ar ska uppfylla tillämpliga krav i resolution A.802(19)⁴⁰, ändrad genom MSC.247(83)⁴¹, och AIS-SART:ar ska uppfylla tillämpliga krav i resolution MSC.246(83)⁴². En av de SART:ar eller AIS-SART:ar som används får utgöras av den SART eller AIS-SART som krävs enligt tillämpliga regler om radioutrustning på fartyg. (*TSFS 2020:50*)

3 Nödsignalljus

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

4 Kommunikation och nödlarmsystem ombord

4.1 Det ska finnas en nödanordning, bestående av en fast eller bärbar utrustning eller bådadera, för tvåvägskommunikation mellan nödkontrollstationer, samlings- och embarkeringsstationer och andra strategiska platser ombord. (*TSFS 2020:50*)

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

⁴⁰ Resolution A.802(19), Performance standards for survival craft radar transponders for use in search and rescue operations.

⁴¹ MSC.247(83), Adoption of amendments to Performance standards for survival craft radar transponders for use in search and rescue operations (resolution A.802(19)).

⁴² MSC.246(83), Adoption of Performance standards for survival craft AIS search and rescue transmitters (AIS-SART) for use in search and rescue operations.

Allmänna råd

Utformning och installation av synliga delar av nödlarmsystem bör följa riktlinjerna i MSC.1/Circ.1418⁴³. (TSFS 2020:50)

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

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

5 Offentligt högtalarsystem på passagerarfartyg

5.1 Passagerarfartyg ska vara utrustade med ett offentligt högtalarsystem som, förutom att uppfylla tillämpliga regler om brandskydd på fartyg, även ska uppfylla kraven i 6.4.2. (TSFS 2020:50)

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

5.3 På passagerarfartyg ska det offentliga högtalarsystemet ha minst två slingor som ska vara betryggande åtskilda utefter hela längden och ha två separata och oberoende förstärkare. Offentliga högtalarsystem på passagerarfartyg ska installeras enligt MSC/Circ.808⁴⁴.

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

Allmänna råd

Vid kabeldragnin, placering, och val av ljud och färg på indikatorer för nödlarmsystem och offentliga högtalarsystem enligt 6.4 och 6.5, bör vägledningen i IMO-resolution A.1021(26)⁴⁵ följas.

Vid tillämpningen av 6.4 och 6.5 samt LSA-koden 7.2 bör de tolkningar som finns i IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1530⁴⁶ användas. (TSFS 2020:50)

⁴³ MSC.1/Circ.1418, Guidelines for the design and installation of a visible element to the general emergency alarm on passenger ships.

⁴⁴ MSC/Circ.808, Recommendations on performance standards for public address systems on passenger ships, including cabling.

⁴⁵ Resolution A.1021(26), Code on alerts and indicators, 2009.

⁴⁶ MSC.1/Circ.1530, Unified interpretations of SOLAS regulations III/6.4 and III/6.5 and section 7.2 of the LSA Code.

Regel 7

Personlig livräddningsutrustning

1 Livbojar

1.1 Livbojar som uppfyller kraven i LSA-koden 2.1.1

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

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

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

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

2 Räddningsvästar

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

1. På passagerarfartyg vars resor varar mindre än 24 timmar ska det finnas så många räddningsvästar för barn med en vikt under 15 kg, att antalet västar motsvarar minst 2,5 % av antalet passagerare.
2. På passagerarfartyg vars resor varar 24 timmar eller mer ska det finnas en räddningsväst för varje barn med en vikt under 15 kg.
3. Det ska finnas så många räddningsvästar för barn med en vikt mellan 15 och 43 kg, att antalet västar motsvarar minst 10 % av antalet passagerare ombord. Alternativt ska det finnas så många räddningsvästar, att varje barn med en vikt mellan 15 och 43 kg kan förses med en räddningsväst.
4. Det ska finnas tillräckligt många räddningsvästar för vakthavande personal och för användning vid avsides belägna stationer för livräddningsfarkoster. Räddningsvästar för vakthavande personal ska förvaras på bryggan, i maskinkontrollrum och på övriga bemannade vaktstationer.

5. Om räddningsvästar i vuxenstorlek som finns ombord, inte är utformade så att de passar personer som väger upp till 140 kg och har ett bröstmått på upp till 1750 mm, ska det finnas tillräckligt med lämpliga tillbehör ombord för att räddningsvästarna ska kunna spännas fast på sådana personer. (TSFS 2020:50)

Allmänna råd

Ytterligare rekommenderade åtgärder gällande räddningsvästar finns i IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1446/Rev.2¹. (TSFS 2020:50)

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

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

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

3 Räddningsdräkter och anti-exponeringsdräkter

Det ska finnas en räddningsdräkt som uppfyller kraven i LSA-koden 2.3 eller en anti-exponeringsdräkt som uppfyller kraven i LSA-koden 2.4 av lämplig storlek för varje person som ingår i en beredskapsbåts besättning eller i gruppen för det marina evakueringsystemet. Om fartyget endast trafikerar områden med varmt klimat där Transportstyrelsen anser att det inte behövs räddningsdräkter och anti-exponeringsdräkter, måste sådana skyddskläder inte medföras ombord.

Allmänna råd

Riktlinjer för bedömning av behovet av värmeisolerande skyddsutrustning i relation till omgivningens och vattnets temperatur finns i MSC/Circ.1046⁴⁷.

Riktlinjer för månatliga inspektioner respektive periodiska tester av räddningsdräkter och anti-exponeringsdräkter finns i IMO-cirkulär MSC/Circ.1047⁴⁸ respektive MSC/Circ.1114⁴⁹. (TSFS 2020:50)

⁴⁷ MSC/Circ.1046, Guidelines for the assessment of thermal protection.

⁴⁸ MSC/Circ.1047, Guidelines for monthly shipboard inspection of immersion suits and anti-exposure suits by ships' crews.

⁴⁹ MSC/Circ.1114, Guidelines for periodic testing of immersion suit and anti-exposure suit seams and closures.

Regel 8

Mönstringslista och nödanvisningar

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

Regel 9

Bruksanvisningar

- 1 Denna regel gäller alla fartyg.
- 2 På eller nära livräddningsfarkosterna och deras sjösättningsutrustning ska det finnas anslag eller skyltar som
 1. illustrerar hur utrustningens fungerar och hur den ska användas, och som ger relevanta instruktioner eller varningar,
 2. lätt kan ses i nödbelysning, och
 3. är försedda med symboler i enlighet med resolution A.1116(30)⁵⁰.

(TSFS 2020:50)

Regel 10

Bemanning av livräddningsfarkoster och övervakning

- 1 Denna regel gäller alla fartyg. I 4 kap. 30 och 33 §§ fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) finns grundläggande bestämmelser om bemanning av livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar. *(TSFS 2020:50)*

⁵⁰ Resolution A.1116(30), Escape route signs and equipment location markings.

- 2 Det ska finnas ett tillräckligt antal utbildade personer ombord för att samla och hjälpa icke utbildade personer.
- 3 Det ska finnas tillräckligt antal besättningsmedlemmar ombord för att hantera de livräddningsfarkoster och sjösättningsanordningar som krävs för att samtliga ombordvarande ska kunna överge fartyget. Dessa kan vara däcksbefäl eller certifierade personer.
- 4 Ett däcksbefäl eller en certifierad person ska utses till befäl för varje livräddningsfarkost som används. Transportstyrelsen kan, med hänsyn till resans art, antalet personer ombord och fartygets egenskaper, medge att även personer som är tränade i hantering och drift av livflotte utses till befäl för livflotte i stället för personer med ovanstående behörigheter. En ställföreträdare ska också utses då det gäller livbåtar.
- 5 Befälhavaren på livräddningsfarkosten ska ha en lista över dess besättning och ska se till att besättningen känner till sina uppgifter. I livbåtar ska även ställföreträdande befälhavaren ha en lista över livbåtens besättning.
- 6 För varje motordriven livräddningsfarkost ska det utses en person som kan sköta motorn och utföra mindre justeringar.
- 7 Fartygets befälhavare ska svara för att de personer som nämns under 2, 3 och 4 fördelas på rätt sätt till fartygets livräddningsfarkoster.

Regel 11

Samlings- och embarkeringsstationer

- 1 Livbåtar och livflottar för vilka godkända sjösättningsanordningar krävs ska placeras så nära bostads- och serviceutrymmen som möjligt.
- 2 Samlingsstationer ska förläggas nära embarkeringsstationerna. Varje samlingsstation ska ha tillräckligt stort fritt däcksutrymme för att rymma dem som har fördelats till stationen, dock minst 0,35 m² per person.
- 3 Samlings- och embarkeringsstationerna ska vara lätt tillgängliga från bostads- och arbetsutrymmena.
- 4 Samlings- och embarkeringsstationerna ska vara tillräckligt upplysta av ljus matat från nödkraftkällan.
- 5 Korridorer, trappor och utgångar som leder till samlings- och embarkeringsstationerna ska vara upplysta. Belysningen ska matas från nödkraftkällan. Evakueringsvägar till samlingsstationerna ska markeras med symbolen för samlingsstation enligt resolution A.1116(30)⁵¹. (TSFS 2020:50)
- 6 Samlings- och embarkeringsstationer för dävert- och frifallsjösatta livräddningsfarkoster ska vara så utformade att bårar kan placeras i livräddningsfarkosten.

⁵¹ Resolution A.1116(30), Escape route signs and equipment location markings.

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

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

Regel 12

Sjösättningsstationer

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

Regel 13

Placering av livräddningsfarkoster

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

5. så långt möjligt i säkert läge, skyddat från eld och explosion. I synnerhet ska livräddningsfarkoster på tankfartyg, med undantag av de livflottar som krävs i 31.1.4, inte förvaras ovanför lasttankar, sloptankar eller andra tankar som innehåller explosiv eller farlig last.

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

3 Livbåtar ska vara fästade i sjösättningsanordningen.

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

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

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

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

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

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

Regel 14

Placering av beredskapsbåtar

Beredskapsbåtar ska placeras

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

4. enligt kraven i regel 13, om den också är en livbåt.

Regel 15

Placering av marint evakueringsystem

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

Allmänna råd

Vid placering av marina evakueringsystem (MES) bör hänsyn tas till den tolkning av begreppet "öppningar" som följer av IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1397⁵². (TSFS 2020:50)

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

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

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

Regel 16

Sjösättnings- och ombordtagningsanordningar för livräddningsfarkoster

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

1. som embarkeras från en position på däck som ligger mindre än 4,5 m över fartygets vattenlinje vid minsta djupgående till sjöss och som har en massa av högst 185 kg, eller
2. som embarkeras från en position på däck som ligger mindre än 4,5 m över fartygets vattenlinje vid minsta djupgående till sjöss och som är stuvad för sjösättning direkt från stuvningsplatsen när fartyget har upp till 10° ogynnsamt trim och en slagsida på upp till 20° åt någondera sidan, eller

⁵² MSC.1/Circ.1397, Unified interpretation of SOLAS regulation III/15.1. Stowage of marine evacuation systems.

3. som medförs utöver de livräddningsfarkoster som finns för 200 % av totala antalet personer ombord på fartyget och som har en massa av högst 185 kg, eller
4. som medförs utöver de livräddningsfarkoster som finns för 200 % av totala antalet personer ombord på fartyget, är stuvade för sjösättning direkt från stuvningsplatsen när fartyget har upp till 10° ogynnsamt trim och en slagsida på upp till 20° åt någondera sidan, eller
5. som är avsedda att användas tillsammans med ett marint evakueringsystem, som uppfyller kraven i LSA-koden 6.2 och är stuvat för sjösättning direkt från stuvningsplatsen när fartyget har upp till 10° ogynnsamt trim och en slagsida på upp till 20° åt någondera sidan.

Allmänna råd

Lastfartyg under 85 meter bör vara utrustade med embarkeringslejdare på båda sidor enligt den tolkning av regel 16.1 som finns i IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1285⁵³. (TSFS 2020:50)

- 2 Varje livbåt ska föras med en anordning så att den kan sjösättas och återtas till utgångsläget ombord. Dessutom ska arrangemang finnas så att livbåten kan tas loss för underhåll av anordningen.
- 3 Anordningarna för att sjösätta och ta ombord livbåten ska vara sådana att operatören på fartyget kan se livräddningsfarkosten under hela sjösättningen och, när det gäller livbåtar, även vid ombordtagning.
- 4 Endast en typ av utlösningmekanism ska användas för likartade livräddningsfarkoster som finns ombord på fartyget.
- 5 Förberedelse och hantering av livräddningsfarkost vid sjösättningsstation får inte hindra att andra livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar vid andra stationer snabbt kan klargöras.
- 6 Där ginor används ska dessa vara så långa att livräddningsfarkosten når vattnet vid minsta djupgående till sjöss när fartyget har upp till 10° ogynnsamt trim och en slagsida på upp till 20° åt någondera sidan.
- 7 Under klargöring och sjösättning ska livräddningsfarkosten, dess sjösättningsanordning och sjösättningsområdet i vattnet vara tillfredsställande upplysta med ljus från nödkraftkällan.
- 8 Åtgärder ska vidtas för att förhindra utsläpp av vatten på livräddningsfarkosterna när fartyget överges.
- 9 Om det finns risk att livräddningsfarkosten kan skadas av fartygets stabiliseringsfenor ska utrustning finnas, som matas från en nödkraftkälla, som kan föra stabiliseringsfenorna in i fartyget. Indikatorer som matas från en nödkraftkälla ska finnas på bryggan för att visa stabiliseringsfenornas position.

⁵³ MSC.1/Circ.1285, Unified interpretation of SOLAS regulation III/16.1.

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

Regel 17

Anordningar för embarkering, sjösättning och ombordtagning av beredskapsbåtar

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

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

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

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

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

Regel 17-1

Räddning av personer som befinner sig i vattnet

1 På alla fartyg ska det finnas fartygsspecifika planer och förfaranden för räddning av personer som befinner sig i vattnet. I dessa planer och förfaranden ska hänsyn tas till de riktlinjer som utarbetats i IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1447⁵⁴. Planerna och förfarandena ska ange vilken utrustning som ska användas i räddningssyften och vilka åtgärder som ska vidtas för att minimera risken för ombordanställda som deltar i räddningsarbetet. (*TSFS 2020:50*)

2 Ro-ro-passagerarfartyg som uppfyller kraven i regel 26.4 ska anses uppfylla denna regel. (*TSFS 2020:50*)

⁵⁴ MSC.1/Circ.1447, Guidelines for the development of plans and procedures for recovery of persons from the water.

Regel 18

Linkastningsutrustning

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

Regel 19

Utbildning och övningar i hantering av nödsituationer

1 Denna regel gäller alla fartyg.

2 Kännedom om säkerhetsutrustning och praktiska övningar

2.1 Varje besättningsmedlem som har tilldelats uppgifter att utföra i nödsituationer ska vara väl förtrogen med dessa arbetsuppgifter innan resan påbörjas. (TSFS 2020:50)

2.2 På fartyg som går på resor där passagerarna beräknas vara ombord mer än 24 timmar, ska samling och övning med nypåstigna passagerare hållas före eller omedelbart efter avgång. Passagerarna ska instrueras i hur räddningsvästar används och i hur de själva ska agera i en nödsituation. (TSFS 2020:50)

2.3 När nya passagerare kommer ombord ska en säkerhetsgenomgång göras med dem omedelbart före eller omedelbart efter avgång. Genomgången ska omfatta de instruktioner som föreskrivs i 8.2 och 8.4 och ska aviseras muntligen på ett eller flera språk som passagerarna rimligen bör kunna förstå. Aviseringen ska gå ut i fartygets officiella högtalarsystem eller på motsvarande sätt, så att den rimligtvis uppfattas av de passagerare som ännu inte hört den under resan. Genomgången kan inkluderas i den övning som föreskrivs i 2.2. Informationsblad eller anslag, eller videoprogram som visas på fartygets videoskärmar kan användas som komplement till genomgången, men får inte ersätta aviseringen. (TSFS 2020:50)

3 Övningar

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

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

3.3 Besättningsmedlemmar med ansvar för att gå in i och rädda personer i slutna utrymmen ska delta i övningar i ingång och räddning i slutna utrym-

men. Sådana övningar ska hållas ombord på fartyget minst en gång varannan månad. (TSFS 2020:50)

3.4 Övningar i att överge fartyget

3.4.1 Varje övning i att överge fartyget ska omfatta

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

(TSFS 2020:50)

3.4.2 Om det är praktiskt möjligt när flera övningar följer på varandra, ska man undvika att fira ned samma livbåt vid nedsänkningen av livbåt enligt 3.4.1.5. (TSFS 2020:50)

3.4.3 Med undantag av vad som föreskrivs i 3.4.4 och 3.4.5 ska varje livbåt sjösättas med eller utan ombordvarande och köras i sjön med sin tilldelade besättning ombord minst en gång var tredje månad i samband med övning i att överge fartyget. (TSFS 2020:50)

3.4.4 Om livbåten sjösätts genom fritt fall ska besättningsmedlemmarna minst en gång var tredje månad i samband med övning i att överge fartyget borda livbåten, spänna fast sig själva i sätena och inleda sjösättningsproceduren. Besättningen ska dock endast utföra den del av proceduren som föregår frigöringen av livbåten; utlösningskroken ska inte frigöras. Livbåten ska sedan sjösättas genom fritt fall med nödvändig besättning ombord, eller firas ned i vattnet med en sekundär anordning med eller utan sin tilldelade besättning. I båda fallen ska livbåten därefter köras i sjön med sin tilldelade besättning. Med högst sex månaders intervall ska man antingen sjösätta livbåten genom fritt fall med bara den tilldelade besättningen ombord, eller göra en simulerad sjösättning i enlighet med anvisningarna i IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1578⁵⁵. (TSFS 2020:50)

⁵⁵ MSC.1/Circ.1578, Guidelines on safety during abandon ship drills using lifeboats.

3.4.5 För fartyg på korta internationella resor får Transportstyrelsen medge undantag från kravet om att sjösätta livbåtarna minst en gång var tredje månad, om fartygets förtöjningsanordningar och resmönster inte medger sjösättning av livbåtarna på fartygets ena sida. Samtliga livbåtar på fartygets båda sidor ska dock firas ned minst en gång var tredje månad och sjösättas minst en gång om året. (TSFS 2020:50)

3.4.6 Så långt det är praktiskt möjligt ska sådana beredskapsbåtar som inte också är livbåtar, sjösättas varje månad med sin särskilt tilldelade besättning ombord och köras i sjön. Detta krav ska under alla förhållanden uppfyllas minst en gång var tredje månad. (TSFS 2020:50)

3.4.7 Om sjösättningsövning med livbåt och beredskapsbåt hålls då fartyget är under gång till sjöss ska hänsyn tas till den ökade risken, och övningen får endast genomföras i skyddade vatten och under övervakning av ett befäl som har erfarenhet av sådana övningar. (TSFS 2020:50)

3.4.8 Om ett fartyg är utrustat med marina evakueringsystem ska övningarna omfatta praktisk träning av de rutiner som finns för att använda systemen fram till tidpunkten precis före den verkliga utlösningen av systemen. Dessutom ska alla besättningsmedlemmar som ingår i systemen så långt det är möjligt tränas ytterligare genom att delta vid en fullskalig utlösning av ett liknande system i vatten – antingen ombord eller i land – med intervaller som inte är längre än två år och i inget fall längre än tre år. Denna träning kan ske i samband med de utlösningar av system som föreskrivs i 20.8.2. (TSFS 2020:50)

Allmänna råd

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

Ytterligare rekommenderade åtgärder gällande övningar finns i IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1446/Rev.2⁵⁶. (TSFS 2020:50)

3.4.9 Nödbelysning för samling och övergivande ska testas vid varje övning i att överge fartyget. (TSFS 2020:50)

3.5 Brandövningar

3.5.1 Brandövningar bör planeras så att regelbundna övningar genomförs för de olika nödsituationer som kan uppstå beroende på typ av fartyg och last. (TSFS 2020:50)

3.5.2 Varje brandövning ska omfatta

1. anmälan till stationen och förberedelser för de uppgifter som beskrivs i mönstringslistan enligt regel 8,
2. start av en brandpump och sprutning med minst två vattenstrålar för att visa att systemet är i funktion,

⁵⁶ MSC.1/Circ.1446/Rev.2, Recommended interim measures for passenger ship companies to enhance the safety of passenger ships.

3. kontroll av brandmansutrustning och annan personlig livräddningsutrustning,
4. kontroll av relevant kommunikationsutrustning,
5. funktionskontroll av vattentäta dörrar, branddörrar, brandspjäll samt huvudingångar och huvudutgångar i ventilationsystemen i övningsområdet, och
6. kontroll av arrangemang som krävs för övergivande av fartyget.

(TSFS 2020:50)

3.5.3 Den utrustning som använts vid övningar ska utan dröjsmål återställas till fullt brukbart skick, och fel och brister som upptäckts vid övningarna ska åtgärdas snarast. *(TSFS 2020:50)*

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

3.6.1 Övningar i ingång och räddning i slutna utrymmen bör planeras och utföras på ett säkert sätt, med beaktande av rekommendationer i resolution A.1050(27)⁵⁷. *(TSFS 2020:50)*

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

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

(TSFS 2020:50)

Allmänna råd

Riktlinjer för mätning av atmosfär i slutna utrymmen finns i MSC.1/Circ.1477⁵⁸. (TSFS 2020:50)

4 Övning och instruktioner ombord

4.1 Träning ombord i att använda fartygets livräddningsutrustning, inklusive utrustning i livräddningsfarkoster, samt att använda fartygets brandsläckningsredskap ska ske snarast och inte senare än två veckor efter det att besättningen gått ombord. Om en besättningsmedlem går på ett ordinarie roterande schema på fartyget ska sådan träning ske inom två veckor efter den första påmönstringen. Instruktioner om hur man använder utrust-

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

⁵⁸ MSC.1/Circ.1477, Guidelines to facilitate the selection of portable atmosphere testing instruments for enclosed spaces as required by SOLAS regulation XI-1/7.

ningen för brandsläckning och livräddning samt för överlevnad till sjöss ska ges med samma intervall som övningarna. Individuell instruktion kan täcka olika delar av fartygets livräddningsutrustning och brandsläckning, men all denna utrustning ska omfattas inom en period av två månader.

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

1. handhavande och användning av fartygets uppblåsbara livflottar,
2. problem med hypotermi, första hjälpen, behandling av hypotermi och andra lämpliga första hjälpen-åtgärder,
3. särskilda instruktioner som är nödvändiga när fartygets livräddningsutrustning ska användas i hårt väder och svår sjö,
4. handhavande och användning av brandsläckningsutrustning, och
5. risker förknippade med slutna utrymmen, och rutiner ombord för hur man går in i sådana utrymmen på ett säkert sätt; med beaktande av riktlinjerna i resolution A.1050(27)⁵⁹.

(TSFS 2020:50)

4.3 Utbildning ska ges ombord i hur man använder livflottarsjösatta med hjälp av dävert. Denna utbildning ska ges med högst fyra månaders på varje fartyg med sådan utrustning. Om möjligt ska utbildningen inkludera uppblåsning och firming av en livflotte. Denna flotte kan vara en specialflotte, avsedd endast för utbildning, som inte ingår i fartygets livräddningsutrustning. En sådan specialflotte ska vara tydligt märkt. *(TSFS 2020:50)*

5 Dokumentation

Datum för mönstringar; detaljer om övningar i att överge fartyget och brandövningar; övningar i att gå in i och rädda personer i slutna utrymmen; övningar med annan livräddningsutrustning; och utbildning ombord ska dokumenteras i skeppsdagboken. Om mönstring och övningar eller utbildningspass inte genomförs i sin helhet på utsatt tid, ska omständigheterna kring detta och omfattningen av den mönstring och de övningar eller utbildningspass som görs noteras i dagboken. *(TSFS 2020:50)*

Regel 20

Driftsberedskap, underhåll och inspektioner

- 1 Denna regel gäller alla fartyg.

⁵⁹ Resolution A.1050(27), Revised Recommendations for entering enclosed spaces aboard ships.

2 Driftsberedskap

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

3 Underhåll

3.1 För att det ska kunna säkerställas att livräddningsutrustningen är tillförlitlig, ska den genomgå underhåll, provning och inspektioner. *(TSFS 2020:50)*

3.2 Det ska finnas instruktioner för sådant underhåll av livräddningsutrustning som ska utföras ombord. Instruktionerna ska uppfylla kraven i regel 36, och underhållet ska göras enligt dessa instruktioner. *(TSFS 2020:50)*

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

4 Underhåll av ginor

Ginor som används vid sjösättning ska genomgå regelbundna inspektioner. Särskild hänsyn ska då tas till de delar av ginorna som passerar genom blockskivor. Ginorna ska bytas ut när de är utslitna eller med högst fem års intervall, beroende på vilket som inträffar först. *(TSFS 2020:50)*

5 Reservdelar och reparationsutrustning

Det ska finnas reservdelar och reparationsutrustning för livräddningsutrustning och tillhörande komponenter som är utsatta för stor förslitning eller som förbrukas snabbt och därför ska ersättas regelbundet. *(TSFS 2020:50)*

6 Veckoinspektion

Följande test och inspektioner ska göras varje vecka, och en test- eller inspektionsrapport ska föras in i skeppsdagboken.

1. Alla livräddningsfarkoster, beredskapsbåtar och sjösättningsanordningar ska inspekteras visuellt för att säkerställa att de är klara för användning. Inspektionen ska inkludera men inte begränsas till kontroll av krokarnas skick och deras fastsättning i livbåtarna samt kontroll av att de belastade utlösninganordningarna är riktigt och fullständigt återställda.
2. Alla motorer i liv- och beredskapsbåtar samt i sjösättningsanordningar ska köras i minst 3 minuter, förutsatt att den omgivande temperaturen överstiger den minimitemperatur som krävs för att starta och köra motorn. Under denna tid ska det fastställas att växellådan och dess reglage fungerar tillfredsställande. Om en beredskapsbåt är utrustad med utombordsmotor, vilken inte kan köras i mer än 3 minuter med propellern ovanför vattenytan, bör man se till att en lämplig mängd vatten finns till hands.
3. Om väder- och sjöförhållandena tillåter, ska livbåtar på lastfartyg svängas ut från stuvningsläget i den utsträckning som är nödvändig för att visa att sjösättningsanordningarnas funk-

tion är tillfredställande; livbåtarna ska då inte ha några personer ombord. Frifallslivbåtar är undantagna.

4. Det allmänna nödlarmsystemet ska testas.
(TSFS 2020:50)

7 Månatlig inspektion

7.1 Om väder- och sjöförhållandena tillåter, ska alla livbåtar, utan ombordvarande, svängas ut från stuvningsläget. Livbåtar utrustade för sjösättning genom fritt fall är undantagna. (TSFS 2020:50)

7.2 Livräddningsredskap och livbåtsutrustning ska inspekteras varje månad enligt den checklista som krävs i 36.1, för att säkerställa att de är kompletta och i god ordning. En inspektionsrapport ska föras in i skeppsdagboken. (TSFS 2020:50)

Allmänna råd

Riktlinjer för månatliga inspektioner respektive periodiska tester av räddningsdräkter och anti-exponeringsdräkter finns i IMO-cirkulär MSC/Circ.1047⁶⁰ respektive MSC/Circ.1114⁶¹. (TSFS 2020:50)

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

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

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

Om det inte är möjligt att genomföra service med 12 månaders intervall enligt första stycket 1, kan Transportstyrelsen förlänga denna period till 17 månader. (TSFS 2020:50)

Allmänna råd

Riktlinjer för vad som bör testas vid service av uppblåsbara livflottar finns i resolution A.761(18)⁶², ändrad genom resolutionerna MSC.55-(66)⁶³ och MSC.388(94)⁶⁴.

⁶⁰ MSC/Circ.1047, Guidelines for monthly shipboard inspection of immersion suits and anti-exposure suits by ships' crews.

⁶¹ MSC/Circ.1114, Guidelines for periodic testing of immersion suit and anti-exposure suit seams and closures.

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

⁶³ MSC.55(66), Adoption of amendments to the Recommendation on conditions for the approval of servicing stations for inflatable liferafts (Resolution A.761(18)).

Bestämmelser om serviceintervall finns i cirkulär MSC/Circ.-955⁶⁵. (TSFS 2020:50)

8.2 Återkommande aktivering av marina evakueringsystem

Utöver eller i anslutning till de servicetillfällen för marina evakuerings-system som föreskrivs i 8.1, ska varje marint evakuerings-system aktiveras enligt ett roterande schema med högst 6 års intervall. (TSFS 2020:50)

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

1. det kan säkerställas att anordningarna, med förlängda serviceintervall, uppnår samma standard som existerande anordningar,
2. livflottesystemet kontrolleras ombord i enlighet med 8.1.1 av en godkänd servicestation, och
3. anordningarna med högst 5 års intervall genomgår service i enlighet med riktlinjerna i resolution A.761(18)⁶⁶, ändrad genom resolutionerna MSC.55(66)⁶⁷ och MSC.388(94)⁶⁸.
(TSFS 2020:50)

8.4 All reparation och allt underhåll av uppblåsbara beredskapsbåtar ska utföras enligt tillverkarens instruktioner. Nödreparationer får utföras ombord på fartyget, medan reparationer av bestående art ska utföras av en godkänd servicestation. (TSFS 2020:50)

9 Regelbunden service av hydrostatiska utlösningsanordningar

Hydrostatiska utlösningsanordningar som inte är av engångstyp ska genomgå service

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

Om det inte är möjligt att genomföra service med 12 månaders intervall enligt första stycket 1, kan Transportstyrelsen förlänga denna period till 17 månader. (TSFS 2020:50)

⁶⁴ MSC.388(94), Amendment to the Recommendation on conditions for the approval of servicing stations for inflatable liferafts (Resolution A.761(18)).

⁶⁵ MSC/Circ.955, Servicing of life-saving appliances and radiocommunication equipment under the harmonized system of survey and certification (HSSC).

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

⁶⁷ MSC.55(66), Adoption of amendments to the Recommendation on conditions for the approval of servicing stations for inflatable liferafts (Resolution A.761(18)).

⁶⁸ MSC.388(94), Amendment to the Recommendation on conditions for the approval of servicing stations for inflatable liferafts (Resolution A.761(18)).

Allmänna råd

*Bestämmelser om serviceintervall finns i cirkulär MSC/Circ.955⁶⁹.
(TSFS 2020:50)*

10 Märkning av förvaringsplatser

Containrar, konsoler, ställningar och andra liknande förvaringsplatser för livräddningsutrustning ska märkas med symboler i enlighet med resolution A.1116(30)⁷⁰ så att det framgår vilken utrustning som finns på just den platsen och för vilket ändamål. Om mer än en typ av utrustning förvaras på platsen ska även antalet anges. (TSFS 2020:50)

11 Underhåll, noggrann kontroll, driftstestning, överhalning och reparation av livbåtar och beredskapsbåtar samt snabba beredskapsbåtar, livflottar och sjösättnings- och utlösningssystem

11.1 Sjösättningsanordningar ska

1. genomgå noggrann kontroll vid den årliga besiktningen avseende säkerhetsutrustningscertifikatet, och
2. efter kontrollen i 11.1.1 genomgå ett dynamiskt test av vinschbromsen vid maximal sänkingshastighet. Den belastning som ska användas ska vara livräddningsfarkostens eller beredskapsbåtens massa utan ombordvarande. Med ett intervall som inte överstiger fem år ska testet dock genomföras med en provbelastning av 1,1 gånger vikten av livräddningsfarkosten eller beredskapsbåten med fullt antal personer och utrustning.
(TSFS 2020:50)

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

1. Samtliga ska genomgå noggrann kontroll och driftstestning vid den årliga besiktning som föreskrivs i kapitel 4 i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:27) om certifikat och tillsyn inom sjöfartsområdet.
2. Utlösningssystem som löser ut vid belastning (on-load release gear) ska, vid varje överhalning, driftstestas med en belastning som motsvarar 1,1 gånger båtens totala massa när den är fullt lastad med personer och utrustning. Sådan överhalning och driftstestning ska göras minst en gång vart femte år.
3. Trots det som sägs i 11.2.2, ska frifallslivbåtars utlösningssystem driftstestas antingen genom fritt fall med endast

⁶⁹ MSC/Circ.955, Servicing of life-saving appliances and radiocommunication equipment under the harmonized system of survey and certification (HSSC).

⁷⁰ Resolution A.1116(30), Escape route signs and equipment location markings.

driftsbesättning ombord eller genom test utan att frigöra livbåten. Testet ska genomföras i enlighet med de krav gällande underhåll, noggrann kontroll, driftstestning, överhalning och reparation, som finns i IMO-resolution MSC.402(96)⁷¹. Testet behöver dock inte göras av en godkänd servicefirma.

(TSFS 2020:50)

11.3 För firingsbara livflottor med automatiska utlösningskrokar gäller följande:

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

(TSFS 2020:50)

Allmänna råd

Riktlinjer för provning av livräddningsutrustning finns i IMO-resolution A.689(17)⁷², ändrad genom resolution MSC.54(66)⁷³ och cirkulär MSC/Circ.596⁷⁴, MSC/Circ.596/-Corr.1⁷⁵, MSC/Circ.615⁷⁶ och MSC/Circ.809⁷⁷, och för livräddningsutrustning installerad ombord på fartyg den 1 juli 1999 eller senare i IMO-resolution MSC.81(70)⁷⁸.

(TSFS 2020:50)

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

(TSFS 2020:50)

⁷¹ MSC.402(96), Requirements for maintenance, thorough examination, operational testing, overhaul and repair of lifeboats and rescue boats, launching appliances and release gear.

⁷² A.689(17), Recommendation on testing of life-saving appliances.

⁷³ MSC.54(66), Adoption of amendments to the Recommendation on testing of life-saving appliances (resolution A.689(17)).

⁷⁴ MSC/Circ.596, Amendments to the Recommendation on testing of life-saving appliances (A.689 (17)).

⁷⁵ MSC/Circ.596/Corr.1, Amendments to the Recommendation on testing of life-saving appliances (A.689 (17)).

⁷⁶ MSC/Circ.615, Amendments to the Recommendation on testing of life-saving appliances (A.689(17)).

⁷⁷ MSC/Circ.809, Recommendation for canopied reversible liferafts, automatically self-righting liferafts and fast rescue boats, including testing, on ro-ro passenger ships.

⁷⁸ MSC.81(70), Revised recommendation on testing of life-saving appliances.

11.5 Den noggranna kontrollen, drifttestningen och överhalningen samt det underhåll och den reparation som beskrivs i punkterna 11.1–11.4 ska utföras i enlighet med kraven i IMO-resolution MSC.402(96)⁷⁹ och i enlighet med de instruktioner som ska finnas ombord enligt regel 36, men behöver inte utföras av en godkänd servicefirma. (*TSFS 2020:50*)

⁷⁹ MSC.402(96), Requirements for maintenance, thorough examination, operational testing, overhaul and repair of lifeboats and rescue boats, launching appliances and release gear.

Sektion II - passagerarfartyg

(Särskilda bestämmelser)

Regel 21

Livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar

1 Livräddningsfarkoster

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

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

1.2 Passagerarfartyg som går på korta internationella resor ska medföra

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

vara den som föreskrivs i 1.2.1 eller likvärdig, godkänd anordning som kan användas på båda sidorna. Stuvningen av dessa livflottar behöver inte uppfylla kraven i 13.5.

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

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

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

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

2 Beredskapsbåtar

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

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

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

3 Eskortering av livflottar

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

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

Regel 22

Personlig livräddningsutrustning

1 Livbojar

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

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

(TSFS 2020:50)

1.2 Trots det som föreskrivs i 7.1.3 ska passagerarfartyg med en längd om högst 60 m ha minst 6 livbojar med självtändande ljus. (TSFS 2020:50)

2 Räddningsvästar

2.1 Utöver de räddningsvästar som föreskrivs i regel 7.2 ska varje passagerarfartyg ha räddningsvästar för minst 5 % av det totala antalet personer ombord. Dessa räddningsvästar ska vara placerade väl synligt på däck eller vid samlingsstationer. (TSFS 2020:50)

2.2. Om räddningsvästar för passagerare är placerade i hytter långt från direkta passager mellan allmänna utrymmen och samlingsstationer, ska de extra räddningsvästar för dessa passagerare som krävs under 7.2.2, placeras antingen i de allmänna utrymmena, vid samlingsstationerna eller i direkta passager mellan dessa. Räddningsvästarna ska förvaras så att utdelning och påtagning av västarna inte hindrar passagerarna från att förflytta sig på ett ordnat sätt till samlingsstationer och stationer för embarkering av livräddningsfarkoster. (TSFS 2020:50)

3 Ljus på räddningsvästar

3.1 På passagerarfartyg ska alla räddningsvästar vara försedda med ett ljus som uppfyller kraven i LSA-koden 2.2.3. (TSFS 2020:50)

Allmänna råd

Ytterligare rekommenderade åtgärder gällande räddningsvästar finns i IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1446/ Rev.2⁸⁰.

(TSFS 2020:50)

4 Räddningsdräkter och termiska skydd

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

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

(TSFS 2020:50)

Allmänna råd

Riktlinjer för bedömning av behovet av värmeisolerande skyddsutrustning i relation till omgivningens och vattnets temperatur finns i MSC/Circ.1046⁸¹. (TSFS 2020:50)

Regel 23

Anordningar för embarkering av livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar

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

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

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

⁸⁰ MSC.1/Circ.1446/Rev.2, Recommended interim measures for passenger ship companies to enhance the safety of passenger ships.

⁸¹ MSC/Circ.1046, Guidelines for the assessment of thermal protection.

embarkeringsdäck ska anordningarna vara sådana att också beredskapsbåten kan embarkeras och sjösättas från embarkeringsdäcket.

Regel 24

Placering av livräddningsfarkost

Vid beräkning av den höjd där livräddningsfarkoster på passagerarfartyg placeras, ska hänsyn tas till kraven i 13.1.2, liksom de räddningsåtgärder (utrymningsvägar) som krävs enligt tillämpliga regler om brandskydd på fartyg meddelade med stöd av 2 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)⁸², fartygets storlek och de väderförhållanden som kan råda i det tänkta fartområdet. När en däcksjösatt livräddningsfarkost är i embarkeringsläge ska däcksnocken om möjligt inte vara mer än 15 m över vattenlinjen när fartyget är i minsta djupgående till sjöss.

Regel 25

Samlingsstationer

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

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

Regel 26

Särskilda bestämmelser för ro-ro-passagerarfartyg

1 Denna regel gäller alla ro-ro-passagerarfartyg. (TSFS 2020:50)

2 Livflottar

2.1 Livflottar på ro-ro-passagerarfartyg, ska betjänas av ett marint evakueringsystem som uppfyller kraven i LSA-koden 6.2 eller sjösättningsanordningar som uppfyller kraven i LSA-koden 6.1.5. Dessa anordningar ska vara jämnt fördelade på varje sida av fartyget. (TSFS 2020:50)

2.2 Alla livflottar på ro-ro-passagerarfartyg ska vara försedda med en anordning för fri uppflytning som uppfyller kraven i 13.4. (TSFS 2020:50)

2.3 Alla livflottar på ro-ro-passagerarfartyg ska ha en äntringsramp som uppfyller kraven i LSA-koden 4.2.4.1 eller 4.3.4.1. (TSFS 2020:50)

⁸² SOLAS 74, kapitel II-2, regel 13. För fartyg byggda före den 1 juli 2002 gäller regel 28.

2.4 Alla livflottor på ett ro-ro-passagerarfartyg ska vara antingen automatiskt självupprättande eller av en täckt, vändbar typ som är stadig i sjögång och kan hanteras säkert oavsett vilken sida som är uppåt. Alternativt ska fartyget, utöver föreskrivet antal livflottor, ha automatiskt självupprättande livflottor som uppfyller kraven i cirkulär MSC/Circ.809⁸³, ändrad genom MSC/Circ.809/Add.1⁸⁴, eller täckta, vändbara livflottor med sådan sammanlagd kapacitet att de rymmer minst 50 % av de personer som inte får plats i livbåtarna. Tilläggskapaciteten av livflottor ska bestämmas utifrån skillnaden mellan det totala antalet personer ombord och antalet personer som ryms i livbåtarna. (*TSFS 2020:50*)

2.5 Var fjärde livflotte på ro-ro-passagerarfartyg ska vara försedd med en SART eller AIS-SART. Den ska vara så installerad att dess antenn befinner sig mer än 1 meter över vattenytan när livflotten är i utvecklat tillstånd. På automatiskt självupprättande livflottor ska dock SART:arna eller AIS-SART:arna vara installerade så att överlevande lätt kommer åt dem och antennerna lätt kan fällas upp. Varje SART eller AIS-SART ska vara installerad så att den kan fällas upp manuellt när livflotten är i utvecklat tillstånd. Behållare som innehåller livflottor utrustade med SART:ar eller AIS-SART:ar ska ha tydlig märkning som talar om detta. (*TSFS 2020:50*)

3 Snabbgående beredskapsbåtar

3.1 Minst en av beredskapsbåtarna på ett ro-ro-passagerarfartyg ska vara av en snabbgående typ som uppfyller kraven i LSA-koden 5.1.4. (*TSFS 2020:50*)

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

3.3 För varje snabb beredskapsbåt ska minst två besättningar utbildas och tränas regelbundet dels enligt kraven i resolution A.771(18)⁸⁵ och dels enligt kraven för en certifierad person, inklusive alla aspekter på räddning, handhavande, manövrering och drift av dessa båtar under olika förhållanden och träning i att räta upp dem efter kantring.

4 Räddningshjälpmedel (Means of rescue)

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

⁸³ MSC/Circ.809, Recommendation for canopied reversible liferafts, automatically self-righting liferafts and fast rescue boats, including testing, on ro-ro passenger ships.

⁸⁴ MSC/Circ.809/Add.1, Addendum to the Recommendation for canopied reversible liferafts, automatically self-righting liferafts and fast rescue boats, including testing, on ro-ro passenger ships.

⁸⁵ Resolution A.771(18), Recommendation on training requirements for crews of fast rescue boats samt till STCW-koden, sektion A-VI/2 och tabell A-VI/2-2.

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

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

Allmänna råd

Riktlinjer för vilka prestandakrav räddningshjälpmedel (Means of Rescue) bör uppfylla finns i MSC/Circ.810⁸⁶.

5 Räddningsvästar

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

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

Regel 27

Information om passagerare

1 Alla personer ombord på ett passagerarfartyg ska räknas före avgång. (TSFS 2020:50)

2 Information om personer som i förväg har meddelat att de har behov av speciell vård eller assistans i nödsituationer, ska registreras och före avgång delges befälhavaren. (TSFS 2020:50)

3 Namn och kön på alla ombord, med uppdelning i vuxna, barn och spädbarn, ska registreras i sjöräddningssyfte. (TSFS 2020:50)

4 Den information som krävs enligt 1, 2 och 3 ska finnas i land och vid behov snabbt göras tillgänglig för sjöräddningen. (TSFS 2020:50)

5 Transportstyrelsen kan medge undantag från kravet på passagerarregistrering för passagerarfartyg vars resor enligt tidtabell innebär att det blir praktiskt besvärligt att upprätta sådana register. (TSFS 2020:50)

6 Fartyg som omfattas av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2016:102) om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg ska i stället för vad som sägs i 1–5 uppfylla kraven i den föreskriften. (TSFS 2020:50)

⁸⁶ MSC/Circ.810, Recommendation on means of rescue on ro-ro passenger ships.

Regel 28

Landnings- och hämtningsområden för helikoptrar

1 På alla ro-ro-passagerarfartyg ska det finnas en helikopterhämtningsplats som uppfyller kraven i IAMSAR-manualen⁸⁷. (TSFS 2020:50)

2 På ro-ro-passagerarfartyg som är 130 m eller längre ska det finnas en godkänd helikopterlandningsplats. (TSFS 2020:50)

Allmänna råd

Helikopterlandningsplats på ro-ro-passagerarfartyg bör vara utformad enligt cirkulär MSC/Circ.895⁸⁸, ändrad genom MSC/Circ.1524⁸⁹.

Hänsyn bör även tas till cirkulär MSC/Circ.1431⁹⁰, som innehåller riktlinjer för godkännande av skumsläckningsutrustning vid helikopterlandningsplats.

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

(TSFS 2020:50)

Regel 29

Beslutsstöd för befälhavare på passagerarfartyg.

1 Denna regel gäller alla passagerarfartyg.

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

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

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

⁸⁷ The International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Volume III (IAMSAR Manual).

⁸⁸ MSC/Circ.895, Recommendation on helicopter landing areas on ro-ro passenger ships. ⁸⁹ MSC/Circ.1524, Amendments to the Recommendation on helicopter landing areas on ro-ro passenger ships (MSC/Circ.895).

⁸⁹ MSC/Circ.1524, Amendments to the Recommendation on helicopter landing areas on ro-ro passenger ships (MSC/Circ.895).

⁹⁰ MSC/Circ.1431, Guidelines for the approval of helicopter facility foam fire-fighting appliances.

7. hjälp till andra fartyg vid nödsituationer.

Allmänna råd

Riktlinjer för hur ett beslutsstöds nödplan eller nödplaner bör vara utformade finns i resolution A.852(20)⁹¹.

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

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

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

Regel 30

Övningar

1 Denna regel gäller alla passagerarfartyg.

2 Övning i att överge fartyget och brandövning ska genomföras varje vecka. Hela besättningen behöver inte delta i varje övning, men varje besättningsmedlem måste delta i en övning i att överge fartyget och en brandövning varje månad, enligt 19.3.2. Passagerare ska så långt som möjligt uppmanas att delta i dessa övningar. (TSFS 2020:50)

Allmänna råd

Ytterligare rekommenderade åtgärder gällande övningar finns i IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1446/Rev.2⁹². (TSFS 2020:50)

3 Skadekontrollövningar ska genomföras enligt SOLAS II-1/19-1. (TSFS 2020:50)

⁹¹ Resolution A.852(20), Guidelines for a structure of an integrated system of contingency planning for shipboard emergencies.

⁹² MSC.1/Circ.1446/Rev.2, Recommended interim measures for passenger ship companies to enhance the safety of passenger ships.

Sektion III - lastfartyg

(Särskilda bestämmelser)

Regel 31

Livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar

1 Livräddningsfarkost

1.1 Lastfartyg ska medföra

1. en eller flera helt täckta livbåtar, som uppfyller kraven i LSA-koden 4.6, med kapacitet att på varje sida av fartyget rymma totala antalet ombordvarande, och
2. en eller flera uppblåsbara eller hårda livflottar, som uppfyller kraven i LSA-koden 4.2 eller 4.3, med en vikt understigande 185 kg och placerade så att de lätt kan flyttas från sida till sida på samma däcksnivå, med sådan sammanlagd kapacitet att de rymmer alla ombordvarande. Om livflotten/-flottarnas vikt är 185 kg eller mer och de inte är placerade så att de lätt kan flyttas från sida till sida på samma däcksnivå, ska totala kapaciteten på varje sida vara tillräcklig för att rymma samtliga ombordvarande. (TSFS 2010:71)

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

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

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

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

kapacitet på varje sida av fartyget rymmer 150 % av det totala antalet personer ombord,

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

1.4 På ett lastfartyg där det horisontella avståndet från den yttersta änden av fören eller aktern till den närmaste livräddningsfarkosten är mer än 100 m, ska det, utöver de livflottar som föreskrivs i 1.1.2 och 1.2.2, finnas en livflotte placerad så långt som möjligt föröver eller akteröver, eller en livflotte placerad så långt som möjligt föröver och en annan så långt som möjligt akteröver. Sådana livflottar får vara säkert surrade så att de kan lösgöras manuellt och behöver inte vara av den typ som kan sjösättas med en godkänd sjösättningsanordning. (TSFS 2020:50)

Allmänna råd

Sådana livflottar som krävs enligt 31.1.4 bör betraktas som avsides placerade livräddningsfarkoster enligt regel 7.2.1.4. Området där dessa är stuvade bör vara utrustat och beläget i enlighet med cirkulär MSC.1/Circ.1490/Rev.1⁹³. (TSFS 2020:50)

1.5 Med undantag av den livräddningsfarkost som avses i 16.1.1, ska alla livräddningsfarkoster som behövs för att alla ombord ska kunna överge fartyget, kunna sjösättas med full last av personer och utrustning inom 10 minuter från det att signalen för att överge fartyget har ljudit. (TSFS 2020:50)

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

1.7 Olje-, kemikalie- och gastanfartyg som transporterar gods med en flampunkt under 60°C, fastställt genom prov med sluten behållare, ska medföra brandskyddade livbåtar som uppfyller kraven i LSA-koden 4.9 i stället för helt täckta livbåtar som uppfyller kraven i LSA-koden 4.6.

⁹³ MSC.1/Circ.1490/Rev.1, Revised unified interpretation of SOLAS regulation III/31.1.4 (MSC.1/CIRC.1490).

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

2 Beredskapsbåtar

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

Regel 32

Personlig livräddningsutrustning

1 Livbojar

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

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

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

2 Ljus på räddningsvästar

2.1 Detta avsnitt gäller alla lastfartyg.

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

3 Räddningsdräkter

3.1 Detta avsnitt gäller alla lastfartyg.

3.2 På bulkfartyg ska det för varje person ombord finnas en räddningsdräkt i lämplig storlek som uppfyller kraven i LSA-koden 2.3. Räddningsdräkter krävs inte på andra fartyg, förutsatt att fartyget i fråga uteslutande trafikerar områden i varmt klimat där Transportstyrelsen inte anser att sådan utrustning är nödvändig. (*TSFS 2020:50*)

Allmänna råd

Riktlinjer för bedömningen om värmeisolerande skyddsutrustning i relation till omgivningens och vattnets temperatur finns i IMO-cirkulär MSC/Circ.1046⁹⁴. (TSFS 2020:50)

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

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

3.5 De räddningsdräkter som föreskrivs i denna regel får användas för att uppfylla kraven i 7.3. (TSFS 2020:50)

Regel 33

Anordningar för embarkering och sjösättning av livräddningsfarkoster

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

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

⁹⁴ MSC/Circ.1046, Guidelines for the assessment of thermal protection.

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

Regel 34

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

Sektion V – Övrigt

Regel 35

Utbildningshandbok och hjälpmedel för utbildning ombord

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

16. Räddningsmetoder, inklusive användning av redskap för räddning från helikopter (bälten, korgar, bårar), livräddningsstol och landbase-rad livräddningsutrustning samt fartygets linkastare.
17. Alla övriga funktioner upptagna i mönstringslistan och nödinstruktioner.
18. Instruktioner för nödreparation av livräddningsutrustning.

4 Varje fartyg som är utrustat med ett marint evakueringsystem ska ha hjälpmedel för ombordförlagd utbildning i hur man använder systemet. (TSFS 2020:50)

5 Utbildningshandboken ska vara skriven på fartygets fastställda arbetspråk.

Regel 36

Instruktioner för underhåll ombord

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

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

(TSFS 2020:50)

Allmänna råd

Riktlinjer för framtagande av drift- och underhållsinstruktioner för livbåtssystem finns i IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1205⁹⁵, ändrad genom MSC.1/Circ.1579⁹⁶. (TSFS 2020:50)

Regel 37

Instruktioner för mönstringslista och nödsituationer

1 Mönstringslistan ska innehålla detaljerad information om den allmänna nödsignal och det offentliga högtalarsystem som föreskrivs i LSA-

⁹⁵ MSC.1/Circ.1205, Guidelines for developing operation and maintenance manuals for lifeboat systems.

⁹⁶ MSC.1/Circ.1579, Amendments to Guidelines for developing operation and maintenance manuals for lifeboat systems (MSC.1/Circ.1205).

koden 7.2, liksom åtgärder som besättning och passagerare ska vidta när denna nödsignal har ljudit. Mönstringslistan ska också beskriva hur ordern om att överge fartyget ska ges. (TSFS 2020:50)

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

3 Mönstringslistan ska visa de uppgifter som tilldelats de olika besättningsmedlemmarna. Dessa uppgifter ska bland annat omfatta

1. stängning av vattentäta dörrar, branddörrar, ventiler, spygatter, stormluckor, skylights, fönsterventiler och andra liknande öppningar i fartyget,
2. utrustning av livräddningsfarkoster och annan livräddningsutrustning,
3. klargöring och sjösättning av livräddningsfarkoster,
4. allmänna förberedelser av annan livräddningsutrustning,
5. samling av passagerarna,
6. användning av kommunikationsutrustning,
7. bemanning av brandgrupper för brandbekämpning,
8. speciella uppgifter vad gäller nyttjande av utrustning och installationer för brandbekämpning, och
9. för passagerarfartyg, skadekontroll vid nödsituationer på grund av vatteninträning.

(TSFS 2020:50)

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

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

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

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

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

TSFS 2009:93

Bilaga

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

Del C

Alternativ utformning av livräddnings- utrustning och livräddningsanordningar

Regel 38

Alternativ utformning av livräddningsutrustning och livräddningsanordningar

1 Syfte

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

2 Allmänt

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

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

3 Teknisk analys

Den tekniska analysen ska utarbetas och lämnas in till Transportstyrelsen enligt IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1212/Rev.1⁹⁷. Den ska minst omfatta följande delar:

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

⁹⁷ MSC.1/Circ.1212/Rev.1, Revised Guidelines on alternative design and arrangements for SOLAS chapters II-1 and III.

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

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

4 Utvärdering av den alternativa utformningen

Allmänna råd

Vid utarbetande av den tekniska analysen bör även de riktlinjer för godkännande av alternativ eller likvärdig utformning som finns i MSC.1/Circ.1455⁹⁸ beaktas. (TSFS 2020:50)

4 Utvärdering av den alternativa utformningen

4.1 Den tekniska analys som föreskrivs i avsnitt 3 ska utvärderas och godkännas av Transportstyrelsen med beaktande av IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1212/Rev.1⁹⁹. (TSFS 2020:50)

4.2 En kopia av den dokumentation som visar att den alternativa utformningen uppfyller denna regel ska medföras ombord. Dokumentationen ska vara godkänd av Transportstyrelsen. (TSFS 2020:50)

5 Informationsutbyte

En sammanfattande beskrivning av den alternativa utformningen ska bifogas dokumentationen enligt 4.2. Beskrivningen ska vara skriven på engelska, så att den kan vidarebefordras till IMO. (TSFS 2020:50)

6 Ny utvärdering på grund av ändrade förutsättningar

Om de antaganden och begränsningar i fartygets drift som fastställdes i den alternativa utformningen ändras, ska den tekniska analysen göras om under

⁹⁸ MSC.1/Circ.1455, Guidelines for the approval of alternatives and equivalents as provided for in various IMO instruments.

⁹⁹ MSC.1/Circ.1212/Rev.1, Revised Guidelines on alternative design and arrangements for SOLAS chapters II-1 and III.

de ändrade förutsättningarna och godkännas av Transportstyrelsen. (TSFS 2020:50)