

**KOMMISJONSDIREKTIV (EU) 2016/844****2018/EØS/47/07****av 27. mai 2016****om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/45/EF om sikkerhetsstandarder for passasjerskip(\*)**

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 100 nr. 2,

under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/45/EF av 6. mai 2009 om sikkerhetsstandarder for passasjerskip<sup>(1)</sup>, særlig artikkel 10 nr. 2, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Noen av de internasjonale konvensjonene som definert i artikkel 2 bokstav a) i direktiv 2009/45/EF er blitt endret.
- 2) I samsvar med artikkel 10 nr. 2 i direktiv 2009/45/EF kan vedleggene til nevnte direktiv endres med henblikk på å anvende endringene som er gjort i de internasjonale konvensjonene.
- 3) Direktiv 2009/45/EF bør derfor endres.
- 4) Tiltakene fastsatt i dette direktiv er i samsvar med uttalelse fra komiteen for sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip («COSS») nedsatt ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2099/2002<sup>(2)</sup> —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

*Artikkel 1*

Vedlegg I til direktiv 2009/45/EF endres i samsvar med vedlegget til dette direktiv.

*Artikkel 2*

1. Medlemsstatene skal innen 1. juli 2017 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart oversende Kommisjonen teksten til disse bestemmelsene.

Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

*Artikkel 3*Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

(\*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 141 av 28.5.2016, s. 51, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 212/2016 av 28. oktober 2016 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 22 av 5.4.2018, s. 7.

<sup>(1)</sup> EUT L 163 av 25.6.2009, s. 1.

<sup>(2)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2099/2002 av 5. november 2002 om nedsettelse av en komité for sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip (COSS) og om endring av forordningene om sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip (EFT L 324 av 29.11.2002, s. 1).

*Artikkel 4*

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 27. mai 2016.

*For Kommissjonen*  
Jean-Claude JUNCKER  
*President*

---

## VEDLEGG

I vedlegg I til direktiv 2009/45/EF gjøres følgende endringer:

1) I kapittel II-1 gjøres følgende endringer:

a) Ny regel II-1/A-1/4 skal lyde:

**«4 Vern mot støy**

SKIP I KLASSE B, C OG D BYGD FRA OG MED 1. JANUAR 2018

.1 Skip med bruttotonnasje (BRT) 1 600 eller mer skal bygges på en måte som gir redusert støy om bord og verner besetningen mot støy i samsvar med IMOs regelverk for støynivåer om bord på skip, vedtatt av sjøsikkerhetskomiteen ved resolusjon MSC.337(91), eventuelt endret av IMO.»

b) Regel II-1/C/6.2.2.2 skal lyde:

«2.2 være i stand til å legge roret over fra 35° på den ene siden til 35° på den andre siden når skipet har sitt største dypgående og går i største vanlige fart forover, og under de samme forhold, fra 35° på hver side til 30° på den andre siden i løpet av høyst 28 sekunder. Dersom det ikke er mulig å vise at dette kravet er oppfylt under prøvinger til sjøs når skipet har sitt største dypgående og går forover med en fart som svarer til antall maksimale kontinuerlige omdreininger på hovedmotoren og maksimal propellstigning, kan en av følgende metoder anvendes for å vise at skip, uansett konstruksjonsdato, oppfyller dette kravet:

.1 under prøvinger til sjøs med skipet på rett kjøll og roret helt under vann mens det går forover med en fart som svarer til antall maksimale kontinuerlige omdreininger på hovedmotoren og maksimal konstruksjonsbestemt propellstigning, eller

.2 dersom det ikke er mulig å foreta prøvinger til sjøs med roret helt under vann, skal en egnet fart forover beregnes på grunnlag av den del av rorbladet som befinner seg under vann, ved de lastetilstander som gjelder for den foreslåtte prøvingen til sjøs. Den beregnede farten forover skal gi en kraft og et dreiemoment på hovedstyremaskinen som er minst like stort som dersom prøvingen utføres når skipet har sitt største dypgående og går forover med en fart som svarer til antall maksimale omdreininger på hovedmotoren og maksimal konstruksjonsbestemt propellstigning, eller

.3 det er foretatt en pålitelig beregning av kraften og dreiemomentet på roret under prøvingens lastetilstander som er ekstrapolert til tilstanden med full last. Skipets fart skal svare til antall maksimale kontinuerlige omdreininger på hovedmotoren og maksimal konstruksjonsbestemt propellstigning.»

c) Regel II-1/C/6.3.2 skal lyde:

«2 være i stand til å legge roret over fra 15° på den ene siden til 15° på den andre siden i løpet av høyst 60 sekunder når skipet har sitt største dypgående og er i halv vanlig fart forover, eller 7 knop, dersom dette er mer. Dersom det ikke er mulig å vise at dette kravet er oppfylt under prøvinger til sjøs når skipet har sitt største dypgående og er i fart forover ved halve av den farten som svarer til antall maksimale kontinuerlige omdreininger på hovedmotoren og maksimal konstruksjonsbestemt propellstigning, eller 7 knop, dersom dette er mer, kan en av følgende metoder anvendes for å vise at skip, uansett konstruksjonsdato, oppfyller dette kravet:

.1 under prøvinger til sjøs med skipet på rett kjøll og roret helt under vann mens det er i fart forover ved halve av den farten som svarer til antall maksimale kontinuerlige omdreininger på hovedmotoren og maksimal konstruksjonsbestemt propellstigning, eller 7 knop, dersom dette er mer, eller

- .2 dersom det ikke er mulig å foreta prøvinger til sjøs med roret helt under vann, skal en egnet fart forover beregnes på grunnlag av den del av rotorbladet som befinner seg under vann, ved de lastetilstander som gjelder for den foreslåtte prøvingen til sjøs. Den beregnede farten forover skal føre til en kraft og et dreiemoment på hjelpestryemaskinen som er minst like stort som dersom prøvingen utføres når skipet ved sitt største dypgående er i fart forover ved halve den farten som svarer til antall maksimale kontinuerlige omdreininger på hovedmotoren og maksimal konstruksjonsbestemt propellstigning, eller 7 knop, dersom dette er mer, eller
- .3 det er foretatt en pålitelig beregning av kraften og dreiemomentet på roret under prøvingens lastetilstand som er ekstrapolert til tilstanden med full last.»

d) I regel II-1/C/15 skal undertittelen lyde:

«NYE SKIP I KLASSE B, C OG D SOM IKKE OMFATTES AV REGEL II-1/A-1/4»

2) I kapittel II-2 gjøres følgende endringer:

a) Ny regel II-2/A/2.28 og II-2/A/2.29 skal lyde:

«28 Med henblikk på gjennomføring av regel II-2/B/9a menes med brannspjeld en innretning montert i en ventilasjonskanal som under normale forhold er åpen slik at luft kan sirkulere i kanalen, og som lukkes ved brann, slik at luftsirkulasjonen stopper, noe som begrenser brannspredningen. I forbindelse med ovennevnte definisjon kan følgende betegnelser forekomme:

- .1 med automatisk brannspjeld menes et brannspjeld som lukkes automatisk når det eksponeres for produkter av en brann,
- .2 med manuelt brannspjeld menes et brannspjeld som er beregnet på manuelt å åpnes og lukkes av besetningen ved brannspjeldet, og
- .3 med fjernbetjent brannspjeld menes et brannspjeld som lukkes av besetningen ved hjelp av en betjeningsinnretning plassert på avstand fra brannspjeldet som reguleres.

.29 Med henblikk på gjennomføring av regel II-2/B/9a menes med røykspjeld en innretning montert i en ventilasjonskanal som under normale forhold er åpen slik at luft kan sirkulere i kanalen, og som lukkes ved brann, slik at luftsirkulasjonen stopper, noe som begrenser spredningen av røyk og varme gasser. Et røykspjeld forventes ikke å bidra til brannmotstanden i en brannsikret skillevegg som det går en ventilasjonskanal gjennom. I forbindelse med ovennevnte definisjon kan følgende betegnelser forekomme:

- .1 med automatisk røykspjeld menes et røykspjeld som lukkes automatisk når det eksponeres for røyk eller varme gasser,
- .2 med manuelt røykspjeld menes et røykspjeld som er beregnet på manuelt å åpnes og lukkes av besetningen ved selve røykspjeldet, og
- .3 med fjernbetjent røykspjeld menes et røykspjeld som lukkes av besetningen ved hjelp av en betjeningsinnretning plassert på avstand fra røykspjeldet som reguleres.»

b) Regel II-2/A/6.8.2.1 skal lyde:

«1 de brannfarlige delene av forbrenningsmotorer som brukes til skipets hovedframdrift og kraftproduksjon, og for skip bygd 1. januar 2018 eller senere, de brannfarlige delene av alle forbrenningsmotorer.»

c) I regel II-2/A/11.1 skal innledende tekst lyde:

«1 For skip bygd før 1. juli 2019 skal brannmannsutstyr bestå av følgende:»

d) Ny regel II-2/A/11.1.1.3 og II-2/A/11.1a skal lyde:

«1.3 Bærbare pusteapparater med trykkluft som inngår i brannmannsutstyret, skal innen 1. juli 2019 oppfylle kravene i kapittel 3 nr. 2.1.2.2 i regelverket for brannvernssystemer.

.1 For skip bygd fra og med 1. juli 2019 skal brannmannsutstyret oppfylle kravene i regelverket for brannvernssystemer.»

e) Ny regel II-2/A/11.4a skal lyde:

«4a Brannmenns kommunikasjonsutstyr:

På skip som skal ha minst ett sett brannmannsutstyr om bord, og som er bygd fra og med 1. januar 2018, skal det for hver brannpatrolje finnes minst to bærbare toveis radiotelefonapparater om bord, slik at de kan kommunisere. For LNG-drevne skip eller roro-passasjerskip med lukkede roro-lasterom eller spesiallasterom skal de bærbare toveis radiotelefonapparatene være eksplosjonssikre eller egensikre. Skip bygd før 1. januar 2018 skal oppfylle kravene i denne regel senest ved den første besiktelsen etter 1. juli 2019.»

f) Ny regel II-2/A/15.2.6 skal lyde:

«6 På skip som omfattes av regel II-2/A/11, skal beholdere til pusteutstyr som er blitt brukt under øvelser, etterfylles eller skiftes ut før avgang.»

g) Regel II-2/B/5.1 skal lyde:

«1 I tillegg til å overholde de særskilte bestemmelsene for brannmotstand for skott og dekk nevnt andre steder i denne del skal skott og dekk minst ha en brannmotstand som fastsatt i tabell 5.1 eller 5.1.a) og 5.2 eller 5.2.a), alt etter hva som er relevant.

Ved godkjenning av konstruksjonsmessige forholdsregler for brannvern i nye skip skal det tas hensyn til risikoen for overføring av varme mellom varmebroer ved skjæringslinjepunkter og der termiske sperreinretninger avsluttes.»

h) I regel II-2/B/5.4 innsettes følgende tabell 5.1.a etter tabell 5.1:

«Følgende tabell får anvendelse på ALLE SKIP I KLASSE B, C OG D BYGD FRA OG MED 1. JANUAR 2018:

Tabell 5.1.a

**Brannmotstand for skott som skiller tilstøtende rom**

| Rom                     |     | (1)              | (2)            | (3)              | (4)                                  | (5)                                  | (6)  | (7)  | (8)  | (9)                      | (10) | (11)                     |
|-------------------------|-----|------------------|----------------|------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|------|------|------|--------------------------|------|--------------------------|
| Kontrollstasjoner       | (1) | A-0 <sup>e</sup> | A-0            | 60               | A-0                                  | A-15                                 | A-60 | A-15 | A-60 | A-60                     | *    | A-60                     |
| Korridorer              | (2) |                  | C <sup>e</sup> | B-0 <sup>e</sup> | A-0 <sup>e</sup><br>B-0 <sup>e</sup> | B-0 <sup>e</sup>                     | A-60 | A-15 | A-60 | A-15<br>A-0 <sup>d</sup> | *    | A-30                     |
| Rom i innredningen      | (3) |                  |                | C <sup>e</sup>   | A-0 <sup>e</sup><br>B-0 <sup>e</sup> | B-0 <sup>e</sup>                     | A-60 | A-0  | A-0  | A-15<br>A-0 <sup>d</sup> | *    | A-30<br>A-0 <sup>d</sup> |
| Trapper                 | (4) |                  |                |                  | A-0 <sup>e</sup><br>B-0 <sup>e</sup> | A-0 <sup>e</sup><br>B-0 <sup>e</sup> | A-60 | A-0  | A-0  | A-15<br>A-0 <sup>d</sup> | *    | A-30                     |
| Arbeidsrom (lav risiko) | (5) |                  |                |                  |                                      | C <sup>e</sup>                       | A-60 | A-0  | A-0  | A-0                      | *    | A-0                      |
| Maskinrom i kategori A  | (6) |                  |                |                  |                                      |                                      | *    | A-0  | A-0  | A-60                     | *    | A-60                     |

| Rom                              |      | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7)              | (8) | (9)              | (10) | (11)  |
|----------------------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------------------|-----|------------------|------|-------|
| Andre maskinrom                  | (7)  |     |     |     |     |     |     | A-0 <sup>b</sup> | A-0 | A-0              | *    | A-0   |
| Lasterom                         | (8)  |     |     |     |     |     |     |                  | *   | A-0              | *    | A-0   |
| Arbeidsrom (høy risiko)          | (9)  |     |     |     |     |     |     |                  |     | A-0 <sup>b</sup> | *    | A-30  |
| Åpent dekk                       | (10) |     |     |     |     |     |     |                  |     |                  |      | A-0   |
| Spesiallasterom og roro-lasterom | (11) |     |     |     |     |     |     |                  |     |                  |      | A-30» |

i) I regel II-2/B/5.4 innsettes følgende tabell 5.2.a) etter tabell 5.2:

«Følgende tabell får anvendelse på ALLE SKIP I KLASSE B, C OG D BYGD FRA OG MED 1. JANUAR 2018:

Tabell.5.2.a)

**Brannmotstand for dekk som skiller tilstøtende rom**

| Rom under ↓                      | Rom →<br>over | (1)  | (2)                      | (3)                      | (4)                      | (5)  | (6)  | (7)               | (8)  | (9)  | (10) | (11)                     |
|----------------------------------|---------------|------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|------|------|-------------------|------|------|------|--------------------------|
| Kontrollstasjoner                | (1)           | A-0  | A-0                      | A-0                      | A-0                      | A-0  | A-60 | A-0               | A-0  | A-0  | *    | A-60                     |
| Korridorer                       | (2)           | A-0  | *                        | *                        | A-0                      | *    | A-60 | A-0               | A-0  | A-0  | *    | A-30                     |
| Rom i innredningen               | (3)           | A-60 | A-0                      | *                        | A-0                      | *    | A-60 | A-0               | A-0  | A-0  | *    | A-30<br>A-0 <sup>d</sup> |
| Trapper                          | (4)           | A-0  | A-0                      | A-0                      | *                        | A-0  | A-60 | A-0               | A-0  | A-0  | *    | A-30                     |
| Arbeidsrom (lav risiko)          | (5)           | A-15 | A-0                      | A-0                      | A-0                      | *    | A-60 | A-0               | A-0  | A-0  | *    | A-0                      |
| Maskinrom i kategori A           | (6)           | A-60 | A-60                     | A-60                     | A-60                     | A-60 | *    | A-60 <sup>f</sup> | A-30 | A-60 | *    | A-60                     |
| Andre maskinrom                  | (7)           | A-15 | A-0                      | A-0                      | A-0                      | A-0  | A-0  | *                 | A-0  | A-0  | *    | A-0                      |
| Lasterom                         | (8)           | A-60 | A-0                      | A-0                      | A-0                      | A-0  | A-0  | A-0               | *    | A-0  | *    | A-0                      |
| Arbeidsrom (høy risiko)          | (9)           | A-60 | A-30<br>A-0 <sup>d</sup> | A-30<br>A-0 <sup>d</sup> | A-30<br>A-0 <sup>d</sup> | A-0  | A-60 | A-0               | A-0  | A-0  | *    | A-30                     |
| Åpent dekk                       | (10)          | *    | *                        | *                        | *                        | *    | *    | *                 | *    | *    | —    | A-0                      |
| Spesiallasterom og roro-lasterom | (11)          | A-60 | A-30                     | A-30<br>A-0 <sup>d</sup> | A-30                     | A-0  | A-60 | A-0               | A-0  | A-30 | A-0  | A-30                     |

Noter til tabell 5.1, 5.1.a), 5.2 og 5.2.a):

- (a) Avklaring av hva som gjelder, framgår av regel II-2/B/3 og 8.
- (b) Dersom rom er i samme tallkategori og betegnelsen b forekommer, kreves skott eller dekk av klasse som vist i tabellen bare når de tilstøtende rommene er for forskjellig formål, f.eks. i kategori (9). For en bysse som støter til en bysse, kreves ikke skott, men for en bysse som støter til et malingsrom, kreves et «A-0»-skott.
- (c) Skott som skiller styrehus og bestikkflugarer fra hverandre, kan være av «B-0»-standard.
- (d) Se nr. .2.3 og .2.4 i denne regel.
- (e) Ved anvendelse av regel 2.1.2 skal «B-0» og «C», når de forekommer i tabell 5.1 og 5.1.a), leses som «A-0».
- (f) Brannisolasjon behøver ikke monteres dersom maskinrom i kategori (7) har liten eller ingen brannfare.
- (\*) Når en stjerne forekommer i tabellene, skal skillet være av stål eller annet likeverdig materiale, men behøver ikke være av klasse «A»-standard. I skip bygd fra og med 1. januar 2003 der det i et annet dekk enn dekk i rom i kategori (10) bores hull for innføring av elektriske kabler, rør og ventilasjonskanaler, skal slike gjennomføringer gjøres tette for å forhindre bevegelse av flammer og røyk. Skiller mellom kontrollstasjoner (nødgeneratorer) og åpent dekk kan ha luftinntaksåpninger uten lukkeinnetninger, med mindre det er montert et fast brannslukkingssystem for gass. Ved anvendelse av regel II-2/B/2.1.2 skal en stjerne, når den forekommer i tabell 5.2 og 5.2.a), unntatt i kategori (8) og (10), leses som «A-0».

j) Ny regel II-2/B/6.3.4 skal lyde:

«SKIP I KLASSE B, C OG D BYGD FRA OG MED 1. JANUAR 2018

.3.4 Det skal finnes to rømningsveier fra maskinrommets hovedverksted. Minst én av disse rømningsveiene skal gi sammenhengende beskyttelse mot brann til et sikkert sted utenfor maskinrommet.»

k) Tittelen på regel II-2/B/9 skal lyde:

**«9 Ventilasjonssystemer for skip bygd før 1. januar 2018 (R 32)»**

l) Ny regel II-2/B/9a skal lyde:

**«9a Ventilasjonssystemer på skip**

SKIP I KLASSE B, C OG D BYGD FRA OG MED 1. JANUAR 2018

#### .1 *Generelt*

- .1 Ventilasjonskanaler, herunder enkel- og dobbeltveggede kanaler, skal være av stål eller tilsvarende materiale, bortsett fra fleksible korte belger med en lengde på høyst 600 mm som brukes til å forbinde vifter med kanalene i rom med klimaanlegg. Med mindre annet er uttrykkelig fastsatt i nr. 1.6, skal ethvert annet materiale som brukes til bygging av kanaler, herunder isolasjonsmateriale, også være ikke-brennbar. Korte kanaler med en lengde på høyst 2 meter og med et fritt tverrsnittsareal (med fritt tverrsnittsareal menes arealet beregnet på grunnlag av selve kanalens innvendige mål og ikke isolasjonen, også når det gjelder forhåndsisolerte kanaler) på høyst 0,02 m<sup>2</sup>, behøver imidlertid ikke å være av stål eller tilsvarende materiale, forutsatt at følgende vilkår er oppfylt:

- .1 kanalene skal være av ikke-brennbar materiale som innvendig og utvendig kan kles med membraner med lav flammespredningsevne, og som i hvert tilfelle har en brennverdi på høyst 45 MJ/m<sup>2</sup> av

overflatearealet for tykkelsen som er brukt. Brennverdien skal beregnes i samsvar med anbefalingene offentliggjort av Den internasjonale standardiseringsorganisasjon, særlig ISO 1716:2002 «Reaction to the fire tests for building products – Determination of the heat of combustion».

- .2 kanalene brukes bare i enden av ventilasjonsinnretningen, og
  - .3 kanalene er ikke plassert nærmere enn 600 mm målt i kanalens lengderetning fra en åpning i et skille i klasse «A» eller «B», herunder gjennomgående takkledninger i klasse «B».
- .2 Følgende innretninger skal prøves i samsvar med regelverket for brannprøvningsmetoder:
- .1 brannspjeld, herunder relevante betjeningsinnretninger, selv om prøving ikke er påkrevd for brannspjeld plassert i den nedre enden av kanalen i avtrekkskanaler for komfyrer i bysser, som må være av stål og kunne stoppe trekken i kanalen, og
  - .2 kanalgjennomføringer i skiller i klasse «A», selv om prøving ikke er nødvendig når stålhylser er direkte sammenføyd med ventilasjonskanaler ved hjelp av naglede eller påskrudde flenser eller ved sveising.
- .3 Brannspjeld skal være lett tilgjengelige. Dersom de er plassert bak takkledninger eller garneringer, skal disse takkledningene eller garneringene være utstyrt med en inspeksjonsdør som viser brannspjeldets identifikasjonsnummer. Brannspjeldets identifikasjonsnummer skal også finnes på eventuelle fjernbetjeningsinnretninger.
- .4 Ventilasjonskanaler skal være utstyrt med inspeksjons- og rengjøringsluker. Lukene skal være plassert nær brannspjeldene.
- .5 Hovedinntakene og -uttakene i ventilasjonssystemer skal kunne lukkes fra utsiden av rommet som ventileres. Lukkeinnretningen skal være lett tilgjengelig samt være utstyrt med merking som er tydelig og ikke kan slettes, og det skal framgå om den er åpen eller lukket.
- .6 Brennbare pakninger i ventilasjonskanalers flensforbindelser er ikke tillatt innenfor en avstand på 600 mm fra åpninger i skiller i klasse «A» eller «B» og i kanaler som skal være av klasse «A».
- .7 Mellom to lukkede rom skal det ikke plasseres ventilasjonsåpninger eller ventilasjonskanaler, med mindre det er tillatt i henhold til regel II-2/B/7.7.

## .2 Plassering av kanaler

- .1 Ventilasjonssystemene for maskinrom i kategori A, kjøretøyrom, roro-lasterom, bysser, spesiallasterom og lasterom skal være atskilt fra hverandre og fra ventilasjonssystemene som betjener andre rom. Byss ventilasjonssystemene i passasjerskip som ikke fører mer enn 36 passasjerer, behøver imidlertid ikke å være fullstendig atskilt fra andre ventilasjonssystemer, men kan betjenes av separate kanaler fra en ventilasjonsenhet som betjener andre rom. I slike tilfeller skal det være montert et automatisk brannspjeld i bysseventilasjonskanalen nær ventilasjonsenheten.
- .2 Kanaler for ventilasjon av maskinrom i kategori A, bysser, kjøretøyrom, roro-lasterom eller spesiallasterom skal ikke gå gjennom rom i innredningen, arbeidsrom eller kontrollstasjoner, med mindre de oppfyller kravene i nr. .2.4.
- .3 Kanaler for ventilasjon av rom i innredningen, arbeidsrom eller kontrollstasjoner skal ikke gå gjennom maskinrom i kategori A, bysser, kjøretøyrom, roro-lasterom eller spesiallasterom, med mindre de oppfyller kravene i nr. .2.4.
- .4 Dersom det er tillatt i henhold til nr. .2.2 og .2.3, skal kanalene enten:
  - .1.1 være laget av stål med en tykkelse på minst 3 mm for kanaler med et fritt tverrsnittsareal på mindre enn 0,075 m<sup>2</sup>, minst 4 mm for kanaler med et fritt tverrsnittsareal på mellom 0,075 m<sup>2</sup> og 0,45 m<sup>2</sup> og minst 5 mm for kanaler med et fritt tverrsnittsareal på mer enn 0,45 m<sup>2</sup>,



- .1.2 ha hensiktsmessige støtter og avstiving,
  - .1.3 være utstyrt med automatiske brannspjeld nær avgrensningene de går gjennom, og
  - .1.4 være isolert til «A-60»-standard fra avgrensningene av rommene de betjener, til et punkt minst 5 meter bortenfor hvert brannspjeld,
- eller
- .2.1 være laget av stål i samsvar med nr. .2.4.1.1 og .2.4.1.2 og
  - .2.2 være isolert til «A-60»-standard gjennom rommene de går gjennom, unntatt kanaler som går gjennom rom i kategori (9) eller (10) som definert i regel II-2/B/4.2.2.
- .5 Med hensyn til nr. .2.4.1.4 og .2.4.2.2 skal kanaler være isolert på hele den utvendige tverrsnittsoverflaten. Kanaler som ligger utenfor, men støter opp til det nevnte rommet, og som deler én eller flere overflater med det, skal anses for å gå gjennom nevnte rom, og skal være isolert på den overflaten de har felles med rommet i en lengde på 450 mm forbi kanalen (det finnes skisser av denne plasseringen i kapittel II-2 i den enhetlige tolkningen av SOLAS-konvensjonen (MSC.1/Circ. 1276).
- .6 Dersom det er nødvendig at en ventilasjonskanal går gjennom et skille i en vertikal hovedsone, skal det være montert et automatisk brannspjeld i umiddelbar nærhet av skillet. Spjeldet skal også kunne lukkes manuelt fra begge sider av skillet. Betjeningsinnretningen skal være lett tilgjengelig og klart og tydelig merket. Kanalen mellom skillet og spjeldet skal være av stål i samsvar med nr. .2.4.1.1 og .2.4.1.2, og skal være isolert til minst samme brannmotstand som skillet den går gjennom. Spjeldet skal minst på én side av skillet være utstyrt med en synlig indikator som viser om det er åpent eller lukket.

### .3 *Nærmere opplysninger om brannspjeld og kanalgjennomføringer*

- .1 Kanaler som går gjennom skiller i klasse «A», skal oppfylle følgende krav:
  - .1 dersom en tynnvegget kanal med et fritt tverrsnittsareal på 0,02 m<sup>2</sup> eller mindre passerer gjennom skiller i klasse «A», skal åpningen være foret med en stålplatehylse med en tykkelse på minst 3 mm og en lengde på minst 200 mm, helst med 100 mm på hver side av skottet, eller når det gjelder dekk, helt lagt på undersiden av dekket der gjennomføringen er,
  - .2 dersom ventilasjonskanaler med et fritt tverrsnittsareal på mer enn 0,02 m<sup>2</sup>, men ikke mer enn 0,075 m<sup>2</sup>, går gjennom skiller i klasse «A», skal åpningene være foret med stålplatehylser. Kanalene og hylsene skal ha en tykkelse på minst 3 mm og en lengde på minst 900 mm. Ved gjennomføring gjennom skott skal denne lengden helst være fordelt med 450 mm på hver side av skottet. Disse kanalene, eller hylser som fører slike kanaler, skal ha brannisolasjon. Isolasjonen skal ha minst samme brannmotstand som skillet som kanalen går gjennom, og
  - .3 det skal være montert automatiske brannspjeld i alle kanaler med et fritt tverrsnittsareal på mer enn 0,075 m<sup>2</sup> som går gjennom skiller i klasse «A». Hvert spjeld skal være montert nær skillet der gjennomføringen er, og kanalen mellom spjeldet og skillet der gjennomføringen er, skal være laget av stål i samsvar med nr. .2.4.2.1 og .2.4.2.2. Brannspjeldet skal fungere automatisk, men skal også kunne lukkes manuelt fra begge sider av skillet. Spjeldet skal være utstyrt med en synlig indikator som viser om det er åpent eller lukket. Brannspjeld kreves likevel ikke der kanaler går gjennom rom omgitt av skiller i klasse «A» uten å betjene disse rommene, forutsatt at kanalene har samme brannmotstand som skillene de går gjennom. En kanal med et tverrsnittsareal på mer enn 0,075 m<sup>2</sup> må ikke deles opp i mindre kanaler ved en gjennomføring i et skille i klasse «A» og deretter føres sammen igjen i den opprinnelige kanalen etter at den er ført gjennom skillet, med det som formål å unngå å installere spjeldet som kreves i henhold til denne bestemmelsen.

- .2 Ventilasjonsskanaler med et fritt tverrsnittsareal på mer enn 0,02 m<sup>2</sup> som går gjennom skott i klasse «B», skal være føret med stålplatehylser med en lengde på 900 mm, helst fordelt med 450 mm på hver side av skottene, med mindre kanalen er laget av stål i denne lengden.
  - .3 Alle brannspjeld skal kunne betjenes manuelt. Spjeldene skal være utstyrt med en mekanisk innretning som gjør det mulig å utløse dem umiddelbart, eller de skal kunne lukkes elektrisk, hydraulisk eller pneumatisk. Alle spjeld skal kunne betjenes manuelt fra begge sider av skillet. Automatiske brannspjeld, også de som kan fjernbetjenes, skal ha en feilsikringsinnretning som lukker spjeldet ved brann, og også ved strømbrudd eller ved tap av hydraulisk eller pneumatisk trykk. Fjernbetjente brannspjeld skal kunne åpnes igjen manuelt på spjeldet.
- .4 *Ventilasjonsystemer for passasjerskip som fører mer enn 36 passasjerer*
- .1 I tillegg til kravene i nr. .1, .2 og .3 skal ventilasjonssystemer for passasjerskip som fører mer enn 36 passasjerer, også oppfylle følgende krav:
    - .1 I alminnelighet skal ventilasjonsvifter være slik plassert at kanalene til de forskjellige rommene holdes innenfor samme vertikale hovedsone.
    - .2 Trapperom skal betjenes av et uavhengig ventilasjonsvifte- og kanalsystem (avtrekk og tilførsel) som ikke skal betjene andre rom i ventilasjonssystemet.
    - .3 Uansett tverrsnitt skal kanaler som betjener flere rom i innredningen, arbeidsrom eller kontrollstasjoner på et mellomdekk, i nærheten av det stedet der kanalen går gjennom hvert dekk som betjener nevnte rom, være utstyrt med et automatisk røykspjeld som også skal kunne lukkes manuelt fra det beskyttede dekket over spjeldet. Dersom en vifte betjener mer enn ett mellomdekkrom gjennom separate kanaler innenfor en vertikal hovedsone, og hver betjener ett enkelt mellomdekkrom, skal hver kanal være utstyrt med et manuelt røykspjeld montert nær viften.
    - .4 Vertikale kanaler skal ved behov være isolert i henhold til tabell 4.1 og 4.2. Kanalene skal være isolert i samsvar med kravene som gjelder for dekkene mellom rommet de betjener og det aktuelle rommet, alt etter hva som er relevant.
- .5 *Avtrekkskanaler fra komfyrer i bysser*
- .1 Krav til passasjerskip som fører mer enn 36 passasjerer
    - .1 I tillegg til kravene i nr. .1, .2 og .3 skal avtrekkskanaler fra komfyrer i bysser være konstruert i samsvar med nr. .2.4.2.1 og .2.4.2.2 og være isolert til «A-60»-standard i alle rom i innredningen, arbeidsrom eller kontrollstasjoner som de går gjennom. De skal også være utstyrt med:
      - .1 en fettutskiller som lett kan fjernes for rengjøring, med mindre det er montert et alternativt, godkjent fettfjerningssystem,
      - .2 et brannspjeld plassert i den nedre enden av kanalen ved sammenføyningen mellom kanalen og komfyrers røykhet, som virker automatisk og har fjernbetjening, og i tillegg et fjernbetjent brannspjeld plassert i den øvre enden av kanalen nær kanalens utløp,
      - .3 en fastmontert innretning til brannsløkking inne i kanalen. Brannsløkkingssystemene skal være i samsvar med anbefalingene fra Den internasjonale standardiseringsorganisasjon, særlig ISO 15371:2009 «Ships and marine technology – Fire-extinguishing systems for protection of galley cooking equipment»,
      - .4 fjernbetjeningsinnretninger til å stenge av avtrekksvifter og tilførselsvifter, til å betjene brannspjeldene nevnt i nr. .5.1.1.2 og til å betjene brannsløkkingssystemet, som skal være plassert på et sted utenfor bysseen nær inngangen til bysseen. Dersom det er installert et system med flere forgreninger, skal det finnes en fjernbetjeningsinnretning ved ovennevnte betjeningsinnretninger til

å lukke alle forgreningene som har avtrekk gjennom den samme hovedkanalen før det slippes et brannsløkkingsmiddel ut i systemet, og

- .5 hensiktsmessig plasserte inspeksjons- og rengjøringsluker, herunder en nær avtrekksviften og en montert i den nedre enden der fett samles opp.
- .2 Avtrekkskanaler fra komfyrer som er installert på åpne dekk, skal oppfylle kravene i nr. .5.1.1 når de går gjennom rom i innredningen eller rom som inneholder brennbare materialer.
- .2 Krav til passasjerskip som fører høyst 36 passasjerer

Når avtrekkskanaler fra komfyrer i bysser går gjennom rom i innredningen eller rom som inneholder brennbare materialer, skal disse kanalene være konstruert i samsvar med nr. .2.4.1.1 og nr. .2.4.1.2. Hver avtrekkskanal skal være utstyrt med:

- .1 en fettutskiller som lett kan fjernes for rengjøring,
  - .2 et brannspjeld plassert i den nedre enden av kanalen ved sammenføyningen mellom kanalen og komfyrrens røykhet, som virker automatisk og har fjernbetjening, og i tillegg et fjernbetjent brannspjeld plassert i den øvre enden av kanalen nær kanalens utløp,
  - .3 innretninger som kan betjenes fra byssen til å stoppe avtrekksvifter og tilførselsvifter, og
  - .4 en fastmontert innretning til sløkking av brann inne i kanalen.
- .6 *Ventilasjonsrom som betjener maskinrom i kategori A, og som inneholder forbrenningsmotorer*
- .1 Dersom et ventilasjonsrom betjener bare et tilstøtende maskinrom og det ikke er et brannskille mellom ventilasjonsrommet og maskinrommet, skal innretningen for å lukke ventilasjonskanalen eller -kanalene som betjener maskinrommet, være plassert utenfor ventilasjonsrommet og maskinrommet.
  - .2 Dersom et ventilasjonsrom betjener et maskinrom samt andre rom og er atskilt fra maskinrommet med et skille i klasse «A-0», herunder gjennomføringer, kan innretningen for å lukke ventilasjonskanalen eller -kanalene for maskinrommet være plassert i ventilasjonsrommet.

.7 *Ventilasjonsystemer for vaskerom på passasjerskip som fører mer enn 36 passasjerer*

Avtrekkskanaler fra vaskerom og tørkerom i kategori (13) som definert i regel II-2/B//2.2 skal være utstyrt med:

- .1 filtre som lett kan fjernes for rengjøring,
  - .2 et automatisk og fjernbetjent brannspjeld plassert i den nedre enden av kanalen,
  - .3 fjernbetjeningsinnretninger til å stenge av avtrekksvifter og tilførselsvifter fra rommet og til å betjene brannspjeldet nevnt i nr. .7.2 og
  - .4 hensiktsmessig plasserte inspeksjons- og rengjøringsluker.»
- m) Ny regel II-2/B/13.4, II-2/B/13.5 og II-2/B/13.6 skal lyde:

«SKIP I KLASSE B, C OG D BYGD FRA OG MED 1. JANUAR 2018

- .4 Et fastmontert branndeteksjons- og brannalarmsystem av godkjent type, i samsvar med de aktuelle bestemmelser i regel II-2/A/9, skal være installert i maskinrom dersom:
  - .4.1 installering av automatiske og fjernbetjente systemer og utstyr er blitt godkjent i stedet for kontinuerlig bemanning av rommet, og

- .4.2 hovedframdriftsmaskineriet og tilhørende maskineri, herunder elektrisk hovedforsyningskilde, er utstyrt med forskjellige grader av automatisk betjening eller fjernbetjening og er under kontinuerlig bemannet overvåking fra et kontrollrom.
- .5 I lukkede rom som inneholder forbrenningsanlegg skal det være installert et fastmontert brann-deteksjons- og brannalarmsystem av godkjent type, i samsvar med de aktuelle bestemmelser i regel II-2/A/9.
- .6 Med hensyn til det fastmonterte brann-deteksjons- og brannalarmsystemet som kreves i henhold til regel II-2/B/13.4 og 13.5, får følgende anvendelse:

Brann-deteksjonssystemet skal være slik konstruert og detektorene slik plassert at de hurtig oppdager et brannutbrudd i enhver del av disse rommene og under normale driftsforhold for maskineriet og normal variasjon i ventilasjon nødvendiggjort av mulig varierende omgivelsestemperaturer. Med unntak av rom med begrenset høyde og der slik bruk passer særlig godt, skal deteksjonssystemer som bruker bare varmedetektorer, ikke være tillatt. Deteksjonssystemet skal sette i gang akustiske og optiske alarmer som er tydelig forskjellige fra alarmer fra eventuelle andre systemer som ikke varsler brann, på tilstrekkelig mange steder til å sikre at alarmen høres og observeres på kommandobroen og av en ansvarlig maskinoffiser.

Når kommandobroen er ubemannet, skal alarmen lyde på et sted der et ansvarlig besetningsmedlem har vakt.

Etter installering skal systemet prøves under varierende driftsforhold for maskinen og ventilasjon.»

- n) Regel II-2/B/14.1.1.2 skal lyde:

«2 Kravene i regel II-2/A/12, II-2/B/7, II-2/B/9 og II-2/B/9a til opprettholdelse av motstandsevnen i vertikale soner får tilsvarende anvendelse på dekk og skott som danner de avgrensninger som skiller horisontale soner fra hverandre og fra resten av skipet.»

- o) Regel II-2/B/14.1.2.2 skal lyde:

«2 På nye skip bygd før 1. januar 2018 som ikke fører mer enn 36 passasjerer, og eksisterende skip i klasse B som fører mer enn 36 passasjerer, skal grenseskottene i spesiallasterom være isolert som fastsatt for rom i kategori (11) i tabell 5.1 i regel II-2/B/5 og de horisontale avgrensningene som fastsatt for rom i kategori (11) i tabell 5.2 i regel II-2/B/5. På skip bygd fra og med 1. januar 2018 og som ikke fører mer enn 36 passasjerer, skal grenseskottene i spesiallasterom være isolert som fastsatt for rom i kategori (11) i tabell 5.1a i regel II-2/B/5 og de horisontale avgrensningene som fastsatt for rom i kategori (11) i tabell 5.2a i regel II-2/B/5.»

- 3) I kapittel III gjøres følgende endringer:

- a) Tabellen i regel III/2.6 skal lyde:

| «Rom   | B      |        | C      |        | D      |        |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|  | > 250  | ≤ 250  | > 250  | ≤ 250  | > 250  | ≤ 250  |
| Redningsfarkostens kapasitet <sup>(1)(2)(3)(4)</sup> : |        |        |        |        |        |        |
| — eksisterende skip                                    | 1,10 N | 1,10 N | 1,10 N | 1,10 N | 1,10 N | 1,10 N |
| — nye skip   | 1,25 N | 1,25 N | 1,25 N | 1,25 N | 1,25 N | 1,25 N |
| Mann-overbord-båter <sup>(4)(5)</sup>                  | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      |

| Rom   | B       |         | C       |         | D       |         |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|   | > 250   | ≤ 250   | > 250   | ≤ 250   | > 250   | ≤ 250   |
| Antall personer (N)<br>Antall passasjerer (P)   |         |         |         |         |         |         |
| Livbøyer <sup>(6)</sup>                         | 8       | 8       | 8       | 4       | 8       | 4       |
| Redningsvester <sup>(8)(9)(12)(13)</sup>        | 1,05 N  | 1,05 N  | 1,05 N  | 1,05 N  | 1,05 N  | 1,05 N  |
| Redningsvester for barn <sup>(9)(13)</sup>      | 0,10 P  | 0,10 P  | 0,10 P  | 0,10 P  | 0,10 P  | 0,10 P  |
| Redningsvester for spedbarn <sup>(10)(13)</sup> | 0,025 P | 0,025 P | 0,025 P | 0,025 P | 0,025 P | 0,025 P |
| Nødbluss <sup>(7)</sup>                         | 12      | 12      | 12      | 12      | 6       | 6       |
| Linekastingsapparater <sup>(14)</sup>           | 1       | 1       | 1       | 1       | —       | —       |
| Radartranspondere                               | 1       | 1       | 1       | 1       | 1       | 1       |
| Toveis VHF-radiotelefonapparat                  | 3       | 3       | 3       | 3       | 3       | 2»      |

(1) Redningsfarkoster kan være livbåter eller redningsflåter eller en kombinasjon av disse, i samsvar med bestemmelsene i regel III/2.2. Dersom det kan rettferdiggjøres ut fra reisesens beskyttede art og/eller de gunstige klimaforholdene i fartsområdet, idet det tas hensyn til anbefalingene i IMO MSC/Circ.1046, kan flaggstatens myndighet godta, dersom dette ikke avvises av vertsstaten:

- oppblåsbare, åpne, vendbare redningsflåter som ikke er i samsvar med nr. 4.2 eller 4.3 i LSA-regelverket, forutsatt at disse redningsflåtene fullt ut oppfyller kravene i vedlegg 10 til regelverket for hurtiggående fartøyer av 1994, og for fartøyer bygd fra og med 1. januar 2012, vedlegg 11 til regelverket for hurtiggående fartøyer av 2000,
- redningsflåter som ikke oppfyller kravene i nr. 4.2.2.2.1 og 4.2.2.2.2 i LSA-regelverket om isolasjon av redningsflåtens bunn mot kulde.

Redningsfarkoster for eksisterende skip i klasse B, C og D skal være i samsvar med de aktuelle reglene i SOLAS 74 for eksisterende skip, med endringer per 17. mars 1998. Roro-passasjerskip skal oppfylle de relevante kravene i regel III/5-1.

Ett eller flere skipsevakueringssystemer som er i samsvar med avsnitt 6.2 i LSA-regelverket, kan erstatte redningsflåter med tilsvarende kapasitet slik tabellen krever, eventuelt inklusive deres utsettingsinnretninger.

- Redningsfarkoster skal, så langt det er praktisk gjennomførbart, være jevnt fordelt på hver side av skipet.
- Redningsfarkostenes samlede kapasitet inklusive supplerende redningsflåter skal være i samsvar med kravene i tabellen ovenfor, dvs. 1,10 N = 110 % og 1,25 N = 125 % av det samlede antall personer (N) som skipet er sertifisert for å føre. Det skal føres et tilstrekkelig antall redningsfarkoster til å sikre at de gjenværende redningsfarkostene i tilfelle en redningsfarkost havarerer eller blir ubrukelig, har plass til det samlede antall personer som skipet er sertifisert for å føre. Dersom kravene til stuing av redningsfarkoster i regel III/7.5 ikke er oppfylt, kan det kreves ytterligere redningsflåter.
- Antall livbåter og/eller mann-overbord-båter skal være tilstrekkelig til å sikre at det dersom det samlede antall personer som skipet er sertifisert for å føre, må forlate skipet, ikke er nødvendig at hver livbåt eller mann-overbord-båt samler mer enn ni redningsflåter.
- Utsettingsinnretninger for livbåter skal oppfylle kravene i regel III/10.
 

Dersom en mann-overbord-båt oppfyller kravene i avsnitt 4.5 eller 4.6 i LSA-regelverket, kan den regnes med i kapasiteten til redningsfarkostene fastsatt i tabellen ovenfor.

En livbåt kan godtas som mann-overbord-båt, forutsatt at dens utsettings- og ombordtakingsinnretninger også oppfyller kravene til en mann-overbord-båt.

Minst én av mann-overbord-båtene på roro-passasjerskip skal, dersom det er påkrevd å føre en slik båt, være en hurtig mann-overbord-båt som oppfyller kravene i regel III/5-1.3.

Når flaggstatens myndighet mener at det er fysisk umulig å installere en mann-overbord-båt eller en hurtig mann-overbord-båt på et skip, kan skipet fritas fra å føre mann-overbord-båt, forutsatt at skipet oppfyller alle følgende krav:

  - Skipet er utstyrt med innretninger som gjør det mulig å ta en hjelpeløs person opp fra vannet,
  - ombordtaking av en hjelpeløs person kan observeres fra kommandobroen, og
  - skipet er tilstrekkelig manøvreringsdyktig til å gå nær opptil og ta om bord personer under de verst tenkelige forhold.

- (6) Minst én av livbøyene på hver side skal være utstyrt med en flytende redningsline med lengde lik det som er størst av enten minst to ganger høyden fra bøyens stuingssted over vannlinjen ved skipets minste seilingsdypgående, og 30 meter. To livbøyer skal være utstyrt med et selvvirkende røyksignal og et selvvirkende lys; de skal kunne utløses raskt fra kommandobroen. De øvrige livbøyene skal være utstyrt med selvtennende lys i samsvar med bestemmelsene i nr. 2.1.2 i LSA-regelverket.
- (7) Nødbluss som oppfyller kravene i avsnitt 3.1 i LSA-regelverket, skal oppbevares på kommandobroen eller styreplassen.
- (8) Det skal finnes en oppblåsbar redningsvest for alle personer som skal utføre arbeid i utsatte områder om bord. Disse oppblåsbare redningsvestene kan omfattes av det samlede antallet redningsvester som kreves etter dette direktiv.
- (9) Det skal finnes et antall redningsvester egnet for barn som tilsvarer minst 10 % av antallet passasjerer om bord, eller et høyere antall dersom det er nødvendig for å utstyre hvert barn med en redningsvest.
- (10) Det skal finnes et antall redningsvester egnet for spedbarn som tilsvarer minst 2,5 % av antallet passasjerer om bord, eller et høyere antall dersom det er nødvendig for å utstyre hvert spedbarn med en redningsvest.
- (11) Alle skip skal føre et tilstrekkelig antall redningsvester for vakthavende personer og til bruk på avsidesliggende stasjoner for redningsfarkoster. Redningsvester for vakthavende personer skal oppbevares på kommandobroen, i maskinkontrollrommet og ved enhver annen bemannet vaktpost.  
Senest ved første periodiske besiktelse etter 1. januar 2012 skal alle passasjerskip overholde bestemmelsene i fotnote 12 og 13.
- (12) Dersom redningsvestene for voksne ikke er utformet slik at de passer for personer med vekt på opptil 140 kg og brystmål på opptil 1750 mm, skal det finnes en tilstrekkelig mengde tilbehør om bord som gjør det mulig å feste dem til slike personer.
- (13) På alle passasjerskip skal hver redningsvest være utstyrt med lys som oppfyller kravene i nr. 2.2.3 i LSA-regelverket. Alle roro-passasjerskip skal overholde bestemmelsene i regel III/5.5.2.
- (14) Skip med lengde på mindre enn 24 meter har ikke plikt til å ha linekastingsapparater om bord.

b) Ny regel III/9/2a skal lyde:

«2a Senest ved den første planlagte tørrdokksetting etter 1. januar 2018, men innen 1. juli 2019, skal utsettingsmekanismer for livbåter som utløses ved trykk og som ikke oppfyller kravene i nr. 4.4.7.6.4 til 4.4.7.6.6 i LSA-regelverket, erstattes med utstyr som oppfyller kravene i regelverket(\*)».

(\*) Se retningslinjene for vurdering og utskifting av utsettings- og ombordtakingssystemer for livbåter (MSC.1/Circ.1392).»

c) Ny regel III/10a skal lyde:

**«10a Ombordtaking av personer fra vannet**

SKIP I KLASSE B, C OG D BYGD FRA OG MED 1. JANUAR 2018

.1 Alle skip skal ha skipsspesifikke planer og framgangsmåter for ombordtaking av personer fra vannet, idet det tas hensyn til IMOs retningslinjer(\*). I planene og framgangsmåtene skal det angis hvilket utstyr som skal brukes for dette formål, og tiltak som skal treffes for å minimere risikoen for personell om bord som deltar i ombordtakingen. Skip bygd før 1. januar 2018 skal oppfylle dette kravet ved første periodiske besiktelse av sikkerhetsutstyret eller ved fornyelsen av det.

.2 Roro-passasjerskip som oppfyller kravene i regel III/5-1.4, skal anses å oppfylle kravene i denne regel.

(\*) Retningslinjer for utarbeiding av planer og framgangsmåter for ombordtaking av personer fra vannet (MSC.1/Circ.1447).»

d) Ny regel III/13.9 skal lyde:

«9 Besetningsmedlemmer med ansvar for entring av og redning fra lukkede rom skal delta i en øvelse i entring av og redning fra lukkede rom, som skal gjennomføres om bord på skipet med et intervall som skal fastsettes av administrasjonen, men minst én gang i året:

.1 Øvelser i entring av og redning fra lukkede rom

.1 Øvelser i entring av og redning fra lukkede rom bør planlegges og utføres på en trygg måte, idet det tas hensyn til retningslinjene i IMOs anbefalinger(\*)».

.2 Hver øvelse i entring av og redning fra lukkede rom skal omfatte:

.1 kontroll og bruk av personlig verneutstyr som er nødvendig for entring,

- .2 kontroll og bruk av kommunikasjonsutstyr og -prosedyrer,
- .3 kontroll og bruk av instrumenter til måling av luftkvaliteten i lukkede rom,
- .4 kontroll og bruk av redningsutstyr og -prosedyrer og
- .5 instruksjon i førstehjelp og gjenopplivingsteknikker.

---

(\*) Se de reviderte anbefalingene for entring av lukkede rom om bord i skip, fastsatt ved IMOs resolusjon A.1050(27).»

e) Ny regel III/14 skal lyde:

**«14 Registrering (R 19.5)**

NYE OG EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 Datoen for gjennomføring av mønstringer, nærmere opplysninger om øvelser i evakuering av skipet og brannøvelser, øvelser i entring av og redning fra lukkede rom, øvelser med annet redningsutstyr og opplæring om bord skal innføres i en dagbok, eventuelt slik det fastsettes av administrasjonen. Dersom full mønstring, øvelse eller opplæring ikke er gjennomført på fastsatt tidspunkt, skal en redegjørelse for omstendighetene ved og omfanget av den gjennomførte mønstring, øvelse eller opplæring, noteres i dagboken.».