



Lovtidende A

Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen D, teknisk forskrift for skibes bygning og udstyr m.v., passagerskibe i national fart¹⁾

§ 1

I bekendtgørelse nr. 556 af 26. maj 2011 om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen D, teknisk forskrift for skibes bygning og udstyr m.v., passagerskibe i national fart, som ændret ved bekendtgørelse nr. 873 af 29. juli 2011, bekendtgørelse nr. 968 af 28. september 2012, bekendtgørelse nr. 922 af 3. juli 2013, bekendtgørelse nr. 645 af 13. juni 2014 og bekendtgørelse nr. 1352 af 21. november 2016, foretages følgende ændringer:

1. § 3, stk. 8, ophæves.

Stk. 9 og 10 bliver herefter stk. 8 og 9.

2. I bilaget Indledning affattes *Indledningen* således:

»Meddelelser fra Søfartsstyrelsen D består af en kort forskrift og et antal bilag i form af kapitler. Forskriften indeholder hjemmel, anvendelse, straf, ikrafttræden og en liste over, hvornår de enkelte kapitler seneste er blevet revideret. Bilag og bilagsafsnit giver tilsammen en konsolideret version af Meddelelser fra Søfartsstyrelsen D, som reflekterer gældende regler på ikrafttrædelsesdatoen.

Som følge af digitaliseringen og ønsket om at tydeliggøre hvad der er internationale regler og hvad der er nationale særkrav eller lempelser, er bekendtgørelsen nr. 556 af 26. maj 2011 om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen D den sidste konsoliderede udgave. I fremtiden vil passagerskibsdirektivet blive implementeret som en selvstændig bekendtgørelse og alle regler udstedt i medfør af MARPOL konventionen kun blive udgivet som en del af Meddelelser B fra Søfartsstyrelsen.

Opmærksomheden henledes på at tabellen over kapitelhæfternes datering samt den vejledende tabel sidst i kapitel I, regel 4 ikke er opdateret.

Ændringer

Ændringsforskriften udstedes for at gennemføre Kommissionens direktiv 2016/844/EU af 27. maj 2016 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF

om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe. Endvidere er der rettet et mindre antal skrivefejl bekendtgørelse nr. 556 af 26. maj 2011 om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen D, samt ophævet bestemmelsen om at ethvert skib skal føre en bilagsmappe.«

3. Kapitel I, Regel 11, bortfalder.

Kapitel I, Regel 12 bliver herefter Regel 11.

4. I Kapitel II-1, Afsnit A-1, indsættes efter Regel 3 som ny regel:

»Regel 4. Beskyttelse mod støj

SKIBE I KLASSE B, C OG D, SOM ER BYGGET DEN 1. JANUAR 2018 ELLER SENERE

4.1 Skibe med en bruttotonnage på 1.600 eller derover bygges således, at støjniveauet om bord reduceres . og personalet beskyttes mod støj i overensstemmelse med IMO's kode om støjniveauet om bord (IMO Code on Noise Levels on Board Ships), som vedtaget af Komitéen for Sikkerhed på Søen ved resolution MSC. 337(91), eventuelt ændret af IMO.«

5. Kapitel II-1, Afsnit B-2, Regel 17-1, pkt. 17-1.1.7, affattes således:

»17-1.1.7 Nye ro-ro-passagerskibe i klasse C med en længde på under 40 m og nye ro-ro-passagerskibe i klasse D kan i stedet for at opfylde bestemmelserne i punkt 17-1.1.1-17-1.1.6 opfylde bestemmelserne i punkt 17-1.2.1-17-1.2.3, forudsat at højden af karme og dørtærskler er mindst 600 mm på åbne ro-ro-lastdæk og mindst 380 mm på lukkede ro-ro-lastdæk.«

6. I Regel 25-1, pkt. 1, ændres: "international rute fart til og fra" til: "indenrigsfart på".

7. I Regel 25-1, pkt. 2, ændres: "kapitel X, regel I" til: "kapitel I, regel 2.7".

8. Kapitel II-1, Afsnit C, Regel 6, pkt. 6.2.2. affattes således:

¹⁾ Bekendtgørelsen gennemfører Kommissionens direktiv 2016/844/EU af 27. maj 2016 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe, EU-Tidende 2016, nr. L 141, side 51.

»6.2.2 kunne lægge roret over fra 35° på den ene side til 35° på den anden side, når skibet er på største dybgang og går frem med største fart fremover, og — under samme forhold — fra 35° på den ene side til 30° på den anden side på højst 28 sekunder. Er det ikke praktisk muligt at påvise overensstemmelse med dette krav under prøvninger til havs med skibet på største dybgang og gående frem med en fart svarende til hovedmotorens maksimale kontinuerlige omdrejningshastighed og den maksimale konstruktionsbestemte stigning, er det uanset konstruktionsdatoen tilladt at påvise overensstemmelse med kravet ved hjælp af en af følgende metoder:

- 1) Under prøvninger til havs med skibet på ret køl og roret helt under vand gående frem med en fart svarende til hovedmotorens maksimale kontinuerlige omdrejningshastighed og den maksimale konstruktionsbestemte stigning.
- 2) Hvis det ikke er muligt at foretage prøvninger til havs med roret helt under vand, beregnes der en passende fart frem på grundlag af den del af rorbladet, der er under vand under de lasteforhold, der foreslås med henblik på prøvningen til havs. Den beregnede fart frem skal resultere i en kraft og et torsionsmoment på hovedstyreanlægget, som er mindst lige så stort, som hvis prøvningen foregår under forhold, hvor skibet er på største dybgang og går frem med en fart svarende til hovedmotorens maksimale kontinuerlige omdrejningshastighed og den maksimale konstruktionsbestemte stigning.
- 3) Der er foretaget en pålidelig beregning af rorkraften og torsionsmomentet under prøvningens lasteforhold, som er ekstrapoleret til forhold med fuld last. Skibets fart skal svare til hovedmotorens maksimale kontinuerlige omdrejningshastighed og den konstruktionsbestemte maksimale stigning.«

9. Kapitel II-1, Afsnit C, Regel 6, pkt. 6.3.2, affattes således:

»6.3.2 kunne lægge roret over fra 15° på den ene side til 15° på den anden side på højst 60 sekunder, når skibet er på største dybgang og går frem med det halve af den største fart fremover, dog mindst 7 knob. Er det ikke praktisk muligt at påvise overensstemmelse med dette krav under prøvninger til havs med skibet på største dybgang og gående frem med det halve af den fart, der svarer til hovedmotorens maksimale kontinuerlige omdrejningshastighed og den maksimale konstruktionsbestemte stigning, eller mindst 7 knob, er det uanset konstruktionsdatoen tilladt at påvise overensstemmelse med dette krav ved hjælp af en af følgende metoder:

- 1) Under prøvninger til havs med skibet på ret køl og roret helt under vand og gående frem med det halve af den fart, der svarer til hovedmotorens maksimale kontinuerlige omdrejningshastighed og den maksimale konstruktionsbestemte stigning, eller mindst 7 knob.
- 2) Hvis det ikke er muligt at foretage prøvninger til havs med roret helt under vand, beregnes der en passende fart frem på grundlag af den del af rorbladet, der er under vand under de lasteforhold, der foreslås med henblik på prøvningen til havs. Den beregnede fart

frem skal resultere i en kraft og et torsionsmoment på reservestyreanlægget, som er mindst lige så stort, som hvis prøvningen foregår under forhold, hvor skibet er på største dybgang og går frem med det halve af den fart, der svarer til hovedmotorens maksimale kontinuerlige omdrejningshastighed og den maksimale konstruktionsbestemte stigning, eller mindst 7 knob.

- 3) Der er foretaget en pålidelig beregning af rorkraften og torsionsmomentet under prøvningens lasteforhold, som er ekstrapoleret til forhold med fuld last.«

10. Overskriften i Kapitel II-1, Afsnit C, Regel 15, affattes således:

»**NYE SKIBE I KLASSE B, C OG D, SOM IKKE ER OMFATTET AF REGEL II-1/A-1/4**«

11. I Kapitel II-2, Afsnit A, Regel 2, indsættes efter pkt. 2.27 som nye punkter:

»2.28 Med henblik på gennemførelsen af regel II-2/B/9a forstås der ved brandspjæld en anordning installeret i en ventilationskanal, som under normale forhold står åben, således at luften kan cirkulere i kanalen, og som lukkes i tilfælde af brand og således standser luftcirkulationen i kanalen for at hindre brandspredning. Der kan i forbindelse med ovennævnte definition anvendes følgende udtryk:

- 1) Ved automatisk brandspjæld forstås der et brandspjæld, der lukker af sig selv, når det eksponeres for en brands produkter.
- 2) Ved manuelt brandspjæld forstås der et brandspjæld, som besætningen åbner eller lukker manuelt på selve spjældet.
- 3) Ved fjernbetjent brandspjæld forstås der et brandspjæld, som besætningen kan lukke ved hjælp af en fjernbetjeningsindretning, der befinder sig et stykke væk fra det fjernbetjente spjæld.

2.29 Med henblik på gennemførelsen af regel II-2/B/9a forstås der ved røgspjæld en anordning installeret i en ventilationskanal, som under normale forhold står åben, således at luften kan cirkulere i kanalen, og som lukkes i tilfælde af brand og således standser luftcirkulationen i kanalen for at hindre spredning af røg og varme luftarter. Et røgspjæld forventes ikke at bidrage til brandmodstandsevnen, når der er tale om brandsikrede inddelinger, som gennembrydes af en ventilationskanal. Der kan i forbindelse med ovennævnte definition anvendes følgende udtryk:

- 1) Ved automatisk røgspjæld forstås der et røgspjæld, der lukker af sig selv, når det kommer i kontakt med røg eller varme luftarter.
- 2) Ved manuelt røgspjæld forstås der et røgspjæld, som besætningen åbner eller lukker manuelt på selve spjældet.
- 3) Ved fjernbetjent røgspjæld forstås der et røgspjæld, som besætningen kan lukke ved hjælp af en fjernbetjeningsindretning, der befinder sig et stykke væk fra det fjernbetjente spjæld.«

12. Kapitel II-2, Afsnit A, Regel 6, pkt. 6.8.2.1, affattes således:

»6.8.2.1 de brandfarlige dele af forbrændingsmotorer, som benyttes til skibets hovedfremdrivning og elproduktion, og for skibe, der er bygget den 1. januar 2018 eller senere, de brandfarlige dele af alle forbrændingsmotorer«

13. Kapitel II-2, Afsnit A, Regel 11, pkt. 11.1, affattes således:

»11.1 For skibe, der er bygget før den 1. juli 2019, består en brandudrustning af:«

14. I Kapitel II-2, Afsnit A, Regel 11, indsættes efter pkt. 11.1.2, ii) som nye punkter:

»11.1.3 Brandudrustningens røgdykkerapparater med komprimeret luft skal fra den 1. juli 2019 opfylde bestemmelserne i punkt 2.1.2.2 i kapitel 3 i koden for brandsikkerhedssystemer.

11.1.4 For skibe, der er bygget den 1. juli 2019 eller senere, skal brandudrustningen opfylde bestemmelserne i koden for brandsikkerhedssystemer.«

15. I Kapitel II-2, Afsnit A, Regel 11, indsættes efter pkt. 11.4 som nyt pkt.:

»11.4a Brandmændenes kommunikation:

Skibe, der skal medføre mindst én brandudrustning om bord, og som er bygget den 1. januar 2018 eller senere, skal medføre mindst to bærbare tovejs radiotelefonapparater for hvert hold brandmænd, således at de kan kommunikere. Er der tale om LNG-drevne skibe eller ro-ro-passagerskibe med lukkede ro-ro-lastrum eller speciallastrum, skal de bærbare tovejs radiotelefonapparater være eksplosionssikrede eller egensikre. Skibe, der er bygget inden den 1. januar 2018, skal opfylde bestemmelserne i denne regel senest på datoen for det første syn efter den 1. juli 2019.«

16. I Kapitel II-2, Afsnit A, Regel 15, indsættes efter pkt. 15.2.5 som nyt pkt.:

»15.2.6 På skibe, der er omfattet af regel II-2/A/11, skal beholdere til indåndingsapparater, der anvendes til brandøvelser, enten genopfyldes eller skiftes ud før afgang.«

17. Kapitel II-2, Afsnit B, Regel 5, pkt. 5.1, affattes således:

»5.1 Foruden at opfylde de særlige bestemmelser for skotters og dæks brandmodstandsevne, der er fastsat andetsteds i dette afsnit, skal skotters og dæks brandmodstandsevne mindst være som foreskrevet i tabel 5.1 eller 5.1a) og 5.2 eller 5.2a), alt efter hvad der er relevant.

Ved godkendelse af konstruktionsmæssige foranstaltninger for brandbeskyttelse i nye skibe skal der tages hensyn til risikoen for varmeoverføring igennem varmebroer ved skæringpunkter, og der skal tages hensyn til, hvor påbudte termiske spærreanordninger slutter.«

18. Tabel 5.1a) i Kapitel II-2, Afsnit B, Regel 5, pkt. 5.4, affattes som bilag 1 til denne bekendtgørelse.

19. Tabel 5.2a) i Kapitel II-2, Afsnit B, Regel 5, pkt. 5.4, affattes som bilag 2 til denne bekendtgørelse.

20. I tabellerne 5.1, 5.1a), 5.2 og 5.2a), indsættes som fodnoter:

»(a) Se nærmere i regel II-2/B/3 og 8.

(b) Hvor rum tilhører samme nummerkategori, og tallet i tabellen er mærket med b, er et skot eller dæk af den klasse, som er angivet i tabellen, kun påkrævet, hvis de rum, som grænser op til hinanden, har forskellig anvendelse, f.eks. i kategori (9). To kabysser ved siden af hinanden vil således ikke medføre krav om afskotning, mens en kabys ved siden af et malerrum kræver et skot af klasse A-0.

(c) Skotter, der adskiller styrehus og bestiklukaf, kan være af klasse »B-0«.

(d) Se punkt . 2.3 og. 2.4.

(e) Ved anvendelsen af regel 2.1.2 skal »B-0« og »C« i tabel 5.1 og 5.1a) læses som »A-0«.

(f) Brandisolering er ikke nødvendig, hvis maskinrummet af kategori (7) frembyder ringe eller ingen brandrisiko.

(*) Hvor der forekommer en asterisk i tabellerne, skal inddelingen være af stål eller andet tilsvarende materiale, men den behøver ikke være af klasse A. I skibe, der er bygget den 1. januar 2003 eller senere, gælder dog, at hvor der er ført elektriske kabler, rør og ventilationskanaler igennem et dæk, bortset fra rum af kategori 10, skal sådanne gennem-brydninger tætnes, så gennemtrængning af røg og flammer forhindres. Inddelinger mellem kontrolrum (nødgeneratorer) og åbne dæk kan have åbninger for luftindtag, som ikke kan lukkes, medmindre der er installeret et fast anbragt brandslukningsanlæg med luftarter. Ved anvendelse af regel II-2/B/2.1.2 skal en asterisk i tabel 5.2 og 5.2a), bortset fra kategori (8) og (10) læses som »A-0«.

21. I Kapitel II-2, Afsnit B, Regel 6, indsættes efter pkt. 6.3.3 som nyt pkt.:

»SKIBE I KLASSE B, C OG D, SOM ER BYGGET DEN 1. JANUAR 2018 ELLER SENERE

6.3.4 Der skal være to udgangsveje fra maskinrummets hovedværksted. Mindst en af udgangsvejene skal yde ubrudt brandbeskyttelse til et sikkert sted uden for maskinrummet.«

22. Titlen til Kapitel II-2, Afsnit B, Regel 9, affattes således:

»Regel 9. Ventilationssystemer til skibe, der er bygget før den 1. januar 2018 (R 32)«

23. Efter Kapitel II-2, Afsnit B, Regel 9, indsættes:

»Regel 9a. Ventilationssystemer i skibe

SKIBE I KL. ASSE B, C OG D, SOM ER BYGGET DEN 1. JANUAR 2018 ELLER SENERE

9a. 1 Generelt

9a. 1.1 Ventilationskanaler, herunder enkelt- og dobbeltvæggede kanaler, skal være af stål eller et tilsvarende materiale, bortset fra korte fleksible bælge på højst 600 mm, som anvendes til at forbinde ventilatorerne med kanalerne i luftkonditioneringsrum. Medmindre andet udtrykkeligt er fastsat i punkt . 1.6, skal alle andre materialer, der anvendes til fremstilling af kanaler, herunder isolationsmaterialer, også være ikke-brændbare materialer. Korte kanaler, der ikke er mere end 2 m lange, og hvis tværsnitsareal ikke overstiger 0,02 m² (ved tværsnitsareal forstås det areal, der beregnes

på grundlag af selve kanalens indre dimensioner eksklusive isoleringen, også når der er tale om præisolerede kanaler), behøver ikke være fremstillet af stål eller et tilsvarende materiale, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

- 1) Kanalerne skal være fremstillet af ikke-brændbare materialer, som kan beklædes indvendigt og udvendigt med membraner, der har lav flammespredningsevne, og som i begge tilfælde har en brandværdi på højst 45 MJ/m² af overfladearealet for den anvendte tykkelse. Brandværdien beregnes i overensstemmelse med de henstillinger, der er offentliggjort af Den Internationale Standardiseringsorganisation, nærmere bestemt ISO 1716:2002 »Prøvning for reaktion på brand af byggevarer — Bestemmelse af brændværdi« (Reaction to the fire tests for building products — Determination of the heat of combustion).
- 2) Kanalerne må kun anvendes i den fjerneste del af ventilationssystemet.
- 3) Kanalerne må ikke være placeret nærmere end 600 mm, målt i kanalens længderetning, fra en åbning i en klasse A- eller B-inddeling, herunder gennemgående loftsbeklædninger af klasse B.

9a. 1.2 Nedenstående indretninger skal underkastes prøvning i overensstemmelse med koden for brandprøvningsprocedurer (the Fire Test Procedures Code).

9a. 1.2.1 brandspjæld, herunder midlerne til betjening heraf, idet prøvning dog ikke er påkrævet for brandspjæld, der er placeret i den nedre ende af kanalen, når der er tale om aftrækskanaler fra skibskomfurer, som skal være fremstillet af stål og kunne stoppe trækket i kanalen, og

9a. 1.2.2 kanalennemføringer i klasse A-inddelinger, idet prøvning dog ikke er påkrævet, hvis stålforinger er forbundet direkte til ventilationskanalerne ved hjælp af pånitte eller påboltede flanger eller ved svejsning.

9a. 1.2.3 Brandspjæld skal være let tilgængelige. Hvis de er placeret over loftsbeklædninger eller garneringer, skal loftsbeklædningerne eller garneringerne være forsynet med en inspektionslem, der viser brandspjældets identifikationsnummer. Brandspjældets identifikationsnummer skal ligeledes være angivet på en eventuel medfølgende fjernbetjening.

9a. 1.2.4 Ventilationskanaler skal være forsynet med inspektionslemme for at muliggøre inspektion og rengøring. Inspektionslemmen skal være placeret i nærheden af brandspjældet.

9a. 1.2.5 De vigtigste tilgangs- og afgangsåbninger i ventilationssystemer skal kunne lukkes fra et sted uden for det rum, som systemet betjener. Lukkemekanismerne skal være lettilgængelige og være forsynet med tydelig, permanent mærkning, og det skal fremgå, om mekanismen er åben eller lukket.

9a. 1.2.6 Brændbare pakninger i ventilationskanalens flangesamlinger er ikke tilladt inden for en afstand på 600 mm fra en åbning i en klasse A- eller B-inddeling eller i kanaler, som skal være af klasse A.

9a. 1.2.7 Det er ikke tilladt at anbringe ventilationsåbninger eller luftkanaler mellem to lukkede rum, medmindre det er tilladt i henhold til regel II-2/B/7.7.

9a. 2 Kanalernes indretning

9a. 2.1 Ventilationsanlæg til maskinrum af kategori A, vogndæksrum, ro-ro-lastrum, kabysser, speciallastrum og lastrum i almindelighed skal være adskilt fra hinanden og fra de ventilationsanlæg, der betjener andre rum. Kabysventilationsanlægget på passagerskibe, der kan befordre højst 36 passagerer, behøver dog ikke at være helt adskilt fra andre ventilationsanlæg og kan betjenes af særskilte kanaler fra en ventilationsenhed, der betjener andre rum. I så fald skal der forefindes et automatisk brandspjæld i kabysventilationskanalen i nærheden af ventilationsenheden.

9a. 2.2 Kanaler til ventilation af maskinrum af kategori A, kabysser, vogndæksrum, ro-ro-lastrum eller speciallastrum må ikke føres igennem aptering, tjenesterum eller kontrolrum, medmindre de opfylder bestemmelserne i punkt . 2.4.

9a. 2.3 Kanaler til ventilation af aptering, tjenesterum eller kontrolrum må ikke føres igennem maskinrum af kategori A, kabysser, vogndæksrum, ro-ro-lastrum eller speciallastrum, medmindre de opfylder bestemmelserne i punkt . 2.4

9a. 2.4 Kanaler som omhandlet i punkt . 2.2 og . 2.3 skal enten være:

9a. 2.4.1.1 fremstillet af stål af en tykkelse på mindst 3 mm, når der er tale om kanaler med et tværsnitsareal på mindre end 0,075 m², mindst 4 mm, hvis der er tale om kanaler med et tværsnitsareal på mellem 0,075 m² og 0,45 m², og mindst 5 mm, hvis der er tale om kanaler med et tværsnitsareal på over 0,45 m²

9a. 2.4.1.2 passende understøttet og afstivet

9a. 2.4.1.3 monteret med automatisk brandspjæld i nærheden af den afgrænsning, de er ført igennem og

9a. 2.4.1.4 isoleret til A-60-standard fra afgrænsningen af de rum, de betjener, til et punkt mindst 5 m på den anden side af hvert brandspjæld

eller

9a. 2.4.2.1 fremstillet af stål i overensstemmelse med punkt . 2.4.1.1 og . 2.4.1.2 og

9a. 2.4.2.2 isoleret til A-60-standard over hele forløbet af de rum, de er ført igennem, bortset fra hvis der er tale om kanaler, der er ført igennem rum af kategori (9) eller (10) som defineret i regel II-2/B/4.2.2.

9a. 2.5 Med henblik på punkt . 2.4.1.4 og . 2.4.2.2 skal kanaler være isoleret over hele deres ydre tværsnitsareal. Kanaler, der befinder sig uden for, men som støder op til nævnte rum og deler en eller flere overflader med nævnte rum, anses for at være ført igennem rummet og skal være isoleret over hele det areal, som de deler med rummet, og isoleringen skal fortsætte 450 mm forbi kanalen (der findes tegninger af sådanne foranstaltninger i den fælles fortolkning af kapitel II-2 i Solaskonventionen (Unified Interpretations of SOLAS chapter II-2) (MSC. 1/Circ. 1276).

9a. 2.6 Hvor det er nødvendigt at føre en ventilationskanal igennem en lodret hovedzoneinddeling, skal der ved siden af inddelingen installeres et automatisk brandspjæld. Spjældet skal også kunne lukkes manuelt fra begge sider af inddelingen. Betjeningsindretningen skal være lettilgængelig og være klart og tydeligt mærket. Mellem inddelingen og brandspjældet skal kanalen være fremstillet af stål i overens-

stemmelse med punkt . 2.4.1.1 og . 2.4.1.2 og være isoleret, således at den mindst har samme brandmodstandsevne som den inddeling, den føres igennem. Der skal som et minimum være et brandspjæld på den ene side af inddelingen, og spjældet skal have en synlig indikator for, om det er åbent eller lukket.

9a. 3 Nærmere regler for brandspjæld og gennemføring af kanaler

9a. 1 Kanaler, der er ført igennem klasse A-inddelinger, skal opfylde følgende krav:

9a. 1.1 hvis en tyndvægget kanal med et tværsnitsareal på højst $0,02 \text{ m}^2$ er ført igennem en klasse A-inddeling, skal åbningen være forsynet med en stålforing af en tykkelse på mindst 3 mm og en længde på mindst 200 mm, som fortrinsvis skal være fordelt med 100 mm på hver side af skottet, for dæks vedkommende dog med hele længden på undersiden af det gennembrudte dæk

9a. 1.2 hvis en ventilationskanal med et tværsnitsareal på mere end $0,02 \text{ m}^2$ men højst $0,075 \text{ m}^2$ er ført igennem en klasse A-inddeling, skal åbningerne være forsynet med stålforinger. Kanaler og foringer skal have en tykkelse på mindst 3 mm og en længde på mindst 900 mm. Ved passage igennem skotter skal denne længde fortrinsvis fordeles med 450 mm på hver side af skottet. Kanaler og foringer til kanaler skal være brandisoleret. Isoleringen skal have mindst samme brandmodstandsevne som det skot eller dæk, kanalen er ført igennem og

9a. 1.3 alle kanaler med et tværsnitsareal på over $0,075 \text{ m}^2$, som er ført igennem en klasse A-inddeling, skal være forsynet med automatiske brandspjæld. Brandspjældene skal være placeret tæt på den gennembrudte inddeling, og mellem brandspjældet og den gennembrudte inddeling skal kanalen være fremstillet af stål som fastsat i punkt . 2.4.2.1 og . 2.4.2.2. Brandspjældene skal virke automatisk, men skal også kunne lukkes manuelt fra begge sider af inddelingen. Spjældene skal have en synlig indikator for, om de er åbne eller lukkede. Hvor kanaler går igennem rum, der er afgrænset af klasse A-inddelinger, uden at betjene disse rum, kræves der ikke brandspjæld, forudsat at kanalerne har samme brandmodstandsevne som de gennembrudte inddelinger. Kanaler med et tværsnitsareal på over $0,075 \text{ m}^2$ må ikke deles op i kortere kanaler ved gennemføring i en klasse A-inddeling og derefter samles i den oprindelige kanal med det formål at undgå installering af det brandspjæld, der kræves i henhold til denne bestemmelse.

9a. 2 Ventilationskanaler med et tværsnitsareal på over $0,02 \text{ m}^2$, der er ført igennem klasse B-skot, skal være forsynet med en 900 mm lang stålforing, fortrinsvis fordelt med 450 mm på hver side af skottet, medmindre kanalen er af stål over denne længde.

9a. 3 Alle brandspjæld skal kunne betjenes manuelt. Spjældene skal være forsynet med en mekanisk anordning, der gør det muligt umiddelbart at udløse dem, eller de skal kunne lukkes ved hjælp af en elektrisk, hydraulisk eller pneumatisk indretning. Alle spjæld skal kunne betjenes manuelt fra begge sider af inddelingen. Automatiske brandspjæld, herunder spjæld, der kan fjernbetjenes, skal have en

fejlsikker mekanisme, der lukker spjældet i tilfælde af brand, selv når strømforsyningen er afbrudt eller det hydrauliske eller pneumatiske tryk er faldet. Fjernbetjente brandspjæld skal kunne genåbnes manuelt på selve spjældet.

9a. 4 Ventilationssystemer til passagerskibe, der kan befordre over 36 passagerer

9a. 1 I tillæg til kravene i punkt . 1, . 2 og . 3 skal ventilationssystemer til passagerskibe, der kan befordre over 36 passagerer, også opfylde følgende krav:

9a. 1.1 Ventilatorerne skal i almindelighed være således anbragt, at kanalerne til de forskellige rum holdes inden for samme lodrette hovedzone.

9a. 1.2 Trapperum skal betjenes af et uafhængigt ventilator- og kanalsystem (udsugning og indblæsning), der ikke betjener noget andet rum i ventilationssystemet.

9a. 1.3 Uanset tværsnit skal kanaler, der betjener mere end et mellemdæksrum i apteringen eller mere end et tjenerum eller kontrolrum tæt på det sted, hvor kanalen føres igennem dækket i nævnte rum være forsynet med et automatisk røgspjæld, som også skal kunne lukkes manuelt fra det beskyttede dæk over spjældet. Når en ventilator betjener mere end et mellemdæksrum via særskilte kanaler inden for samme lodrette hovedzone, og hver enkelt kanal betjener et enkelt mellemdæksrum, skal hver kanal være forsynet med et manuelt røgspjæld, der er monteret tæt på ventilatoren.

9a. 1.4 Hvor det er nødvendigt, skal lodrette kanaler være isoleret som foreskrevet i tabel 4.1 og 4.2. Kanalerne skal være isoleret til den standard, der kræves for dækkene mellem de rum, som de betjener, og det pågældende rum, alt efter hvad der er relevant.

9a. 5 Aftrækskanaler fra skibskomfurer

9a. 5.1 Krav til passagerskibe, der kan befordre over 36 passagerer

9a. 5.1.1 I tillæg til kravene i punkt . 1, . 2 og . 3 skal aftrækskanaler fra skibskomfurer fremstilles i overensstemmelse med punkt . 2.4.2.1 og . 2.4.2.2 og være isoleret til A-60-standard i alle apteringsrum, tjenerum eller kontrolrum, som de føres igennem. De skal også forsynes med:

9a. 5.1.1.1 et fedtfilter, der let kan fjernes med henblik på rengøring, medmindre et andet godkendt fedtjerningsystem er monteret

9a. 5.1.1.2 et brandspjæld der virker automatisk og ved fjernbetjening, og som er monteret i den nedre ende af kanalen, hvor kanalen er påmonteret emhætten, og herudover et fjernbetjent brandspjæld i den øvre ende af kanalen tæt på kanalens afgangsåbning

9a. 5.1.1.3 fast installerede midler til slukning af brand i kanalen. Brandslukningsanlæg skal være i overensstemmelse med de henstillinger, som er offentliggjort af Den Internationale Standardiseringsorganisation, nærmere bestemt ISO 15371:2009 »Ships and marine technology — Fire-extinguishing systems for protection of galley cooking equipment« (Skibe og marin teknologi — brandslukningssystemer til beskyttelse af madlavningsudstyr om bord på skibe)

9a. 5.1.1.4 fjernbetjeningsindretninger til standsning af udsugnings- og indblæsningsventilatorer, til betjening af de i punkt . 5.1.1.2 nævnte brandspjæld og til betjening af brandslukningsanlægget; disse indretninger skal være placeret tæt

på indgangen til kabyssen. Hvor der installeres et flergretnet system, skal der i forbindelse med ovennævnte fjernbetjeningsindretninger forefindes midler til at lukke alle grene, der munder ud i samme hovedkanal, før der sendes et slukningsmedium ind i systemet og

9a. 5.1.1.5 hensigtsmæssigt placerede lemme til inspektion og rengøring, herunder en lem tæt på udsugningsventilatoren og en lem i den nedre ende, hvor der samler sig fedt.

9a. 5.2 Aftrækskanaler fra skibskomfurer, der er installeret på åbne dæk, skal opfylde kravene i punkt . 5.1.1, hvis de er ført igennem aptering eller rum indeholdende brændbare materialer.

9a. 5.2 Krav til passagerskibe, der kan befordre højst 36 passagerer

Hvor aftrækskanaler fra skibskomfurer er ført igennem aptering eller rum indeholdende brændbare materialer, skal de være fremstillet i overensstemmelse med punkt . 2.4.1.1 and . 2.4.1.2. Hver udsugningskanal skal være udstyret med følgende:

- 1) Et fedtfilter, der let kan fjernes med henblik på rengøring.
- 2) Et brandspjæld der virker automatisk eller ved fjernbetjening, og som er placeret i den nedre ende af kanalen, der hvor kanalen er påmonteret emhætten, og herudover et fjernbetjent brandspjæld i den øvre ende af kanalen tæt på kanalens afgangsåbning.
- 3) Indretninger til at standse udsugnings- og indblæsningsventilatorer, som kan betjenes inde fra kabyssen.
- 4) Fast installerede midler til slukning af brand i kanalen.

6 Rum til ventilation af maskinrum af kategori A med forbrændingsmotor

6.1 Hvor et ventilationsrum kun betjener et sådant tilstødende maskinrum, og der ikke er en brandsikret inddeling mellem ventilationsrummet og maskinrummet, skal midlerne til lukning af ventilationskanalen/-kanalerne til maskinrummet være placeret uden for ventilationsrummet og maskinrummet.

6.2 Hvor et ventilationsrum betjener et sådant maskinrum samt andre rum, og ventilationsrummet er adskilt fra maskinrummet ved en klasse A-O-inddeling, inklusive gennemføringer, kan midlerne til lukning af ventilationskanalen/-kanalerne til maskinrummet være placeret i ventilationsrummet.

7 Ventilationssystemer til vaskerier på passagerskibe, der kan befordre over 36 passagerer

Aftrækskanaler fra vaskerier og tørrerum af kategori (13) som defineret i regel II-2/B/4.2.2 skal være udstyret med:

- 1) Filtre, der let kan fjernes med henblik på rengøring.
- 2) Et brandspjæld i den nedre ende af kanalen, der virker automatisk eller ved fjernbetjening.
- 3) Fjernbetjeningsindretninger til standsning af udsugnings- og indblæsningsventilatorer fra selve rummet og til betjening af det brandspjæld, der er omhandlet i punkt . 7.2.
- 4) Hensigtsmæssigt placerede lemme til inspektion og rengøring.«

24. I Kapitel II-2, Afsnit B, Regel 13, indsættes efter pkt. 13.3 som nye punkter:

»SKIBE I KLASSE B, C OG D, SOM ER BYGGET DEN 1. JANUAR 2018 ELLER SENERE

13.4 Der skal være installeret fast anbragt brandvisnings- og brandalarmanlæg af godkendt type i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i regel II-2/A/9 i maskinrum, hvor:

13.4.1 installering af automatiske og fjernbetjente systemer og udstyr er godkendt til erstatning for konstant bemanding af rummet og

13.4.2 hovedfremdrivningsmaskineriet med tilhørende maskineri, herunder elektriske hovedforsyningskilder, er udstyret med forskellige grader af automatisk styring eller fjernstyring og er under stadigt manuelt tilsyn fra et kontrolrum.

13.5 Der skal i lukkede rum med affaldsforbrændingsanlæg være installeret fast anbragt brandvisnings- og brandalarmanlæg af godkendt type i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i regel II-2/A/9.

13.6 For fast anbragt brandvisnings- og brandalarmanlæg som krævet i henhold til regel II-2/B/13.4 og 13.5 gælder følgende:

Brandvisningsanlægget skal være således indrettet og dektorerne således anbragt, at de sikrer hurtig indikation af udbrud af brand hvor som helst i disse rum og under normale maskindriftsforhold og ventilationsvariationer som følge af eventuelle svingninger i omgivelsernes temperatur. Brandvisningsanlæg, der udelukkende virker ved hjælp af varmedetektorer, er ikke tilladt, undtagen i rum med lav loftshøjde, og hvor brugen af sådanne detektorer er særlig hensigtsmæssig. Brandvisningsanlægget skal udløse akustiske og optiske alarmer, der i begge henseender adskiller sig fra ethvert andet anlæg, der ikke viser brand, på tilstrækkelig mange steder til, at alarmerne høres og observeres på kommandobroen og af en ansvarlig maskinmester.

Når kommandobroen er ubemandet, skal alarmen lyde på et sted, hvor et ansvarligt besætningsmedlem har vagt.

Efter installationen skal anlægget afprøves under forskellige maskindrifts- og ventilationsforhold.«

25. Kapitel II-2, Afsnit B, Regel 14, pkt. 14.1.1.2 affattes således:

»**14.1.1.2** Kravene i regel II-2/A/12, II-2/B/7, II-2/B/9 og II-2/B/9a, som tager sigte på at opretholde brandsikkerheden ved lodrette zoner, finder ligeledes anvendelse på dæk og skotter til adskillelse mellem de vandrette zoner samt mellem disse zoner og resten af skibet.«

26. Kapitel II-2, Afsnit B, Regel 14, pkt. 14.1.2.2, affattes således:

»**14.1.2.2** I nye skibe, der er bygget inden den 1. januar 2018, og som kan befordre højst 36 passagerer, og i eksisterende skibe i klasse B, der kan befordre over 36 passagerer, skal skotter, der afgrænser specialastrum, være isoleret som krævet for kategori (11) i tabel 5.1 i regel II-2/B/5, og vandrette afgrænsninger skal være isoleret som krævet for kategori (11) i tabel 5.2 i regel II-2/B/5. I skibe, der er bygget

efter den 1. januar 2018, og som kan befordre højst 36 passagerer, skal skotter, der afgrænser specialastrum, være isoleret som krævet for kategori (11) i tabel 5.1a i regel II-2/B/5, og vandrette afgrænsninger skal være isoleret som krævet for kategori (11) i tabel 5.2a i regel II-2/B/5.«

27. Tabellen i Kapitel III, pkt. 2.6, affattes som bilag 3 til denne bekendtgørelse.

28. I Kapitel III, Regel 9, indsættes efter pkt. 9.2 som nyt pkt.:

»**9.2a** Senest ved den første planlagte tørdokning efter den 1. januar 2018, dog senest den 1. juli 2019, skal on-load udløsningsmekanismer til redningsbåde, som ikke opfylder kravene i LSA-kodens punkt 4.4.7.6.4 — 4.4.7.6.6, udskiftes med udstyr, der opfylder kodens krav.*)«

29. I Kapitel III, indsættes efter Regel 10 som ny regel:

»**Regel 10a. Bjærgning af overbordfaldne personer**

SKIBE I KLASSE B, C OG D, SOM ER BYGGET DEN 1. JANUAR 2018 ELLER SENERE

10a. 1 Alle skibe skal råde over skibsspecifikke planer og procedurer for bjærgning af overbordfaldne personer, idet der tages hensyn til IMO's retningslinjer desangående **). Det skal i planerne og procedurerne angives, hvilket udstyr der skal bruges til bjærgningsformål, og hvilke foranstaltninger der skal træffes for at minimere den risiko, som skibets personale udsættes for i forbindelse med bjærgning. Skibe, der er bygget før den 1. januar 2018, skal opfylde dette krav senest ved første periodiske syn eller fornyelses-syn af sikkerhedsudstyret.

10a. 2 Ro-ro-passagerskibe, som opfylder kravene i regel III/5-1.4, anses for at være i overensstemmelse med denne regel.«

30. I Kapitel III, Regel 13, indsættes efter pkt. 13.8 som nye punkter.:

»**13.9** Besætningsmedlemmer med ansvar for indtrængning i lukkede rum og evakuering herfra skal deltage i øvelser i indtrængning i lukkede rum og evakuering herfra, som skal afholdes om bord på skibet med de mellemrum, som fastsættes af administrationen, dog mindst én gang om året:

13.9.1 Indtrængnings- og evakueringsøvelser — lukkede rum

13.9.1.1 Øvelser i indtrængning i lukkede rum og evakuering herfra skal forberedes og gennemføres på en sikker måde under behørig hensyntagen til retningslinjerne i IMO's henstillinger ***).

13.9.1.2 Hver indtrængnings- og evakueringsøvelse skal omfatte:

- 1) Kontrol og anvendelse af det personlige beskyttelsesudstyr, der er nødvendigt med henblik på indtrængning.
- 2) Kontrol og anvendelse af kommunikationsudstyr og -procedurer.
- 3) Kontrol og anvendelse af instrumenter til måling af luften i lukkede rum.

- 4) Kontrol og anvendelse af evakueringsudstyr og -procedurer.
- 5) Instruktioner i førstehjælp og genoplivningsmetoder.«

31. I Kapitel III indsættes efter Regel 13 som ny regel:

»**Regel 14. Registrering (R 19.5)**

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

14.1 Datoen for afholdelse af mønstringer, oplysninger om øvelser i evakuering af skibet og brandøvelser, øvelser i indtrængning i lukkede rum og evakuering herfra, øvelser i anvendelse af andre redningsmidler og uddannelsesiltag om bord registreres i den logbog, som kræves af administrationen. Hvis der ikke afholdes en fuld mønstring eller øvelse eller et fuldt uddannelsesiltag på det planlagte tidspunkt, anføres det i logbogen, hvilke omstændigheder der har gjort sig gældende, og omfanget af mønstringen, øvelsen eller uddannelsesiltaget beskrives.«

32. Kapitel XXI affattes således:

»**Forebyggelse af olieforurening fra skibe**

Der henvises til kapitel XXI i bekendtgørelse nr. 1512 af 8. december 2016 om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, skibes bygning og udstyr i skibe m.v.«

33. Kapitel XXIII affattes således:

»**Forebyggelse af forurening med skadelige stoffer, der transporteres til søs i emballeret form**

Der henvises til kapitel XXIII i bekendtgørelse nr. 1512 af 8. december 2016 om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, skibes bygning og udstyr i skibe m.v.«

34. Kapitel XXIV affattes således:

»**Forebyggelse mod forurening med kloakspildevand fra skibe**

Der henvises til kapitel XXIV i bekendtgørelse nr. 1512 af 8. december 2016 om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, skibes bygning og udstyr i skibe m.v.«

35. Kapitel XXV affattes således:

»**Forebyggelse mod forurening med affald fra skibe**

Der henvises til kapitel XXV i bekendtgørelse nr. 1512 af 8. december 2016 om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, skibes bygning og udstyr i skibe m.v.«

36. Kapitel XXVI affattes således:

»**Forebyggelse af luftforurening fra skibe**

Der henvises til kapitel XXVI i bekendtgørelse nr. 1512 af 8. december 2016 om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, skibes bygning og udstyr i skibe m.v.«

§ 2

Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. juli 2017.

Søfartsstyrelsen

PER SØNDERSTRUP

/ Erik I. Tvedt

-
- *) Se retningslinjerne for vurdering og udskiftning af udsætnings- og ombordtagningssystemer (Guidelines for evaluation and replacement of lifeboat release and retrieval systems) (MSC. 1/Circ. 1392)
- **) Guidelines for the development of plans and procedures for recovery of persons from the water (retningslinjer for udarbejdelse af planer og procedurer for bjærgning af overbordfaldne personer) (MSC. 1/Circ. 1447).
- ***) Se de reviderede henstillinger vedrørende indtrængning i lukkede rum om bord på skibe (Revised Recommendations for entering enclosed spaces aboard ships), der er vedtaget af IMO ved resolution A. 1050(27).

Tabel 5.1a)

[illegible]

Bilag 2

Denne tabel finder anvendelse på ALLE SKIBE I KLASSE B, C OG D, SOM ER BYGGET DEN 1. JANUAR 2018 ELLER SENERE:

Tabel 5.2a)

Brandmodstandsevne for skotter mellem rum, som grænser op til hinanden

Rum nedenfor ↓ Rum ovenfor→		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Kontrolrum	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-60
Gange	(2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Aptering	(3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30 A-0 ^d
Trapper	(4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Tjenesterum (ringe brandrisiko)	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Maskinrum af kategori A	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60 _f	A-30	A-60	*	A-60
Andre maskinrum	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-0	*	A-0
Lastrum	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	*	A-0
Tjenesterum (stor brandrisiko)	(9)	A-60	A-30 A-0 ^d	A-30 A-0 ^d	A-30 A-0 ^d	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Åbne dæksarealer	(10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	A-0
Speciallastrum	(11)	A-60	A-30 A-0 ^d	A-30 A-0 ^d	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30«

Bilag 3

Rum	B		C		D	
Antal personer (N)	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Antal passagerer (P)						
Overlevelseshøjers kapacitet ^{(1) (2) (3) (4)}						
- eksisterende skibe	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N
- nye skibe	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N
Mand over bord-både ^{(4) (5)}	1	1	1	1	1	1
Redningskranse ⁽⁶⁾	8	8	8	4	8	4
Redningsveste ^{(8) (9) (12) (13)}	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Redningsveste til børn ^{(9) (13)}	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P
Redningsveste til spædbørn ^{(10) (13)}	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P
Nødblus ⁽⁷⁾	12	12	12	12	6	6
Linekastningsapparater ⁽¹⁴⁾	1	1	1	1	—	—
Radartranspondere	1	1	1	1	1	1
Tovejs VHF-radiotelefonapparater	3	3	3	3	3	2

(1) Overlevelseshøjers kan være redningsbåde eller -flåder eller en kombination af disse, jf. bestemmelserne i regel III/2.2. Når rejserne finder sted i lukkede farvande og/eller under gunstige klimatiske forhold, kan flagstatens administration under hensyntagen til henstillingerne i IMO's MSC/Circ 1046, medmindre det afslås af værtsmedlemsstaten, acceptere:

a) åbne reversible oppustelige redningsflåder, der ikke opfylder kravene i punkt 4.2 eller 4.3 i LSA-koden, forudsat at sådanne redningsflåder fuldt ud opfylder kravene i bilag 10 til koden for højhastighedsfartøjer af 1994, og for skibe, der er bygget den 1. januar 2012, bilag 11 til koden for højhastighedsfartøjer af 2000.

b) redningsflåder, der ikke opfylder kravene i punkt 4.2.2.2.1 og 4.2.2.2.2 i LSA-koden om isolering af redningsflådens gulv mod kulde.

Overlevelseshøjers til eksisterende skibe i klasse B, C og D skal opfylde de relevante regler i SOLAS-konventionen af 1974 for eksisterende skibe som ændret den 17. marts 1998. Ro-ro-passagerskibe skal opfylde de respektive bestemmelser i regel III/5-1.

Et marineevakueringsystem eller -systemer, der opfylder kravene i punkt 6.2 i LSA-koden, kan erstatte den tilsvarende kapacitet, der i tabellen kræves med hensyn til redningsflåder og udsætningsarrangementer.

(2) Overlevelseshøjers skal så vidt praktisk muligt være jævnt fordelt på begge sider af skibet.

(3) Overlevelseshøjers samlede kapacitet, inklusive supplerende redningsflåder, skal være i overensstemmelse med kravene i ovenstående tabel, dvs. 1,10N = 110 % og 1,25N = 125 % af det samlede antal personer (N), som skibet har certifikat til at medføre. Antallet af overlevelseshøjers skal være tilstrækkeligt til, at det, hvis et overlevelseshøjers går tabt eller bliver uanvendeligt, er muligt at optage alle de per-

soner, skibet må medføre, i de resterende overlevelseshjælpstøjer. Hvis kravene i regel III/7.5 til, hvordan redningsflåder skal være anbragt, ikke er overholdt, kan der stilles krav om yderligere redningsflåder.

(4) Der skal være redningsbåde og/eller mand over bord-både nok til, at hver rednings- eller mand over bord-båd ikke behøver at ledsage mere end ni redningsflåder, når det maksimale antal personer, som skibet har certifikat til at medføre, skal evakueres.

(5) Udsætningsarrangementer til mand over bord-både skal opfylde bestemmelserne i regel III/10.

Hvis mand over bord-både opfylder kravene i punkt 4.5 eller 4.6 i LSA-koden, kan de medregnes i den samlede kapacitet for overlevelseshjælpstøjer, der er specificeret i tabellen ovenfor.

En redningsbåd kan betragtes som en mand over bord-båd, forudsat at den og dens udsætnings- og ombordtagningsarrangementer også opfylder kravene til mand over bord-både.

På ro-ro-passagerskibe skal mindst en af mand over bord-bådene, hvis en sådan kræves, være en hurtiggående mand over bord-båd, der opfylder kravene i regel III/5-1.3.

Når flagstatens administration anser det for fysisk umuligt at anbringe en mand over bord-båd eller en hurtiggående mand over bord-båd om bord på et skib, kan skibet gives dispensation fra kravet om at skulle medføre en mand over bord-båd, forudsat at skibet opfylder samtlige nedenstående krav:

- a) skibet skal være således indrettet, at en hjælpeløs person kan reddes op af vandet
- b) ombordtagning af den hjælpeløse person skal kunne iagttages fra kommandobroen og
- c) skibet skal være tilstrækkelig manøvreedygtigt til at kunne gå tæt ind til personer og tage dem om bord under de værst tænkelige forhold.

(6) Mindst én redningskrans på hver side af skibet skal være monteret med en redningsline, der kan flyde på vandet, og som har en længde på mindst to gange den højde, hvori redningskransen er anbragt over vandlinjen i letteste søgående kondition, dog mindst 30 meter.

To redningskranse skal være forsynet med et selvvirkende røgsignal og selvtændende lys; de skal hurtigt kunne udløses fra kommandobroen. Resten af redningskransene skal være forsynet med selvtændende lys som krævet i henhold til bestemmelserne i LSA-kodens punkt 2.1.2.

(7) Nødblus, der opfylder bestemmelserne i LSA-kodens punkt 3.1, skal opbevares på kommandobroen eller ved styrepladsen.

(8) Der skal være en oppustelig redningsvest til rådighed for hver person, der skal udføre arbejde om bord i udsatte områder. Sådanne oppustelige redningsveste kan medregnes i det samlede antal redningsveste, der kræves i henhold til dette direktiv.

(9) Der skal forefindes et antal børneegnede redningsveste svarende til mindst 10 % af antallet af passagerer om bord eller så mange flere, som det kan være nødvendigt at have for at udstyre hvert barn med en redningsvest.

(10) Der skal forefindes et antal spædbørnsegnede redningsveste svarende til mindst 2,5 % af antallet af passagerer om bord eller så mange flere, som det kan være nødvendigt at have for at udstyre hvert spædbarn med en redningsvest.

(11) Alle skibe skal medføre et tilstrækkeligt antal redningsveste til vagthavende personer og til brug ved fjernt placerede overlevelsesfartøjer. Der bør opbevares redningsveste, der medføres til brug for vagthavende personer, på broen, i maskinkontrolrummet og på ethvert andet sted, hvor der holdes vagt.

Senest ved det første periodiske syn efter den 1. januar 2012 skal alle passagerskibe opfylde bestemmelserne i fodnote 12 og 13.

(12) Hvis redningsvestene til voksne ikke er store nok til personer, der vejer op til 140 kg og har en brystvidde på op til 1750 mm, skal der være passende tilbehør i tilstrækkelig mængde, som gør det muligt for dem at iføre sig redningsvest på forsvarlig vis.

(13) På alle passagerskibe skal alle redningsveste være udstyret med lys i overensstemmelse med forskrifterne i punkt 2.2.3 i LSA-koden. Alle ro-ro-passagerskibe skal opfylde bestemmelserne i regel III/5.5.2.

(14) Skibe med en længde på under 24 m har ikke pligt til at medføre linekastningsapparater.