

DIREKTIV

KOMMISSIONENS DIREKTIV (EU) 2016/844

av den 27 maj 2016

om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg ⁽¹⁾, särskilt artikel 10.2, och

av följande skäl:

- (1) Vissa av de internationella konventionerna, enligt definitionen i artikel 2 a i direktiv 2009/45/EG har ändrats.
- (2) I enlighet med artikel 10.2 i direktiv 2009/45/EG kan bilagorna till det direktivet ändras i syfte att tillämpa ändringar av internationella konventioner.
- (3) Direktiv 2009/45/EG bör därför ändras i enlighet med detta.
- (4) De åtgärder som föreskrivs i detta direktiv är förenliga med yttrandet från kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS), inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 ⁽²⁾.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilaga I till direktiv 2009/45/EG ska ändras i enlighet med bilagan till det här direktivet.

Artikel 2

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den 1 juli 2017. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

⁽¹⁾ EUT L 163, 25.6.2009, s. 1.

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 av den 5 november 2002 om inrättande av en kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS) och om ändring av förordningarna om sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (EGT L 324, 29.11.2002, s. 1).

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 27 maj 2016.

På kommissionens vägnar
Jean-Claude JUNCKER
Ordförande

BILAGA

Bilaga I till direktiv 2009/45/EG ska ändras på följande sätt:

1. I kapitel II-1

a) ska följande regel II-1/A-1/4 läggas till:

"4 Bullerskydd

FARTYG AV KLASS B, C OCH D, BYGGDA FRÅN OCH MED DEN 1 JANUARI 2018

- .1 Fartyg med ett bruttotonnage på minst 1 600 ton ska vara konstruerade för att minska buller ombord och för att skydda personal från buller enligt IMO-koden om bullernivåer på fartyg (IMO Code on noise levels on-board ships) som har antagits av IMO:s sjösäkerhetskommitté genom resolution MSC.337(91), och som kan ändras av IMO."

b) ska regel II-1/C/6.2.2.2 ersättas av följande:

"2.2 i stånd att lägga över rodret från 35° åt ena sidan till 35° åt andra sidan med fartyget på största djupgående och vid högsta marschfart framåt samt under samma förhållanden från 35° åt ena sidan till 30° åt andra sidan på högst 28 sekunder. Om det inte är möjligt att visa att detta krav uppfylls under försök till sjöss med fartyget vid största djupgående och vid den hastighet som motsvarar antalet maximala kontinuerliga varv på huvudmaskinen och maximal propellerstigning, får man visa att fartyg, oavsett vilket datum de byggdes, uppfyller detta krav genom en av följande metoder:

- .1 Under försök till sjöss ligger fartyget på rät köl och rodret är helt nedsänkt och fartyget har en hastighet som motsvarar antalet maximala kontinuerliga varv på huvudmaskinen och maximal propellerstigning.
- .2 Om rodret inte kan vara helt nedsänkt under försöket till sjöss, ska en lämplig hastighet framåt beräknas med hjälp av ytan på den del av roderbladet som är nedsänkt vid de lastkonditioner som gäller för det föreslagna försöket till sjöss. Den beräknade hastigheten framåt ska resultera i en kraft och ett vridmoment på huvudstyrinrättningen som är minst lika stor som om den hade testats med fartyget på största djupgående och vid den hastighet framåt som motsvarar antalet maximala kontinuerliga varv på huvudmaskinen och maximal propellerstigning.
- .3 Kraften och vridmomentet på rodret vid lastkonditionen vid försöket till sjöss har förutsagts på ett tillförlitligt sätt och extrapolerats till full lastkondition. Fartygets hastighet ska motsvara antalet maximala kontinuerliga varv på huvudmaskinen och maximal propellerstigning."

c) ska regel II-1/C/6.3.2 ersättas av följande:

"2 i stånd att lägga om rodret från 15° åt ena sidan till 15° åt andra sidan under högst 60 sekunder med fartyget på största djupgående och vid halv marschfart framåt, eller 7 knop, vilketdera som är störst. Om det inte är möjligt att visa att detta krav uppfylls under försök till sjöss med fartyget vid största djupgående och vid halva den hastighet som motsvarar antalet maximala kontinuerliga varv på huvudmaskinen och maximal propellerstigning eller 7 knop, vilketdera som är störst, får man visa att fartyg, oavsett vilket datum de byggdes, uppfyller detta krav genom en av följande metoder:

- .1 Under försök till sjöss ligger fartyget på rät köl och rodret är helt nedsänkt och vid halva den hastighet som motsvarar antalet maximala kontinuerliga varv på huvudmaskinen och maximal propellerstigning eller 7 knop, vilketdera som är störst, eller

- .2 Om rodret inte kan vara helt nedsänkt under försöket till sjöss, ska en lämplig hastighet framåt beräknas med hjälp av ytan på den del av roderbladet som är nedsänkt vid de lastkonditioner som gäller för det föreslagna försöket till sjöss. Den beräknade hastigheten framåt ska resultera i en kraft och ett vridmoment på reservstyrinrättningen som är minst lika stor som om den hade testats med fartyget på största djupgående och vid halva den hastighet framåt som motsvarar antalet maximala kontinuerliga varv på huvudmaskinen och maximal propellerstigning eller 7 knop, vilketdera som är störst, eller
- .3 kraften och vridmomentet på rodret vid lastkonditionen vid försöket till sjöss har förutsagts på ett tillförlitligt sätt och extrapolerats till full lastkondition."

d) ska i regel II-1/C/15 underrubriken ersättas av följande:

"NYA FARTYG AV KLASS B, C OCH D SOM INTE OMFATTAS AV REGEL II-1/A-1/4".

2. I kapitel II-2

a) ska följande regler II-2/A/2.28 och II-2/A/2.29 läggas till:

".28 Vid tillämpning av regel II-2/B/9a avses med brandspjäll en anordning som är installerad i en ventilationstrumma som under normala förhållanden är öppen så att flödet i trumman tillåts och som stängs vid brand, så att flödet i trumman stoppas, vilket minskar eldspridningen. Vid användning av ovannämnda definition kan följande beteckningar förekomma:

.1 automatiskt brandspjäll: brandspjäll som stänger oberoende i samband med exponering för brand.

.2 manuellt brandspjäll: brandspjäll som är avsett att öppnas eller stängas manuellt av besättningen vid spjället.

.3 fjärrstyrt brandspjäll: brandspjäll som stängs av besättningen genom en kontrollenhet belägen på avstånd från det brandspjäll som regleras.

.29 Vid tillämpning av regel II-2/B/9a avses med brandspjäll en anordning som är installerad i en ventilationstrumma som under normala förhållanden är öppen så att flödet i trumman tillåts och som stängs vid brand, så att flödet i trumman stoppas, vilket minskar spridningen av rök och heta gaser. Ett brandspjäll förväntas inte bidra till integriteten hos en brandklassad indelning som genomborras av en ventilationstrumma. Vid användning av ovannämnda definition kan följande beteckningar förekomma:

.1 automatiskt brandspjäll: brandspjäll som stänger oberoende i samband med exponering för rök eller heta gaser.

.2 manuellt brandspjäll: brandspjäll som är avsett att öppnas eller stängas manuellt av besättningen.

.3 fjärrstyrt brandspjäll: brandspjäll som stängs av besättningen genom en kontrollenhet belägen på avstånd från det brandspjäll som regleras."

b) ska regel II-2/A/6.8.2.1 ersättas av följande:

".1 Brandfarliga delar av sådana förbränningsmotorer som används för fartygets framdrivning och elproduktion och, när det gäller fartyg byggda från och med den 1 januari 2018, brandfarliga delar av alla förbränningsmotorer,".

c) ska den första meningen i regel II-2/A/11.1 ersättas med följande:

".1 I fråga om fartyg byggda före den 1 juli 2019 ska en brandmansutrustning bestå av följande:".

d) ska följande regler II-2/A/11.1.1.3 och II-2/A/11.1a läggas till:

".1.3 En självförsörjande andningsapparat av tryckluftstyp för brandmansutrustningar ska senast den 1 juli 2019 uppfylla kraven i punkt 2.1.2.2 i kapitel 3 i koden för brandsäkerhetssystem.

.1a I fråga om fartyg byggda från och med den 1 juli 2019 ska brandmansutrustningar överensstämma med koden för brandsäkerhetssystem.”

e) ska följande regel II-2/A/11.4a föras in:

”.4a Brandmäns kommunikationsutrustning:

I fråga om fartyg som är skyldiga att ha minst en brandmansutrustning ombord och som är byggda från och med den 1 januari 2018, ska för varje brandmans kommunikationsutrustning minst två tvåvägs bärbara radiotelefonapparater finnas ombord. I fråga om LNG-drivna fartyg eller ro-ro-passagerarfartyg med slutna ro-ro-lastutrymmen eller lastutrymmen av särskild kategori, ska dessa tvåvägs bärbara radiotelefonapparater vara explosionssäkra eller egensäkra. Fartyg byggda före den 1 januari 2018 ska uppfylla kraven i denna regel senast vid den första besiktningen efter den 1 juli 2019.”

f) ska följande regel II-2/A/15.2.6 läggas till:

”.6 På fartyg som omfattas av regel II-2/A/11 ska cylindrar till andningsapparater som använts vid övningar fyllas på eller ersättas före avgång.”

g) ska regel II-2/B/5.1 ersättas av följande:

”.1 Utöver att uppfylla de särskilda bestämmelser om skotts och däckes brandintegritet som anges på andra ställen i denna del ska brandintegriteten hos alla skott och däck vara minst den som anges i tabellerna 5.1 eller 5.1 a och 5.2 eller 5.2 a, beroende på vad som är lämpligt.

Vid godkännande av brandskydd som avser byggnadskonstruktion på nya fartyg ska risken för värmeöverföring mellan värmebryggor vid skärningspunkter beaktas, samt var värmebarriärer slutar.”

h) ska följande tabell 5.1 a infogas efter tabell 5.1 i regel II-2/B/5.4:

”Följande tabell ska gälla ALLA FARTYG AV KLASSE B, C OCH D, BYGGDA FRÅN OCH MED DEN 1 JANUARI 2018:

Tabell 5.1 a

Brandintegritet hos skott som avskiljer angränsande utrymmen

Utrymmen		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Kontrollstationer	(1)	A-0 ^e	A-0	60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	*	A-60
Korridorer	(2)		C ^e	B-0 ^e	A-0 ^e B-0 ^e	B-0 ^e	A-60	A-15	A-60	A-15 A-0 ^d	*	A-30
Bostadsutrymmen	(3)			C ^e	A-0 ^e B-0 ^e	B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^d	*	A-30 A-0 ^d
Trappor	(4)				A-0 ^e B-0 ^e	A-0 ^e B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^d	*	A-30
Arbetsutrymmen (låg risk)	(5)					C ^e	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Maskinrum av kategori A	(6)						*	A-0	A-0	A-60	*	A-60

Utrymmen		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Andra maskinutrymmen	(7)							A-0 ^b	A-0	A-0	*	A-0
Lastutrymmen	(8)								*	A-0	*	A-0
Arbetsutrymmen (hög risk)	(9)									A-0 ^b	*	A-30
Öppna däck	(10)											A-0
Utrymmen av särskild kategori och ro-ro-lastutrymmen	(11)											A-30 ⁿ

i) ska följande tabell 5.2 a infogas efter tabell 5.2 i regel II-2/B/5.4:

"Följande tabell ska gälla ALLA FARTYG AV KLASS B, C OCH D, BYGGDA FRÅN OCH MED DEN 1 JANUARI 2018:

Tabell 5.2 a

Brandintegritet hos skott som avskiljer angränsande utrymmen

Utrymme under däck	Utrymme över däck	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Kontrollstationer	(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
Bostadsutrymmen	(3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30 A-0 ^d
Trappor	(4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Arbetsutrymmen (låg risk)	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Maskinrum av kategori A	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60 ^f	A-30	A-60	*	A-60
Andra maskineriutrymmen	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-0	*	A-0
Lastutrymmen	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	*	A-0
Arbetsutrymmen (hög risk)	(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
Öppna däck	(10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	A-0
Utrymmen av särskild kategori och ro-ro-lastutrymmen	(11)	A-60	A-30	A-30 A-0 ^d	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30

Anmärkningar till tabellerna 5.1, 5.1 a, 5.2 och 5.2 a, beroende på vad som är lämpligt:

- (a) Förtydligande av vad som gäller, se reglerna II-2/B/3 och 8.
 - (b) Där utrymmen tillhör samma sifferkategori och beteckningen b förekommer, krävs ett skott eller däck av angiven klass endast när de angränsande utrymmena är avsedda för olika ändamål, t.ex. i kategori 9. Ett kök intill ett kök kräver inget skott, men ett kök intill ett färgum kräver ett "A-0"-skott.
 - (c) Skott som skiljer styrhytten och navigationshytten från varandra får vara av "B-0"-klass.
 - (d) Se punkt .2.3 och .2.4 i denna regel.
 - (e) Vid tillämpning av regel 2.1.2 ska "B-0" och "C", när de förekommer i tabell 5.1 och 5.1 a, läsas som "A-0".
 - (f) Brandisolering behöver inte anordnas om maskineriutrymmet av kategori 7 har liten eller ingen brandrisk.
 - (*) Där en asterisk förekommer i tabellerna ska avgränsningen vara av stål eller annat likvärdigt material, men behöver inte vara av klass "A". I fartyg som är byggda från och med den 1 januari 2003, där genomföringar anordnas i ett däck, utom i ett utrymme av kategori 10, för dragningar av elektriska kablar, rör och ventilationstrummor ska en sådan genomföring göras tät för att hindra att rök och lågor tränger igenom. Indelningar mellan kontrollstationer (nödgeneratorer) och öppna däck får ha öppningar till luftintag som inte går att stänga, utom om de är försedda med en fast brandsläckningsanläggning med gas som släckmedel. Vid tillämpning av regel II-2/B/2.1.2 ska en asterisk, när den förekommer i tabell 5.2 och 5.2 a, med undantag av kategorierna 8 och 10, läsas som "A-0".
- j) ska följande regel II-2/B/6.3.4 läggas till:

"FARTYG AV KLASS B, C OCH D, BYGGDA FRÅN OCH MED DEN 1 JANUARI 2018

.3.4 Det ska finnas två utrymningsvägar från huvudverkstaden i varje maskineriutrymme. Minst en av dessa utrymningsvägar ska ge ett sammanhängande brandskydd till en säker plats utanför maskineriutrymmet."

- k) ska rubriken på regel II-2/B/9 ersättas med följande:

"9 Ventilationsanläggningar för fartyg som byggts före den 1 januari 2018 (R 32)".

- l) ska följande regel II-2/B/9a införas:

"9a Ventilationsanläggningar på fartyg

FARTYG AV KLASS B, C OCH D, BYGGDA FRÅN OCH MED DEN 1 JANUARI 2018

.1 Allmänt

- .1 Ventilationstrummor, inbegripet trummor med enkel- och dubbelvägg, ska vara av stål eller likvärdigt material, med undantag av flexibla korta bälgar med en längd av högst 600 mm som används för att koppla fläktar till trummorna i luftkonditioneringsanläggningar. Om inte annat uttryckligen anges i punkt.1.6, ska alla andra material som används för konstruktion av trummor, inklusive isolering, också vara av obrännbart material. Korta trummor däremot, som är högst 2 meter långa och med en fri genomskärningsarea (begreppet fri genomskärningsarea innebär, även när det gäller förisolerade trummor, att arean beräknas på grundval av själva trummans innermått och inte isoleringen) som är högst 0,02 m², behöver inte vara av stål eller likvärdigt material, förutsatt att följande villkor är uppfyllda:

- .1 Trummorna ska vara av obrännbart material som på in- och utsidan kan vara försedda med membran med ringa benägenhet för flamspridning och, i samtliga fall, ett värmevärde som inte

överstiger 45 MJ/m² av deras yta för membran med använd tjocklek. Värmevärdet ska beräknas i enlighet med de rekommendationer som har offentliggjorts av Internationella standardiseringsorganisationen, särskilt publikationen ISO 1716: 2002, "Reaction to the fire tests for building products – Determination of the heat of".

.2 Trummorna används endast vid ventilationsanläggningens yttersta ände.

.3 Trummorna ligger inte närmare än 600 mm, mätt längs trumman, från en öppning i en indelning av klass A eller B, inklusive sammanhängande takbeklädnad av klass B.

.2 Följande anordningar ska provas i enlighet med koden för brandprovningmetoder:

.1 Brandspjäll och deras manöveranordningar, även om det inte krävs provning för brandspjäll placerade i trummans nedre del i trummor för utsug från köksspisar, som ska vara av stål och som klarar att stoppa draget i trumman.

.2 Trummor som genombryter indelningar av klass A. Provet krävs inte då stålmuffar är direkt sammanfogade med ventilationstrummor med hjälp av nitade eller skruvade flänsar eller genom svetsning.

.3 Brandspjällen ska vara lätt åtkomliga. Om brandspjällen är placerade bakom innertak eller beklädnader ska dessa innertak eller beklädnader vara försedda med en inspektionslucka där brandspjällets identifieringsbeteckning anges. Brandspjällets identifieringsbeteckning ska även finnas på eventuella anordningar för fjärrmanövrering.

.4 Ventilationstrummor ska vara utrustade med inspektions- och rengöringsluckor. Luckorna ska vara placerade nära brandspjällen.

.5 Huvudtrummorna för frånluft och tilluft i ventilationsanläggningar ska kunna stängas av från utsidan av de utrymmen som de betjänar. Stängningsanordningarna ska vara lättillgängliga och tydligt och varaktigt märkta och ska visa stängningsanordningens läge.

.6 Brännbara packningar i ventilationstrummor med fläns är inte tillåtna inom 600 mm från öppningar i indelningar av klass A eller B och i trummor som måste vara av klass A.

.7 Ventilationsöppningar eller ventilationstrummor mellan två slutna utrymmen ska inte tillhandahållas om de inte är tillåtna enligt regel II-2/B/7.7.

.2 Ventilationstrummor

.1 Ventilationsanläggningar för maskinrum av kategori A, fordonsutrymmen, ro-ro-utrymmen, kök, utrymmen av särskild kategori och lastutrymmen ska vara skilda från varandra och från ventilationsanläggningar för andra utrymmen. Ventilationsanläggningar för kök på passagerarfartyg som medför högst 36 passagerare behöver dock inte vara helt åtskilda, utan kan betjänas av separata trummor från en ventilationsenhet för andra utrymmen. I sådana fall måste ett automatiskt brandspjäll finnas i ventilationstrumman för kök nära ventilationsenheten.

.2 Trummor för ventilation av maskineriutrymmen av kategori A, kök, fordonsutrymmen, ro-ro-lastutrymmen eller utrymmen av särskild kategori får inte dras genom bostads- eller arbetsutrymmen eller kontrollstationer, om de inte uppfyller punkt.2.4.

.3 Trummor för ventilation av bostadsutrymmen, arbetsutrymmen eller kontrollstationer får inte dras genom maskineriutrymmen av kategori A, kök, fordonsutrymmen, ro-ro-lastutrymmen eller utrymmen av särskild kategori, om de inte uppfyller punkt.2.4.

.4 Beroende på vad som är tillåtet enligt punkterna .2.2 och .2.3 ska trummor antingen

.1.1 vara av stål och ha en tjocklek av minst 3 mm för trummor med en fri genomskärningsarea av minst 0,075 m², minst 4 mm för trummor med en fri genomskärningsarea på mellan 0,075 m² och 0,45 m², och minst 5 mm för trummor med en fri genomskärningsarea på över 0,45 m²;

.1.2 vara stöttade och förstärkta på lämpligt sätt,

.1.3 ha automatiska brandspjäll nära de avgränsningar som de genomkorsar, och

.1.4 vara isolerade enligt "A-60"-standard från avgränsningarna från de utrymmen som de betjänar till en punkt minst 5 m bortom varje brandspjäll,

eller

.2.1 vara av stål i enlighet med punkterna .2.4.1.1 och .2.4.1.2; och

.2.2 vara isolerade enligt "A-60"-standard genom de utrymmen de passerar, utom när de passerar genom ventilationstrummor som genombryter utrymmen av kategori (9) eller (10) enligt definitionen i regel II-2/B/4.2.2.

.5 För de syften som avses i punkterna .2.4.1.4 och .2.4.2.2 ska trummor isoleras över hela sin yttre genomskärningsarea. Ventilationstrummor som ligger utanför men gränsar till det angivna utrymmet, och som delar en eller flera ytor med det, ska anses passera det angivna utrymmet och ska isoleras över den yta de delar med utrymmet på ett avstånd av 450 mm efter trumman (skisser av sådana arrangemang finns i de enhetliga tolkningarna av Solas kapitel II-2 (MSC.1/Circ.1276)).

.6 Om en ventilationstrumma måste passera genom en vertikal huvudzon, ska ett automatiskt brandspjäll finnas intill indelningen. Spjället ska även kunna stängas manuellt från båda sidor av indelningen. Manöverreglaget ska vara lätt tillgängligt och klart och tydligt märkt. Ventilationstrumman mellan indelningen och brandspjället ska vara av stål i enlighet med punkterna .2.4.1.1 och .2.4.1.2 och isolerat till åtminstone samma brandintegritet som den indelning som genombryts. Spjället ska monteras på åtminstone en sida av indelningen och ha en synlig indikator som visar om det är öppet eller stängt.

.3 Brandspjäll och genombrytningar av indelningar

.1 Ventilationstrummor som går genom indelningar av klass "A" ska uppfylla följande krav:

.1 Om en tunnplåtstrumma med en fri genomskärningsarea på 0,02 m² eller mindre genombryter indelningar av klass "A" ska öppningen vara fodrad med en muff av stål som ska ha en tjocklek av minst 3 mm och en längd av minst 200 mm och helst vara uppdelad i 100 mm på varje sida om skottet eller, i det fall trumman dragits genom däck, ligga helt på den nedre sidan av det däck genom vilket trumman dragits.

.2 Om ventilationstrummor med en fri genomskärningsarea på över 0,02 m², men högst 0,075 m², genombryter indelningar av klass "A" ska öppningarna vara fodrade med muffar av stål. Trummorna och muffarna ska ha en tjocklek av minst 3 mm och en längd av minst 900 mm. Vid genombrytningspunkten av skott ska denna längd helst delas upp i 450 mm på varje sida om skottet. Dessa trummor, eller muffar till sådana trummor, ska vara brandisolerade. Isoleringen ska ha åtminstone samma brandintegritet som den indelning som trummorna passerar.

.3 Automatiska brandspjäll ska monteras på alla ventilationstrummor med en fri genomskärningsarea på över 0,075 m² som genombryter indelningar av klass A. Varje spjäll ska monteras nära den genombrotna trumman mellan spjället och den genombrotna indelningen ska vara av stål i enlighet med punkterna .2.4.2.1 och .2.4.2.2. Brandspjällen ska fungera automatiskt, men även kunna stängas manuellt från båda sidor av indelningen. Spjället ska vara försett med en synlig indikator som visar om det är öppet eller stängt. Brandspjäll fordras dock inte där trummor genombryter utrymmen som avgränsas av indelningar av klass A, utan att betjäna dessa utrymmen, förutsatt att dessa trummor har samma brandintegritet som de indelningar som de genombryter. En trumma med en genomskärningsarea på över 0,075 m² ska inte delas upp i mindre trummor vid en genombrytning av en indelning av klass A och därefter återförenas i den ursprungliga trumman när den brutit igenom indelningen för att undvika installation av det spjäll som krävs enligt denna bestämmelse.

- .2 Om ventilationstrummor med en fri genomskärningsarea över 0,02 m² genombryter skott av klass "B", ska de vara fodrade med en stålplåtsmuff med en längd av 900 mm, helst med en uppdelning i 450 mm på varje sida om skottet, såvida inte trumman i denna del är av stål.
 - .3 Alla brandspjäll ska kunna manövreras manuellt. Spjällen ska kunna öppnas mekaniskt eller, alternativt, stängas elektriskt, hydrauliskt eller pneumatiskt. Alla spjäll ska kunna manövreras manuellt från båda sidor av indelningen. Automatiska brandspjäll, även sådana som kan fjärrstyras, ska ha en felsäker mekanism som stänger spjället vid brand även vid strömbortfall eller hydraulisk eller pneumatisk tryckförlust. Fjärrstyrda brandspjäll ska kunna öppnas manuellt vid spjället.
- .4 *Ventilationsanläggningar för passagerarfartyg som medför fler än 36 passagerare*
- .1 Utöver kraven i avsnitt .1, .2 och .3 ska ventilationsanläggningar för passagerarfartyg som medför fler än 36 passagerare också uppfylla följande krav:
 - .1 Ventilationsfläktarna ska i allmänhet anordnas så att trummorna som mynnar ut i de olika utrymmena ligger inom den vertikala huvudzonen.
 - .2 Trapphus ska betjänas med hjälp av en oberoende fläkt- och trumanläggning (frånluft och tilluft) som inte betjänar något annat utrymme i ventilationsanläggningen.
 - .3 En trumma, oavsett dess genomskärningsarea, som betjänar mer än ett mellandäck med bostadsutrymmen, arbetsutrymmen eller kontrollstationer, ska monteras nära genombrytningen på varje däck i sådana utrymmen, med ett automatiskt rökspjäll som också ska kunna stängas manuellt från det skyddade däckets ovanför spjället. Om en fläkt betjänar mer än ett mellandäcksutrymme genom separata trummor inom en vertikal huvudzon, varvid var och en är inriktad på ett enda mellandäcksrumsutrymme, ska varje trumma vara försedd med ett manuellt manövrerat rökspjäll monterat nära fläkten.
 - .4 Vertikala trummor ska vid behov isoleras enligt tabellerna 4.1 och 4.2. Trummor ska isoleras enligt föreskrifterna för däck mellan det utrymme de betjänar och det utrymme som avses, beroende på vad som är tillämpligt.
- .5 *Trummor för utsug från köksspisar*
- .1 Krav för passagerarfartyg som medför fler än 36 passagerare
 - .1 Utöver kraven i avsnitten .1, .2 och .3, ska utsugstrummorna från köksspisar vara konstruerade i enlighet med punkterna .2.4.2.1 och .2.4.2.2 och isolerade enligt A-60-standard hela vägen genom de bostadsutrymmen, arbetsutrymmen eller kontrollstationer de passerar. De ska också vara utrustade med följande:
 - .1 En fettavskiljare som lätt kan monteras av för rengöring, såvida inte ett alternativt godkänt system för att avlägsna fett finns installerat.
 - .2 Ett brandspjäll, placerat i trummans nedre del vid sammankopplingen mellan trumman och köksfläkten, som kan manövreras via automatisk fjärrkontroll, och dessutom ett fjärrmanövrerat brandspjäll i trummans övre del nära trummans utlopp.
 - .3 En fast anordning för att släcka en brand i trumman. Brandsläckningssystem ska följa de rekommendationer som har offentliggjorts av Internationella standardiseringsorganisationen, särskilt publikationen ISO 15371:2009 "Ships and marine technology – Fire-extinguishing systems for protection of galley cooking equipment".
 - .4 Anordningar för fjärrstyrd avstängning av utsugs- och inblåsfläktarna, för manövrering av de i punkt .5.1.1.2 nämnda brandspjällen och för manövrering av brandsläckningssystemet, ska finnas på en plats utanför köket nära ingången till det. Om ett system omfattar flera

trumledningar ska det finnas fjärrstyrning vid ovannämnda kontroller med möjlighet att stänga av alla ledningar som använder samma utsugskanal innan ett släckmedel utlöses i anläggningen.

.5 Lämpligt placerade inspektions- och rengöringsluckor, inklusive en nära utsugsfläkten och en monterad i trummans nedre del där fett samlas.

.2 Trummor för utsug från matlagingsutrustning som installerats på öppet däck ska uppfylla kraven i punkt .5.1.1 när de är dragna genom bostadsutrymmen eller utrymmen där brännbara material förvaras.

.2 Krav för passagerarfartyg som medför högst 36 passagerare

Där trummorna är dragna genom bostadsutrymmen eller utrymmen där brännbara material förvaras ska utsugstrummorna från köksspisar vara konstruerade i enlighet med punkterna .2.4.1.1 och .2.4.1.2. Varje utsugstrumma ska vara försedd med följande:

.1 En fettavskiljare som lätt kan monteras av för rengöring.

.2 Ett automatiskt och fjärrmanövrerat brandspjäll, placerat i trummans nedre del vid sammankopplingen mellan trumman och köksfläkten, och dessutom ett fjärrmanövrerat brandspjäll i trummans övre del nära trummans utlopp.

.3 En anordning som kan manövreras inifrån köket för avstängning av utsugs- och tilluftsfläktarna, och

.4 En fast anordning för att släcka en brand i trumman.

.6 Ventilationsutrymmen som betjänar maskineriutrymmen av kategori A, som innehåller förbränningsmotorer

.1 Om ett ventilationsutrymme endast betjänar ett intilliggande maskineriutrymme och det inte finns någon brandvägg mellan ventilationsutrymmet och maskineriutrymmet, ska anordningar för att stänga ventilationstrumman eller -trummorna som betjänar maskineriutrymmet vara placerade utanför det ventilationsutrymmet och maskineriutrymmet.

.2 Om ett ventilationsutrymme betjänar ett sådant maskineriutrymme samt andra utrymmen och är avskilt från maskineriutrymmet genom en indelning av klass A-0, inklusive genombrytningar, kan anordningar för att stänga ventilationstrumman eller -trummorna för maskineriutrymmet placeras i ventilationsutrymmet.

.7 Ventilationsanläggningar för tvättrum i passagerarfartyg som medför fler än 36 passagerare

Trummor för utsug från tvättrum och torkrum i utrymmen i kategori (13) enligt definitionen i regel II-2/B/.2.2 ska vara försedda med:

.1 Filter som lätt kan monteras av för rengöring.

.2 Ett brandspjäll i trummans nedre del som kan manövreras via automatisk fjärrkontroll.

.3 Anordningar för fjärrstyrd avstängning av utsugs- och tilluftsfläktarna från utrymmet och för styrning av det brandspjäll som nämns i punkt.7.2.

.4 Lämpligt placerade inspektions- och rengöringsluckor."

m) ska följande regler II-2/B/13.4, II-2/B/13.5 och II-2/B/13.6 läggas till:

"FARTYG AV KLASS B, C OCH D, BYGGDA FRÅN OCH MED DEN 1 JANUARI 2018

.4 En fast anläggning för upptäckande av brand och brandlarm av godkänd typ, som uppfyller relevanta bestämmelser i regel II-2/A/9, ska installeras i maskineriutrymmen om

.4.1 installation av automatiska fjärrmanövreringssystem och utrustning har godkänts i stället för kontinuerlig bemanning av utrymmet, och

- .4.2 om huvudframdrivningsaggregatet och tillhörande maskineri, inklusive källorna till elektrisk huvudkraftkälla, förses med olika grader av automatisk manövrering eller fjärrmanövrering och är under kontinuerlig bemannad övervakning från ett kontrollrum.
- .5 En fast anläggning för upptäckande av brand och brandlarm av godkänd typ, som uppfyller bestämmelserna i regel II-2/A/9, ska installeras i slutna utrymmen som innehåller förbränningsanläggningar.
- .6 I fråga om fasta anläggningar för upptäckande av brand och brandlarm av godkänd typ som krävs enligt reglerna II-2/B/13.4 och 13.5 gäller följande:

Anläggningen för upptäckande av brand ska utformas så och detektorerna placeras så att utbrott av brand i någon del av dessa utrymmen snabbt upptäcks under maskineriets alla normala driftförhållanden och under de varierande ventilationsförhållanden som erfordras med hänsyn till möjliga omgivande temperaturvariationer. Anläggningar med enbart värmedetektorer får inte tillåtas utom i utrymmen med begränsad höjd och där deras användning är särskilt lämplig. Anläggningen för upptäckande av brand ska utlösa akustiska och optiska larm, i båda avseendena tydligt avvikande från larm från varje annan anläggning som inte indikerar brand, samt på tillräckligt många platser så att larmet hörs och uppmärksammas på navigationsbryggan och av ansvarigt maskinbefäl.

När navigationsbryggan är obemannad ska larmet höras på en plats där en ansvarig besättningsmedlem tjänstgör.

Efter installationen ska systemet provas under olika driftförhållanden för maskineriet och olika ventilationsförhållanden.”

- n) ska regel II-2/B/14.1.1.2 ersättas av följande:

”2. Föreskrifterna i reglerna II-2/A/12, II-2/B/7, II-2/B/9 och II-2/B/9a om vidmakthållande av vertikala zoners integritet ska tillämpas lika på däck och skott som bildar avgränsningar mellan horisontella zoner och mellan dessa och resten av fartyget.”

- o) ska regel II-2/B/14.1.2.2 ersättas av följande:

”2. I nya fartyg som är byggda före den 1 januari 2018 och som medför högst 36 passagerare samt i existerande fartyg av klass B som medför fler än 36 passagerare ska skott som avgränsar utrymmen av särskild kategori isoleras enligt föreskrifterna för utrymmen av kategori 11 i tabell 5.1 i regel II-2/B/5 och de horisontella avgränsningarna enligt föreskrifterna för kategori 11 i tabell 5.2 i regel II-2/B/5. I fartyg som är byggda från och med den 1 januari 2018 och som medför högst 36 passagerare ska skott som avgränsar utrymmen av särskild kategori isoleras enligt föreskrifterna för utrymmen av kategori 11 i tabell 5.1 a i regel II-2/B/5 och de horisontella avgränsningarna enligt föreskrifterna för kategori 11 i tabell 5.2 a i regel II-2/B/5.”

3. i kapitel III

- a) ska tabellen i regel III/2.6 ersättas med följande tabell:

”Utrymmen	B		C		D	
	Antal personer (N) Antal passagerare (P)					
	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Livräddningsfarkosternas kapacitet ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽³⁾ ⁽⁴⁾ :						
— existerande fartyg	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N
— nya fartyg	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N
Beredskapsbåtar ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾	1	1	1	1	1	1

Utrymmen	B		C		D	
Antal personer (N) Antal passagerare (P)	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Livbojar ⁽⁶⁾	8	8	8	4	8	4
Räddningsvästar ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾ ⁽¹²⁾ ⁽¹³⁾	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Räddningsvästar för barn ⁽⁹⁾ ⁽¹³⁾	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P
Räddningsvästar för spädbarn ⁽¹⁰⁾ ⁽¹³⁾	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P
Nödsignalljus ⁽⁷⁾	12	12	12	12	6	6
Linkastare ⁽¹⁴⁾	1	1	1	1	—	—
Radartranspondrar	1	1	1	1	1	1
Tvåvägs VHF-radiotelefonapparater	3	3	3	3	3	2

(1) Livräddningsfarkoster kan vara livbåtar eller livflottar eller en kombination av dessa som uppfyller kraven i regel III/2.2. Om det är motiverat med hänsyn till resornas skyddade karaktär och/eller de gynnsamma klimatförhållanden som råder i verksamhetsområdet med hänsyn till rekommendationerna i IMO MSC/Circ.1046 får flaggstatens administration godta följande, om värdstaten inte motsätter sig detta:

(a) Öppna, vändbara, uppblåsbara livflottar som inte uppfyller kraven i avsnitt 4.2 eller 4.3 i LSA-koden under förutsättning att sådana livflottar helt uppfyller kraven i bilaga 10 till 1994 års kod för höghastighetsfartyg och för fartyg byggda den 1 januari 2012 eller efter detta datum, bilaga 11 i till 2000 års kod för höghastighetsfartyg.

(b) Livflottar som inte uppfyller kraven i avsnitt 4.2.2.2.1 och 4.2.2.2.2 i LSA-koden om isolering mot kyla i livflottens golv. Livräddningsfarkoster för existerande fartyg av klass B, C och D ska uppfylla kraven i de relevanta reglerna för existerande fartyg i SOLAS 74 i dess ändrade lydelse från den 17 mars 1998. Ro-ro-passagerarfartyg ska uppfylla kraven i regel III/5-1 i förekommande fall.

De livflottar och sjösättningsredskap som krävs enligt tabellen kan ersättas med ett eller flera marina evakueringsystem med motsvarande kapacitet och som uppfyller kraven i avsnitt 6.2 i LSA-koden, inklusive sjösättningsredskap i förekommande fall.

(2) Livräddningsfarkosterna ska i möjligaste mån finnas jämnt fördelade på varje sida av fartyget.

(3) Livräddningsfarkosternas totala/samlade kapacitet, inklusive ytterligare livflottar, ska uppfylla kraven i tabellen ovan, dvs. 1,10 N = 110 % och 1,25 N = 125 % av det sammanlagda antal personer (N) som fartyget är godkänt att medföra. Ett tillräckligt antal livräddningsfarkoster ska medföras för att, i den händelse att en livräddningsfarkost förloras eller blir obrukbar, kunna säkerställa att de återstående livräddningsfarkosterna utgör tillräcklig kapacitet för det antal personer som fartyget är godkänt för att medföra. Om förvaringskraven för livflottar i regel III/7.5 inte uppfylls kan ytterligare livflottar krävas.

(4) Antalet livbåtar och/eller beredskapsbåtar ska vara så stort att varje livbåt eller beredskapsbåt behöver leda högst nio livflottar när fartyget överges av alla personer som det är godkänt för att medföra.

(5) Sjösättningsredskap för beredskapsbåtar ska uppfylla kraven i regel III/10.

Om en beredskapsbåt uppfyller kraven i avsnitt 4.5 eller 4.6 i LSA-koden får den inräknas i den livräddningsfarkostkapacitet som anges i tabellen ovan.

En livbåt kan godkännas som beredskapsbåt förutsatt att även båten och dess sjösättnings- och ombordtagningsanordningar uppfyller kraven för en beredskapsbåt.

Minst en av beredskapsbåtarna på ro-ro-passagerarfartyg, om en beredskapsbåt krävs, ska vara en snabbgående beredskapsbåt som uppfyller kraven i regel III/5-1.3.

När flaggstatens administration finner att det är fysiskt omöjligt att installera en beredskapsbåt eller en snabbgående beredskapsbåt ombord på ett fartyg kan detta fartyg undantas från kravet att medföra beredskapsbåt, under förutsättning att fartyget uppfyller alla följande krav:

(a) Fartyget har anordningar som gör det möjligt att rädda en hjälplös person ur vattnet.

(b) Räddningen av den hjälplösa personen kan observeras från bryggan.

(c) Fartyget har tillräcklig manövreringsförmåga för att gå intill och rädda personer under sämsta tänkbara förhållanden.

- (6) Minst en livboj på vardera sidan om fartyget ska vara försedd med en flytbar livlina, som är minst dubbelt så lång som avståndet från livbojens förvaringsplats till vattenlinjen när fartyget ligger på sitt minsta djupgående till sjöss, dock ej kortare än 30 m. Två livbojar ska vara försedda med självaktiverande röksignaler och självaktiverande ljus och ska snabbt kunna frigöras från bryggan. Resten av livbojarna ska vara försedda med självtändande ljus i enlighet med punkt 2.1.2 i LSA-koden.
- (7) Nödsignalljus som uppfyller kraven i avsnitt 3.1 i LSA-koden ska förvaras på bryggan eller platsen för manövrering.
- (8) En uppblåsbar räddningsväst ska finnas för varje person som måste utföra arbete på utsatta platser ombord. Sådana uppblåsbara räddningsvästar kan ingå i det totala antalet räddningsvästar som krävs enligt detta direktiv.
- (9) Ett antal räddningsvästar för barn som motsvarar minst 10 % av antalet passagerare ska finnas ombord, eller ett större antal om detta krävs för att det ska finnas en räddningsväst för varje barn.
- (10) Ett antal räddningsvästar för spädbarn som motsvarar minst 2,5 % av antalet passagerare ska finnas ombord, eller ett större antal om detta krävs för att det ska finnas en räddningsväst för varje spädbarn.
- (11) Alla fartyg ska medföra ett tillräckligt antal räddningsvästar för personer på vakt och för användning på avlägset belägna stationer för livräddningsfarkoster. Räddningsvästar som medförs för personer på vakt ska förvaras på bryggan, i maskinkontrollrummet och på andra bemannade vaktstationer. Senast vid den första periodiska besiktningen efter den 1 januari 2012 ska alla passagerarfartyg uppfylla kraven i fotnoterna 12 och 13.
- (12) Om räddningsvästarna för vuxna inte är utformade för personer som väger upp till 140 kg och har ett bröstomfång på upp till 1 750 mm, ska ett tillräckligt antal lämpliga tillbehör finnas så att sådana personer ombord kan använda västarna.
- (13) I samtliga passagerarfartyg ska varje räddningsväst vara utrustad med ett ljus som uppfyller kraven i punkt 2.2.3 i LSA-koden. Alla ro-ro-passagerarfartyg ska uppfylla kraven i regel III/5.5.2.
- (14) Fartyg med en längd mindre än 24 m behöver inte medföra linkastare ombord."

b) ska följande regel III/9/2a införas:

"2a Senast vid den första inplanerade torrdockningen efter den 1 januari 2018, men inte senare än den 1 juli 2019, ska utlösningsmekanismer för livbåt som utlöser vid belastning och som inte överensstämmer med punkterna 4.4.7.6.4–4.4.7.6.6 i LSA-koden ersättas med utrustning som uppfyller koden (*).

(*) Se riktlinjerna för utvärdering och utbyte av utlösnings- och återtagandesystem för livbåtar (MSC.1/Circ.1392)."

c) ska följande regel III/10a införas:

"10a Räddning av personer som befinner sig i vattnet

FARTYG AV KLASS B, C OCH D, BYGGDA FRÅN OCH MED DEN 1 JANUARI 2018

.1 Alla fartyg ska ha fartygsspecifika planer och förfaranden för att rädda personer som befinner sig i vattnet, med beaktande av de riktlinjer som utarbetats av IMO (*). Planerna och förfarandena ska ange vilken räddningsutrustning som ska användas och åtgärder som ska vidtas för att minimera risken för ombordanställda som deltar i räddningsarbetet. Fartyg byggda före den 1 januari 2018 ska uppfylla detta krav vid den första periodiska inspektionen av säkerhetsutrustningen eller vid förnyelsen av den.

.2 Ro-ro-passagerarfartyg som uppfyller kraven i regel III/5-1.4 ska anses uppfylla denna regel.

(*) Riktlinjer för utarbetandet av planer och förfaranden för räddning av personer som befinner sig i vattnet (MSC.1/Circ.1447)."

d) ska följande regel III/13.9 införas:

"9 Besättningsmedlemmar med ansvar för ingång eller räddning i avskilda utrymmen ska delta i övningar för ingång och räddning i avskilda utrymmen som ska hållas ombord på fartyget med ett intervall som fastställs av administrationen, dock minst en gång om året:

.1 Övningar för ingång och räddning i avskilda utrymmen

.1 Övningar för ingång och räddning i avskilda utrymmen bör planeras och utföras på ett säkert sätt, i förekommande fall med beaktande av riktlinjerna i IMO:s rekommendationer (*).

.2 Övningar för ingång och räddning i avskilda utrymmen ska omfatta följande:

.1 Kontroll och användning av den personliga skyddsutrustning som krävs för ingång.

- .2 Kontroll och användning av kommunikationsutrustning och -förfaranden.
- .3 Kontroll och användning av instrument för att mäta atmosfären i avskilda utrymmen.
- .4 Kontroll och användning av räddningsutrustning och -förfaranden.
- .5 Instruktioner för första hjälpen och återupplivning.

(*) Se de reviderade rekommendationerna för ingång i avskilda utrymmen ombord på fartyg, antagna av IMO genom resolution A.1050(27)."

e) ska följande regel III/14 införas:

"14 Registering (R 19.5)

NYA OCH EXISTERANDE FARTYG AV KLASSE B, C OCH D:

- .1 Den dag då inspektion sker, ska uppgifter om övningar i att överge fartyget och brandövningar, övningar för ingång och räddning i avskilda utrymmen, övningar med annan livräddningsutrustning och övningar ombord, registreras i en loggbok som fastställts av administrationen. Om en fullständig inspektion, övning eller utbildning inte genomförs på utsatt tid, ska en notering göras i loggboken med angivande av omständigheter och omfattningen av inspektionen, de övningar eller utbildning som genomförts."
-