I'm not a bot

LSA code is a code which provides international requirements for the life-saving appliances that are required by chapter III of the 1974 SOLAS Convention, including personal life-saving appliances (for example, lifebuoys, lifejackets, immersion suits, anti-exposure suits and thermal protective aids), visual aids (parachute flares, hand flares and buoyant smoke signals), survival craft (liferafts and lifeboats), rescue boats, launching and embarkation appliances and marine evacuation systems, line-throwing appliances; and general alarm and public address systems. The International Life-Saving Appliance (LSA) Code gives specific technical requirements for LSAs and is mandatory under Regulation 34, which states that all life-saving appliances and arrangements shall comply with the applicable requirements of the LSA Code. [contentcards url=" ••] Purpose of LSA code : The purpose of this Code is to provide international standards for life-saving appliances required by chapter III of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974. 2 On and after 1 July 1998, the requirements of this Code will be mandatory under the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended. Any future amendment to the Code will be adopted and brought into force in accordance with the procedure laid down in Article VIII of that Convention. Share — copy and redistribute the material in any medium or format for any purpose, even commercially. Adapt — remix, transform, and build upon the material for any purpose, even commercially. The licensor cannot revoke these freedoms as long as you follow the license terms. Attribution — You must give appropriate credit , provide a link to the license, and indicate if changes were made . You may do so in any reasonable manner, but not in any way that suggests the licensor endorses you or your use. ShareAlike — If you remix, transform, or build upon the material, you must distribute your contributions under the same license as the original. No additional restrictions — You may not apply legal terms or technological measures that legally restrict others from doing anything the license permits. You do not have to comply with the license for elements of the material in the public domain or where your use is permitted by an applicable exception or limitation . No warranties are given. The license may not give you all of the permissions necessary for your intended use. For example, other rights such as publicity, privacy, or moral rights may limit how you use the material. The safety of passengers and crew on ships is of paramount importance while ships are conducting their commercial activities. Therefore, ships must carry appropriate life-saving appliances, including lifeboats, lifebuoys, life-jackets, liferafts and many others to be used by passengers and crew in case of emergency to protect their lives at sea.The carriage of life-saving appliances are made mandatory as per the SOLAS Convention. The International Life-Saving Appliance (LSA) Code provides more specific technical requirements for the manufacturing, testing, maintenance and record keeping of life-saving appliances. The number, capacity and type of life-saving appliances differ from ship to ship depending on its size, shipping activity and voyage, and the LSA Code stipulates minimum requirements to comply in order to make a ship safe for its passengers and crew.International requirements contained in the IMO instruments for the life-saving appliances cover personal life-saving appliances such as lifebuoys, lifejackets, immersion suits, anti-exposure suits and thermal protective aids; visual aids, such as parachute flares, hand flares and buoyant smoke signals; survival craft, such as liferafts and lifeboats; rescue boats; launching and embarkation appliances and marine evacuation systems line throwing appliances; and general alarm and public address systems.For the current work on LSA matters, see the SSE Sub-Committee's meeting summariesPublications The following publications are available from IMO: SOLAS Consolidated Edition, 2020 editionInternational Life-Saving Appliance (LSA) Code, 2017 editionModel Course: 1.19 - Proficiency in Personal Survival Techniques, 2019 editionModel Course: 1.23- Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats (other than Fast Rescue Boats), 2000 editionModel Course:1.24.- Proficiency in Fast Rescue Boats, 2000 editionModel Course: 3.06- Survey of Life-Saving Appliances and Arrangements, 2004 Edition Click to learn more about how to obtain IMO publications. Maritime safety appliances This article needs additional citations for verification. Please help improve this article by adding citations to reliable sources. Unsourced material may be challenged and removed.Find sources: "Life-saving appliances" – news · newspapers · books · scholar · JSTOR (March 2019) (Learn how and when to remove this message) Life-saving appliances are those appliances that protect human life at sea. The devices are documented as part of the International Convention for the Safety of Life at Sea, or SOLAS Convention.[1] In the SOLAS Convention and other maritime related standards, the safety of human life is paramount. Ships and other watercraft carry life saving appliances including lifeboats, lifebuoys, life-jackets, life raft and many others. Passengers and crew are informed of their availability in case of emergency. Life-saving appliances are mandatory as per chapter 3 of the SOLAS Convention. The International Life-Saving Appliance (LSA) Code[2] gives specific technical requirements for the manufacture, maintenance and record keeping of life-saving appliances. The number and type of life-saving appliances differ from vessel to vessel, and the code gives a minimum requirement to comply in order to make a ship seaworthy. Lifebuoys and life-jackets Immersion suits, anti-exposure suits and thermal protective aids Lifeboats Life-rafts Rescue boats Rocket parachute flares Hand flares Buoyant smoke signals Launching and embarkation appliances Marine evacuation systems Line-throwing appliances General emergency alarm system Public address system ^ "International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974". www.imo.org. Archived from the original on 28 June 2015. Retrieved 2 February 2019. ^ Brakocevic, Petar. "LIFE SAVING APPLIANCES (LSA) CODE" (PDF). macor. Archived from the original (PDF) on 20 March 2013. Retrieved from " 100%(1)100% found this document useful (1 vote)437 viewsThe document is the International Life-Saving Appliance (LSA) Code which provides international standards for life-saving appliances required by the International Convention for the Safety o...AI-enhanced title and descriptionSaveSave lsa_code For Later100%100% found this document useful, undefined THE INTERNATIONAL LIFE SAVING APPLIANCES (LSA) CODE Contents Preamble Chapter 2 Personal Life Saving Appliances a. Life Buoy b. Life Jacket c. Immersion Suit d. Anti Exposure Suit e. TPA Chapter 3 Visual Signals a. Rocket Parachute flares b. Hand flares c. Buoyant Smoke Signals Chapter 4 Survival Crafts Life boat and Life raft requirements, details Chapter 6 Launching and Embarkation appliances a. Launching and Embarkation appliances b. Marine Evacuation System(MES) Chapter 7 Other Life Saving Appliances a.LTA b. General alarm and Public Address System THE INTERNATIONAL FIRE SAFETY SYSTEMS (FSS) CODE Contents Preamble Chapter 1 General Chapter 2 International shore connections Chapter 3 Personnel protection Chapter 4 Fire extinguishers Chapter 5 Fixed gas fire-extinguishing systems Chapter 6 Fixed foam fire-extinguishing systems Chapter 7 Fixed pressure water-spraying and water-mist fire-extinguishing systems Chapter 8 Automatic sprinkler, fire detection and fire alarm systems Chapter 9 Fixed fire detection and fire alarm systems Chapter 10 Sample extraction smoke detection systems Chapter 11 Low-location lighting systems Chapter 12 Fixed emergency fire pumps Chapter 13 Arrangement of means of escape Chapter 14 Fixed deck foam systems Chapter 15 Inert gas systems CHAPTER I – GENERAL 1.1 Definitions 1.2 General requirements for life-saving appliances CHAPTER II – PERSONAL LIFE-SAVING APPLIANCES 2.1 Lifebuoys 2.2 Lifejackets 2.3 Immersion suits 2.4 Anti-exposure suits 2.5 Thermal protective aids CHAPTER III – VISUAL SIGNALS 3.1 Rocket parachute flares 3.2 Hand flares 3.3 Buoyant smoke signals CHAPTER IV – SURVIVAL CRAFT 4.1 General requirements for liferafts 4.2 Inflatable liferafts 4.3 Rigid liferafts 4.4 General requirements for lifeboats 4.5 Partially enclosed lifeboats 4.6 Totally enclosed lifeboats 4.7 Free-fall lifeboats 4.8 Lifeboats with a self-contained air support system 4.9 Fire-protected lifeboats CHAPTER V – RESCUE BOATS 5.1 Rescue boats CHAPTER VI – LAUNCHING AND EMBARKATION APPLIANCES 6.1 Launching and embarkation appliances 6.2 Marine evacuation systems CHAPTER VII – OTHER LIFE-SAVING APPLIANCES 7.1 Line-throwing appliances 7.2 General alarm and public address system. Hjemmel: Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 1. juli 2014 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 6, § 9, § 11, § 19, § 20, § 41 tredje ledd, § 55, § 56, § 59 og § 60, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590.EØS-henvisninger: Melding om tekniske regler er sendt på høring i EØS-området i henhold til kravene i lov 17. desember 2004 nr. 101 om europeisk meldeplikt for tekniske regler m.m. (EØS-høringsloven) § 4 og § 5, jf. forskrift 16 aug 2016 nr. 984. Stillstandsplikten oppheves 17. november 2016.EØS-avtalen vedlegg II kap. XIX nr. 1 (direktiv 98/34/EF, som endret ved direktiv 98/48/EF).Endret ved forskrifter 5 sep 2014 nr. 1158, 16 des 2014 nr. 1768, 16 aug 2016 nr. 984 (EØS-høring), 14 okt 2016 nr. 1211, 30 aug 2017 nr. 1346 (stadfestelse etter gjennomført EØS-høring), 20 des 2017 nr. 2379, 18 des 2019 nr. 1988 (i kraft 1 jan 2020), 27 mars 2023 nr. 459, 18 des 2023 nr. 2173 (i kraft 1 jan 2024).Rettelser: 27.08.2015 (ny SOLAS 74 kap III), 25.10.2016 (§ 6 justering av tekst i tabellhodet), 22.07.2019 (SOLAS 74 kapittel III del B regel 7 nr. 2.2 første punktum), 23.10.2019 (SOLAS 74 kapittel III del B regel 6 nr. 2.1.1 og 5.1), 01.09.2021 (SOLAS 74 kapittel III del B avsnitt V regel 37 nr. 9), 18.01.2024 (oppdatert versjon av SOLAS kapittel III).Redningsfarkostene om bord skal ha en samlet kapasitet tilstrekkelig for det antall personer skipet er sertifisert til å føre, selv om en redningsfarkost skulle gå tapt eller bli ubrukelig. Ved beregning av kapasiteten skal det tas hensyn til om svikt eller feil i felleskomponenter kan føre til at en redningsfarkost går tapt eller blir ubrukelig. Er skipet utstyrt med et evakueringssystem etter § 10, skal den ekstra redningsfarkosten kunne tilknyttes dette.Redningsflåter skal kunne fortøyes til innskipningsstasjoner på en forsvarlig måte.Passasjerskip i utenriksfart uansett byggeår skal føre redningsfarkoster i samsvar med kravene i SOLAS regel III/21.Passasjerskip med fartsområde 3 eller mindre kan føre oppblåsbare åpne og vendbare redningsflåter som tilfredsstiller kravene i de internasjonale sikkerhetsreglene for hurtiggående fartøy fastsatt ved IMO Res. MSC.97(73) 5. desember 2000 kapittel 8.10.2.Lasteskip, med unntak av tankskip, kan i fartsområde 2 eller mindre føre én redningsflåte som kan settes ut på begge sider av skipet.Tankskip skal enten føre en overbygd livbåt på hver side av skipet, eller en fritt-fall livbåt plassert akterut, med tilstrekkelig kapasitet til å oppta minst det totale antallet personer om bord.Lasteskip med største lengde mellom 8 og 15 meter, som går i innenriksfart og som ikke har flere enn tre personer om bord, kan ha redningsflåter uten rattmerke når hver redningsflåte era.beregnet for minst fire personerb.produsert etter ISO-standard 9650-1 (Group A)c.plassert i samsvar med produsentens anbefalinger, men ikke mer enn seks meter over vannlinjen i minst gunstige lastetilstandd.arrangert med friflyt-arrangement i samsvar med LSA-kodens (Res.MSC.48(66) og MSC.81(70)) regel 4.1.6e.i samsvar med LSA-kodens krav til oppdrift for flåter som er stuet med et friflyt-arrangement.Lektere i fartsområde 3 eller større, skal utstyres med minst en oppblåsbar redningsflåte med tilstrekkelig kapasitet til å ta opp alle om bord. Lektere i fartsområde 1 og 2 skal utstyres med en CE-merket motordrevet lettbåt som minst tilfredsstiller konstruksjonskategori C, eller en redningsflåte som kan oppta minst det totale antallet personer om bord. For lektere som fører brennbar flytende last, fastsetter Sjøfartsdirektoratet krav i hvert enkelt tilfelle, avhengig av lekterens bemanning, fartsområde, konstruksjon og operasjonelle forhold.0Endret ved forskrift 14 okt 2016 nr. 1211 (i kraft 17 okt 2016).Del paragrafRedningsvester for barn og spedbarn skal oppbevares atskilt fra redningsvester for voksne. Med barn menes personer som er 1 år eller eldre og som veier under 35 kg. Med spedbarn menes personer som er under 1 år og som veier under 15 kg.Passasjerskip som seiler i fartsområder nord for 30° N og sør for 30° S skal ha redningsvester med termisk isolering, eller termiske drakter i kombinasjon med redningsvest.Alle lasteskip uansett fartsområde som fører last i bulk og alle lasteskip som seiler i fartsområder nord for 30° N og sør for 30° S skal i tillegg til å oppfylle kravene i SOLAS regel III//32.3, ha redningsdrakter med termisk isolering til alle om bord.Alle passasjerskip skal ha redningsdrakt eller beskyttelsesdrakt til alle besetningsmedlemmer som har oppgaver knyttet til redningsfarkost eller marine evakueringssystemer. Drakten skal være av en type som har avtagbare hansker eller hansker som ikke er til hinder for å utføre nødvendig arbeide og betjene nødvendig utstyr i en nødssituasjon.0Endret ved forskrift 14 okt 2016 nr. 1211 (i kraft 17 okt 2016).Del paragraf0Oppdatert med endringer uten kunngjøring i Norsk Lovtidend 27 aug 2015 og 23 okt 2019, endret ved forskrifter 18 des 2019 nr. 1988 (i kraft 1 jan 2020), 18 des 2023 nr. 2173 (i kraft 1 jan 2024).Nedenfor gjengis Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS) kapittel III om redningsredskaper og -arrangementer, slik Sjøfartsdirektoratet tolker denne delen av konvensjonen tatt inn i konsolidert utgave 2020 med endringer til og med IMO-resolusjon MSC.496(105).1 Med mindre annet er uttrykkelig fastsatt, får dette kapittelet anvendelse på skip hvis kjøl er strukket, eller som er på et tilsvarende byggetrinn 1. juli 1998 eller senere.2 I dette kapittelet menes med uttrykket «tilsvarende byggetrinn» det trinnet der:.1bygging som kan identifiseres med et bestemt skip, begynner, og.2montering av vedkommende skip er begynt og utgjør minst 50 tonn eller 1 % av den beregnede massen av alle konstruksjonsmaterialer, når denne verdien er mindre..1menes med uttrykket «skip bygget» skip hvis kjøl er strukket, eller som er på et tilsvarende byggetrinn.2menes med uttrykket «alle skip» alle skip bygget før eller etter 1. juli 1998; uttrykkene «alle passasjerskip» og «alle lasteskip» skal forstås i henhold til dette.3skal et lasteskip, uansett byggetidspunkt, som bygges om til passasjerskip, behandles som et passasjerskip som er bygget på den datoen da en slik ombygging påbegynnes.4 For skip bygget før 1. juli 1998, skal administrasjonen.1med forbehold for bestemmelsene i nr. 4.2, sørge for at kravene som er gjeldende i henhold til kapittel III i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974, og som trådte i kraft før 1. juli 1998, for nye eller eksisterende skip som fastsatt i kapittelet, er oppfylt.2sørge for at når redningsutstyr eller -arrangementer på slike skip byttes ut, eller slike skip gjennomgår omfattende reparasjoner, ombygginger eller endringer som omfatter utskifting eller utbygging av skipets eksisterende redningsredskaper eller -arrangementer, skal slike redningsredskaper eller -arrangementer, i den grad det er rimelig og praktisk mulig, oppfylle kravene i dette kapittelet. Hvis andre redningsfarkoster enn oppblåsbare redningsflåter erstattes uten at utsettingsarrangementet erstattes, eller omvendt, kan imidlertid redningsfarkosten eller utsettingsarrangementet være av samme type som den som ble erstattet, og.3sørge for at kravene i regel 30.3 og 37.3.9 er oppfylt.5 Lastpåhengte utløsingsmekanismer for livbåter, som ikke er i samsvar med punkt 4.4.7.6.4 til 4.4.7.6.6 i LSA-koden, skal på alle skip uten hensyn til nr. 4.2 erstattes av utstyr som er i samsvar med LSA-koden, senest ved første planlagte tørrdokking etter 1. juli 2014, men ikke senere enn 1. juli 2019.11Det vises til «Guidelines for evaluation and replacement of lifeboat release and retrieval systems» (MSC.1/Circ.1392 og Corr.1, som endret ved MSC/Circ.1584).1 Administrasjonen kan, hvis den anser at farvannets skjermede karakter og sjøreisens omstendigheter er slik at anvendelsen av ethvert bestemt krav i dette kapittelet anses som urimelig eller unødvendig, unnta fra disse kravene hvert enkelt skip eller klasser av skip som i løpet av reisen ikke seiler mer enn 20 nautiske mil fra nærmeste land.2 Når det gjelder passasjerskip som anvendes i spesiell fart til transport av et stort antall passasjerer, som for eksempel pilegrimsfart, kan administrasjonen, hvis den er forvisset om at det i praksis er umulig å forlange kravene i dette kapittelet oppfylt, unnta slike skip fra disse kravene, forutsatt at skipene fullt ut er i samsvar med bestemmelsene i:.1reglene i vedlegg til Overenskomst om passasjerskip i spesiell fart, 1971, og.2reglene i vedlegg til protokollen om krav til rom på passasjerskip i spesiell fart, 1973.Medmindre annet er uttrykkelig fastsatt, gjelder følgende definisjoner for dette kapittelet:1«Beskyttelsesdrakt» betyr en beskyttende drakt laget til bruk av mannskap i mann-over-bord-båter og for mannskap som betjener MES.2«Sertifisert person» betyr en person som innehar dyktighetsbevis for redningsfarkoster utstedt etter administrasjonens bemyndigelse, eller godkjent som gyldig av administrasjonen i samsvar med gjeldende krav i Den internasjonale konvensjon om normer for opplæring, sertifisering og vakthold for sjøfolk (STCW-konvensjonen); eller en person som innehar sertifikat utstedt eller godkjent av administrasjonen i en stat som ikke er part i konvensjonen, som tjener samme formål som konvensjonssertifikatet.3«Oppdagelse» betyr lokalisering av sted der overlevende eller redningsfarkost befinner seg.4«Innskipningsleider» betyr leideren som innskipningsstasjoner for redningsfarkoster er utstyrt med og som muliggjør sikker atkomst til redningsfarkosten etter utsetting.5«Fri flyt-utsetting» betyr metoden for utsetting av redningsfarkoster der farkosten automatisk frigjøres fra det synkende skipet og er klar til bruk.6«Fritt fall-utsetting» betyr metoden for utsetting av redningsfarkost der farkosten med personer og utstyr om bord slippes og får falle i sjøen uten noen form for anordning som kan holde den tilbake.7«Redningsdrakt» betyr en beskyttende drakt som reduserer kroppens varmetap for en person som har den på i kaldt vann.8«Oppblåsbart redskap» betyr et redskap som får sin oppdrift fra ikke-stive, gassfylte kamre og som normalt ikke holdes oppblåst før det er klart til bruk.9«Oppblåst redskap» betyr et redskap som får sin oppdrift fra ikke-stive, gassfylte kamre og som holdes oppblåst og klart til bruk til enhver tid.10«Det internasjonale regelverket for redningsredskaper» («International Life-Saving Appliance (LSA) Code»), heretter kalt «LSA-koden» i dette kapittelet, betyr Det internasjonale regelverket for redningsredskaper vedtatt av organisasjonens Sjøsikkerhetskomité ved resolusjon MSC.48(66), med eventuelle endringer foretatt av organisasjonen, forutsatt at slike endringer vedtas, trer i kraft og får virkning i samsvar med bestemmelsene i artikkel VIII i denne konvensjonen om endringsprosedyrene som gjelder for vedlegget, med unntak av kapittel I.11«Utsettingsredskap eller -arrangement» betyr et middel som på en sikker måte overfører en redningsfarkost eller mann-over-bord-båt fra stuet posisjon til vannet.12«Lengde (L)» er 96 % av hele lengden på en vannlinje ved en dybde tilsvarende 85 prosent av den minste dybden i risset målt fra overkanten av kjølen, eller lengden fra forkant av forstevnen til rorstammens akse på samme vannlinje, hvis denne lengden er større. På skip konstruert med styrlast skal vannlinjen som denne lengden er målt på, være parallell med konstruksjonsvannlinjen.13«Minste seilingsdypgående» betyr lastetilstanden der skipet er på rett kjøl uten last, med 10 prosent gjenværende forråd og brennstoff og, når det gjelder passasjerskip, med fullt antall passasjerer og besetningsmedlemmer og deres bagasje.14«Marint evakueringssystem (MES)» betyr et system som skal sørge for rask overføring av personer fra skipets innskipningsdekk til en flytende redningsfarkost..1Dybde i risset betyr den loddrette avstand målt fra overkanten av kjølen til overkanten av dekksbjelken i borde på fribordsdekket. På tre- og kompositskip måles avstanden fra nederste kant av kjølspunningen. Når formen på den nedre delen av midtskipsseksjonen er hul, eller det forekommer tjukke kjølganger, måles avstanden fra det punktet der den flate delen av bunnen, forlenget innover, skjærer kjølens side..2På skip som har runde dekkshjørner, skal dybde i riss måles til skjæringspunktet for de projiserte linjene fra dekk og ytre hudkledning, idet linjene forlenges som om dekkshjørnet skulle være av vinkelformet konstruksjon..3Når det er trinn i fribordsdekket og den løftede delen av dekket strekker seg over det punktet der dybden i risset skal bestemmes, skal dybden i risset måles til en referanselinje som går fra den laveste delen av dekket langs en linje som er parallell med den løftede delen.16«Ny type eller ny form for redningsredskap eller redningsarrangement» betyr en type eller form for redningsredskap eller redningsarrangement som omfatter nye trekk som ikke fullt ut omfattes av bestemmelsene i dette kapittelet eller i LSA-koden, men som gir samme eller høyere grad av sikkerhet.17«Positiv stabilitet» betyr evnen en farkost har til å vende tilbake til sin utgangsstilling når et krengemoment fjernes.18«Ombordtakingstid» for en mann-over-bord-båt betyr den tiden som er nødvendig for å heve båten til en posisjon der personer om bord kan stige om bord på skipets dekk. Ombordtakingstid innbefatter tiden som er nødvendig for å forberede ombordtakingen om bord på mann-over-bord-båten, som for eksempel håndtering og sikring av fangline og festing av mann-over-bord-båten til utsettingsredskapet, og tiden som går med til å heve mann-over-bord-båten. Ombordtakingstid innbefatter ikke tiden som kreves for å låre utsettingsredskapet til en posisjon der mann-over-bord-båten kan hentes opp.19«Mann-over-bord-båt» betyr en båt som er konstruert for å redde personer i nød og for å assistere redningsfarkoster.20«Berging» betyr sikker ombordtaking av overlevende.21«Roro-passasjerskip» betyr et passasjerskip med roro-lasterom eller spesiallasterom som definert i regel II-2/3.22«Kort internasjonal reise» betyr en internasjonal reise der skipet ikke fjerner seg mer enn 200 nautiske mil fra havn eller sted der passasjerer og besetning kan bringes i sikkerhet. Verken avstand mellom siste anløpshavn i landet der reisen begynner og endelig bestemmelseshavn eller returreisen skal overstige 600 nautiske mil. Endelig bestemmelseshavn er den planlagte reisens siste anløpshavn, der skipet starter på returreisen til landet der reisen begynte.23«Redningsfarkost» betyr en farkost som kan holde nødstedte personer i live fra det tidspunktet skipet forlates.24«Termisk beskyttelsesutstyr» betyr en pose eller drakt laget av vanntett materiale med lav varmeledningsevne.25Med «Krav til vedlikehold, inngående undersøkelse, driftsprøving, overhaling og reparasjon» menes dokumentet «Krav til vedlikehold, inngående undersøkelse, driftsprøving, overhaling og reparasjon av livbåter og mann-over-bord-båter, utsettingsredskaper og utløserutstyr», vedtatt av IMOs sjøsikkerhetskomité ved resolusjon MSC.402(96), med eventuelle endringer av organisasjonen, forutsatt at slike endringer vedtas, trer i kraft og iverksettes i samsvar med bestemmelsene i artikkel VIII i denne konvensjonen om framgangsmåten for endringer av vedlegget, bortsett fra vedleggets kapittel I.1 Med de unntak som følger av nr. 5 og 6, skal redningsredskaper og -arrangementer som er som kreves etter dette kapittelet, være godkjent av administrasjonen.2 Før administrasjonen godkjenner redningsredskaper og -arrangementer, skal den påse at slike redningsredskaper og -arrangementer.1prøves for å bekrefte at de oppfyller kravene i dette kapittelet og i LSA-koden, i samsvar med organisasjonens anbefalinger2, eller.2har gjennomgått, til administrasjonens tilfredshet, vellykkede tester som i det vesentlige tilsvarer det som er angitt i disse anbefalingene.3 Før administrasjonen godkjenner en ny type eller ny form for redningsredskap eller redningsarrangement, skal den sikre at slike.1redskaper minst har samme sikkerhetsstandard som kravene i dette kapittelet og LSA-koden, og er vurdert og prøvd basert på retningslinjene utarbeidet av organisasjonen3, eller.2arrangementer har gjennomgått og bestått en teknisk analyse, vurdering og godkjenning i samsvar med regel 38.4 Godkjenningsprosedyrer vedtatt av administrasjonen skal også omfatte betingelser for fortsatt godkjenning eller tilbakekalling av godkjenningen.5 Før administrasjonen godtar redningsredskaper og -arrangementer som den ikke tidligere har godkjent, skal den være forvisset om at redningsredskapene og -arrangementene oppfyller kravene i dette kapittelet og i LSA-koden.6 Redningsredskaper som kreves etter dette kapittelet, men som ikke er nærmere spesifisert i LSA-koden, skal være til administrasjonens tilfredshet.2Det vises til «Recommendation on testing of life-saving appliances» (resolusjon A.689(17)). For livredningsutstyr som er installert om bord 1. juli 1999 eller senere, vises det til «Revised Recommendations on testing of life-saving appliances» (resolusjon MSC.81(70)).3Det vises til retningslinjene som skal utarbeides av organisasjonen.Administrasjonen skal kreve at redningsredskaper gjennomgår de produksjonsprøvene som er nødvendige for å sikre at de er av samme standard som den godkjente prototypen.Ikke mindre enn 12 fallskjermlysraketter som oppfyller kravene i avsnitt 3.1 i LSA-koden, skal føres og være stuet på eller i nærheten av kommandobroen.4 Kommunikasjons- og alarmsystemer om bord4.1 Det skal finnes nødkommunikasjonsutstyr som består av enten fast eller bærbart utstyr eller begge deler, for toveis kommunikasjon mellom nødkontrollstasjoner, mønstrings- og innskipningsstasjoner og strategiske posisjoner om bord.4.2 Det skal finnes et hovedalarmsystem som oppfyller kravene i punkt 7.2.1 i LSA-koden, og som skal brukes til å kalle passasjerer og besetning til mønstringsstasjoner og til å sette i gang de tiltak som omfattes av alarminstruksen. Systemet skal suppleres enten med et høyttaleranlegg som oppfyller kravene i punkt 7.2.2 i LSA-koden, eller annet egnet kommunikasjonsmiddel. Lydanlegg for underholdningsformål skal bli slått av automatisk når hovedalarmsystemet aktiveres.4.3 Hovedalarmsystemet skal kunne høres i alle rom i innredningen og i mannskapets normale arbeidsrom. På passasjerskip skal systemet også kunne høres på alle åpne dekk.4.4 På skip utstyrt med MES skal det sikres at det er kommunikasjon mellom innskipningsstasjonen og redningsfarkostens plattform.5 Høyttaleranlegg på passasjerskip5.1 I tillegg til kravene i regel II-2/40.58 eller eventuelt regel II-2/41.29 og kravene i nr. 4.2 skal alle passasjerskip være utstyrt med et høyttaleranlegg. For passasjerskip bygget før 1. juli 1997 skal kravene i nr. 5.2 og 5.4, avhengig av bestemmelsene i nr. 5.5, gjelde ikke senere enn på datoen for den første periodiske besiktelsen etter 1. juli 1997.5.2 Høyttaleranlegget skal kunne høres tydelig gjennom støy i alle rom, fastsatt i punkt 7.2.2.1 i LSA-koden, og skal utstyres med en overstyringsfunksjon som betjenes fra et sted på kommandobroen og andre steder om bord som administrasjonen anser nødvendig, slik at alle nødmeldinger vil bli kringkastet hvis en høyttaler i de aktuelle rommene er slått av, volumet skrudd ned, eller høyttaleranlegget benyttes til andre formål.5.3 På passasjerskip bygget 1. juli 1997 eller senere.1skal høyttaleranlegget ha minst to sløyfer som skal være tilstrekkelig atskilt over hele sin lengde og ha to separate og uavhengige forsterkere, og.2skal høyttaleranlegget og dets ytelsesnormer være godkjent av administrasjonen, idet det tas hensyn til anbefalingene som er vedtatt av organisasjonen.105.4 Høyttaleranlegget skal være tilkoplet nødkraftkilden som er påkrevd etter regel II-1/42.2.2.5.5 Skip bygget før 1. juli 1997 og allerede utstyrt med høyttaleranlegg godkjent av administrasjonen som i det alt vesentlige oppfyller kravene til slike anlegg i nr. 5.2 og 5.4 og i punkt 7.2.2.1 i LSA-koden, trenger ikke modifisere anlegget.4Endret ved resolusjon MSC.496(105).5Bestemmelsene om toveis VHF-radiotelefonapparat og lokaliseringsinnretninger til søk og redning er flyttet til kapittel IV (se resolusjon MSC.496(105)). Nr. 1 og 2 er med hensikt tomme for å unngå omnummerering av eksisterende regler.6Endret ved resolusjon MSC.496(105).7Bestemmelsene om toveis VHF-radiotelefonapparat og lokaliseringsinnretninger til søk og redning er flyttet til kapittel IV (se resolusjon MSC.496(105)). Nr. 1 og 2 er med hensikt tomme for å unngå omnummerering av eksisterende regler.8Henviser til kapittel II-2 som trådte i kraft før 1. juli 2002. Tilsvarende nr. for hver av dem i det endrede kapittelet II-2 er regel 12 nr. 3.9Henviser til kapittel II-2 som trådte i kraft før 1. juli 2002. Tilsvarende nr. for hver av dem i det endrede kapittelet II-2 er regel 12 nr. 3.10Det vises til «Recommendation on performance standards for public address systems on passenger ships, including cabling» (MSC/Circ.808).1.1 Livbøyer som oppfyller kravene i punkt 2.1.1 i LSA-koden, skal.1være fordelt på en slik måte at de er lett tilgjengelige på begge sider av skipet og, så vidt praktisk mulig, på alle åpne dekk som strekker seg til skipssiden; og minst én skal være plassert i nærheten av akterstevnen, og.2være stuet slik at de raskt kan kastes løs, og ikke på noen måte være permanent fastgjort.1.2 Minst en livbøye på hver side av skipet skal utstyres med en flytende redningsline som oppfyller kravene i punkt 2.1.4 i LSA-koden, med en lengde som tilsvarer den som er størst av enten minst to ganger høyden der den er stuet over vannlinjen ved skipets minste seilingsdypgående, eller 30 meter.1.3 Minst halvparten av det totale antallet livbøyer skal utstyres med selvtennende bøyelys som oppfyller kravene i punkt 2.1.2 i LSA-koden. Minst to av disse skal også utstyres med selvvirkende røyksignaler som oppfyller kravene i punkt 2.1.3 i LSA-koden og skal kunne utløses raskt fra kommandobroen. Livbøyer med lys og livbøyer som har lys og røyksignaler, skal være likt fordelt på begge sider av skipet og skal ikke være de livbøyene som er utstyrt med redningsliner i samsvar med kravene i punkt 1.2.1.4 Hver livbøye skal være merket med blokkbokstaver i det latinske alfabetet med navn og hjemsted for skipet som den tilhører.2.1 Det skal finnes en redningsvest som oppfyller kravene i punkt 2.2.1 eller 2.2.2 i LSA-koden, for hver person om bord, og i tillegg.1for passasjerskip på ruter som er kortere enn 24 timer, skal antall redningsvester for spedbarn om bord tilsvare minst 2,5 % av totalt antall passasjerer om bord.2for passasjerskip på ruter som varer i 24 timer eller mer, skal det finnes én redningsvest for spedbarn for hvert spedbarn om bord.3et antall redningsvester som passer for barn, tilsvarende minst 10 prosent av antallet passasjerer om bord, eller det større antall som er nødvendig for å forsyne hvert barn med en redningsvest.4et tilstrekkelig antall redningsvester for personer på vakt og for bruk ved redningsfarkost-stasjoner som er plassert avsides. Redningsvestene for personer på vakt bør være stuet på broen, i maskinkontrollrommet og ved enhver annen bemannet vaktstasjon, og.5hvis redningsvestene for voksne som finnes, ikke er designet slik at de passer for personer som veier opptil 140 kg, med et brystmål på opptil 1750 mm, skal det finnes tilstrekkelig med egnet tilbehør om bord til å kunne sikre slike personer.2.2 Redningsvester skal plasseres slik at de er lett tilgjengelig og plasseringen skal være tydelig markert. Når skipets særskilte arrangementer medfører at redningsvester som er tilveiebrakt i samsvar med kravene i nr. 2.1, kan bli utilgjengelige, skal det foreligge alternative løsninger til administrasjonens tilfredshet. Slike løsninger kan innebære en økning i antallet redningsvester som skal føres.2.3 Redningsvester som benyttes i helt overbygde livbåter, unntatt fritt fall-livbåter, skal ikke hindre atkomst inn i livbåten eller til setene, herunder betjening av setebeltene i livbåten.2.4 Redningsvester som er valgt for fritt fall-livbåter, og måten vestene føres eller anvendes på, skal ikke påvirke atkomsten til livbåten, sikkerheten for personene i denne eller betjeningen av livbåten.3 Redningsdrakter og beskyttelsesdrakterDet skal finnes en redningsdrakt av passende størrelse som oppfyller kravene i avsnitt 2.3 i LSA-koden, eller en beskyttelsesdrakt av passende størrelse som oppfyller kravene i avsnitt 2.4 i LSA-koden, for hver person som er utpekt til å bemanne mann-over-bord-båter eller til å inngå i lag som betjener MES. Hvis skipet imidlertid alltid går i fart i varmt klima11 der det etter administrasjons mening ikke er nødvendig med termisk beskyttelsesutstyr, er det ikke nødvendig å føre denne typen verneklær.11Det vises til «Guidelines for assessment of thermal protection» (MSC/Circ.1046).1 Denne regelen får anvendelse på alle skip.2 For hver person om bord skal det finnes klare instruksjoner som skal følges hvis en nødsituasjon skulle oppstå. For passasjerskip skal disse instruksjonene utarbeides på det språket eller de språkene som skipets flaggstat krever og dessuten på engelsk.3 Alarminstrukser og nødinstrukser som oppfyller kravene i regel 37, skal slås opp på iøynefallende steder over hele skipet, innbefattet kommandobro, maskinrom og mannskapsrom.4 Illustrasjoner og instruksjon på aktuelle språk skal slås opp i passasjerlugarer og på iøynefallende steder ved mønstringsstasjoner og i andre passasjerrom for å informere passasjerene om.1deres mønstringsstasjon.2hvordan de skal forholde seg i en nødsituasjon, og.3hvordan man tar på seg en redningsvest.1 Denne regelen får anvendelse på alle skip.2 Det skal finnes oppslag eller skilt på eller i nærheten av redningsfarkoster og deres betjeningsutstyr for utsetting som.1illustrerer formålet med betjeningsutstyret og prosedyrene for betjening av redningsredskapet og gir relevante instruksjoner og advarsler.2lett kan ses under lysforholdene som eksisterer i en nødsituasjon, og.3bruker symboler i samsvar med organisasjonens anbefalinger.1212Det vises til «Symbols related to life-saving appliances and arrangements» (resolusjon A.760(18), som endret ved resolusjon MSC.82(70)).1 Denne regelen får anvendelse på alle skip.2 Det skal være et tilstrekkelig antall øvede personer om bord for mønstring av og hjelp til uøvede personer.3 Det skal være et tilstrekkelig antall besetningsmedlemmer om bord, som kan være enten dekksoffiserer eller sertifiserte personer, som kan betjene de redningsfarkoster og utsettingsarrangementer som kreves for at det samlede antall personer om bord kan forlate skipet.4 En dekksoffiser eller sertifisert person skal ha fått ansvaret for hver redningsfarkost som skal brukes. Administrasjonen kan likevel, idet det tas hensyn til reisens art, antall personer om bord og skipets karakteristika, tillate at personer med øvelse i å håndtere og betjene redningsflåter får ansvaret for redningsflåter i stedet for personer som er kvalifisert som nevnt ovenfor. For livbåter skal også en nestkommanderende utpekes.5 Personen som har ansvaret for redningsfarkosten, skal ha en liste over bemanningen av redningsfarkosten og skal sørge for at mannskapet under vedkommendes kommando er kjent med de oppgaver de er pålagt. I livbåter skal også nestkommanderende ha en liste over livbåtbemanningen.6 For hver motordrevne redningsfarkost skal det utpekes en person som er i stand til å betjene motoren og utføre mindre justeringer.7 Skipsføreren skal sørge for en hensiktsmessig og forsvarlig fordeling av personer nevnt i punkt 2, 3 og 4 mellom skipets redningsfarkoster.1 Livbåter og redningsflåter som det er påkrevd med godkjente utsettingsredskaper for, skal være plassert så nær rom i innredningen og arbeidsrom som mulig.2 Det skal finnes mønstringsstasjoner nær innskipningsstasjonene. Hver mønstringsstasjon skal ha tilstrekkelig plass til å ta imot alle personer som er ment å mønstre ved den stasjon

skal utføres ukentlig og en rapport fra inspeksjonen skal innføres i skipsdagboken:.1Alle redningsfarkoster, mann-over-bord-båter og utsettingsredskaper skal inspiseres visuelt for å sikre at de er klare til bruk. Inspeksjonen skal omfatte, men er ikke begrenset til, krokenes tilstand og festeanordning til livbåten og at on-load-utløserutstyr er forsvarlig og fullstendig tilbakesatt.2alle motorer i livbåter og mann-over-bord-båter skal kjøres i et samlet tidsrom på minst tre minutter, forutsatt at omgivelsestemperaturen er over den minimumstemperaturen som kreves for å starte og kjøre motoren. I løpet av dette tidsrommet bør det kontrolleres at girkassen og girkoblingen griper tilfredsstillende. Hvis særskilte karakteristika ved en utenbordsmotor på en mann-over-bord-båt skulle hindre kjøring på annen måte enn med propellen i vannet i et tidsrom på tre minutter, kan det tilveiebringes en egnet vanntilførsel. I særskilte tilfeller kan administrasjonen frafalle dette kravet for skip bygget før 1. juli 198.3livbåter på lasteskip, unntatt fritt fall-livbåter, skal flyttes fra sin stuede posisjon uten at noen er om bord, i den grad det er nødvendig for å demonstrere at utsettingsredskapene virker på en tilfredsstillende måte, hvis vær- og sjøforhold tillater det, og.4hovedalarmsystemet skal prøves.7.1 Alle livbåter, unntatt fritt fall-livbåter, skal tas ut fra sin stuede posisjon uten personer ombord, hvis vær- og sjøforhold tillater det.7.2 Inspeksjon av redningsredskapene, herunder livbåtutstyret, skal utføres månedlig ved bruk av sjekklisten som kreves i henhold til regel 36 nr. 1 for å sikre at de er komplette og i god stand. Rapport om inspeksjonen skal innføres i dagboken.8 Ettersyn av oppblåsbare redningsflåter, oppblåsbare redningsvester, MES og vedlikehold og reparasjon av oppblåste mann-over-bord-båter8.1 Alle oppblåsbare redningsflåter, oppblåsbare redningsvester og MES skal etterses.1med ikke mer enn 12 måneders mellomrom, men i alle tilfeller der dette er praktisk umulig, kan administrasjonen forlenge tidsrommet til 17 måneder, og.2ved en godkjent servicestasjon som har den nødvendige kompetansen til å utføre ettersynet, har de nødvendige fasiliteter og som bare bruker behørig opplært personell.198.2 Utsetting av MES på rotasjonsbasisI tillegg til, eller i sammenheng med tidsrommene fastsatt i nr. 8.1 mellom ettersyn av MES bør hvert MES settes ut fra skipet på rotasjonsbasis med intervaller som administrasjonen kan godta, forutsatt at hvert system settes ut minst én gang hvert sjette år.8.3 En administrasjon som i henhold til regel 4 godkjenner nye arrangementer for oppblåsbare redningsflåter med nye egenskaper, kan tillate forlengede tidsrom mellom ettersyn på følgende vilkår:.1Det nye redningsflåtearrangementet med nye egenskaper, har vist seg å opprettholde samme standard, slik prosedyren for prøving krever, i løpet av det forlengede tidsrommet mellom ettersyn..2Redningsflåtesystemet skal kontrolleres om bord av sertifisert personell i samsvar med nr. 8.1.1..3Ettersyn med mellomrom som ikke overstiger fem år, skal foretas i samsvar med organisasjonens anbefalinger.208.4 Alle reparasjoner og alt vedlikehold av oppblåste mann-over-bord-båter skal utføres i samsvar med produsentens anvisninger. Nødreparasjoner kan utføres om bord på skipet, permanente reparasjoner skal imidlertid utføres ved en godkjent servicestasjon.8.5 En administrasjon som tillater forlengelse av tidsrommet mellom ettersyn av redningsflåter i samsvar med nr. 8.3, skal underrette organisasjonen om dette i samsvar med regel I/5(b).9 Periodisk ettersyn av hydrostatiske utløserenheterHydrostatiske utløserenheter som ikke er hydrostatiske utløserenheter til engangsbruk, skal etterses:.1med høyst 12 måneders mellomrom, men når det skulle være praktisk umulig, kan administrasjonen forlenge tidsrommet til 17 måneder,21 og.2ved en servicestasjon som har den nødvendige kompetansen til å utføre ettersynet, har de nødvendige fasiliteter og som bare bruker behørig opplært personell.10 Merking av stuingsstederKontainere, braketter, stativer og andre liknende stuingssteder for redningsutstyr skal være merket med symboler i samsvar med anbefalingene fra organisasjonen22 og angi hvilke innretninger som er stuet på stedet til det formålet. Hvis flere enn én innretning er stuet på stedet, skal antall innretninger også angis.11 Vedlikehold, inngående undersøkelse, driftsprøving, overhaling og reparasjon av livbåter, mann-over-bord-båter og hurtiggående mann-over-bord-båter, utsettingsredskaper og utløserutstyr11.1 Utsettingsredskapene skal.1gjennomgå en inngående undersøkelse ved de årlige besiktelsene fastsatt i henholdsvis regel I/7 eller I/8, og.2når undersøkelsen nevnt i nr. 11.1.1 er fullført, gjennomgå en dynamisk prøving av vinsjbremsen ved maksimal nedsenkingshastighet. Belastningen som skal påføres, skal være lik redningsfarkostens eller mann-over-bord-båtens vekt uten personer om bord. Minst én gang hvert femte år skal prøvingen likevel utføres med en prøvebelastning som er 1,1 ganger redningsfarkostens eller mann-over-bord-båtens totale vekt med full last av personer og utstyr.11.2 Utløserutstyr for livbåter og mann-over-bord-båter, herunder utløserutstyr for hurtiggående mann-over-bord-båter og utløsningssystemer for fritt-fall-livbåter, skal.1gjennomgå en inngående undersøkelse og driftsprøving ved de årlige besiktelsene fastsatt i henholdsvis regel I/7 og I/8.2i tilfeller med on-load-utløserutstyr, driftsprøves med en belastning som er 1,1 ganger livbåtens totale vekt med full last av personer og utstyr hver gang utløserutstyret er blitt overhalt. Slik overhaling og driftsprøving skal foretas minst én gang hvert femte år,23 og.3uten hensyn til nr. 11.2.2 over, skal driftsprøvingen av utløsningssystemer for fritt fall-livbåter utføres enten ved å sette ut livbåten ved fritt fall med kun besetningen om bord, eller ved prøving uten utsetting av livbåt utført iht. «Krav til vedlikehold, inngående undersøkelse, driftsprøving, overhaling og reparasjon».11.3 Automatiske utløserkroker for redningsflåter som settes ut med daviter, skal.1gjennomgå en inngående undersøkelse og driftsprøving ved de årlige besiktelsene fastsatt i henholdsvis regel I/7 og I/8, og.2driftsprøves med en belastning som er 1,1 ganger redningsflåtens totale vekt med full last av personer og utstyr hver gang den automatiske utløserkroken er blitt overhalt. Slik overhaling og driftsprøving skal foretas minst én gang hvert femte år.11.4 Livbåter og mann-over-bord-båter, herunder hurtiggående mann-over-bord-båter, skal gjennomgå en inngående undersøkelse og driftsprøving ved de årlige besiktelsene fastsatt i henholdsvis regel I/7 og I/8.11.5 Inngående undersøkelse, driftsprøving og overhaling som kreves i nr. 11.1 til og med nr. 11.4, og vedlikehold og reparasjon av utstyr angitt i nr. 11.1 til og med nr. 11.4, skal utføres i samsvar med «Krav til vedlikehold, inngående undersøkelse, driftsprøving, overhaling og reparasjon» samt instrukser for vedlikehold om bord i samsvar med regel 36.18Det vises til «Measures to prevent accidents with lifeboats» (MSC.1/Circ.1206/Rev.1).19Det vises til «Recommendation on conditions for the approval of servicing stations for inflatable liferafts» (resolusjon A.761(18), med endringer).20Det vises til «Recommendation on Conditions for the Approval of Servicing Stations for Inflatable Liferafts» (resolusjon A.761(18), med endringer).21Det vises til «Servicing of life-saving appliances and radiocommunication equipment under the harmonized system of survey and certification (HSSC)» (MSC/Circ.955).22Det vises til «Symbols related to life-saving appliances and arrangements» (resolusjon A.760(18), med endringer).23Det vises til «Recommendation on testing of life-saving appliances» (resolusjon A.689(17) med endringer). For redningsredskaper som er installert 1. juli 1999 eller senere, vises det til «Revised Recommendations on testing of life-saving appliances» (resolusjon MSC.81(70) med endringer).1.1 Passasjerskip som foretar internasjonale reiser som ikke er korte internasjonale reiser, skal.1føre delvis eller helt overbygde livbåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.5 eller 4.6 i LSA-koden og med en samlet kapasitet på hver side av skipet som er tilstrekkelig til å kunne gi plass til minst 50 % av det totale antallet personer om bord. Administrasjonen kan tillate at livbåter erstattes med redningsflåter med tilsvarende samlet kapasitet, forutsatt at det for hver side av skipet aldri er færre livbåter enn at det er nok til å gi plass til 37,5 % av det totale antallet personer om bord. De oppblåsbare eller stive redningsflåtene skal oppfylle kravene i avsnitt 4.2 eller 4.3 i LSA-koden og skal betjenes ved utsettingsredskaper som er likt fordelt på hver side av skipet.2i tillegg, én eller flere oppblåsbare eller stive redningsflåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.2 eller 4.3 i LSA-koden, på hver side av skipet, med en samlet kapasitet som er tilstrekkelig til å gi plass til minst 25 % av det totale antallet personer om bord. Disse redningsflåtene skal betjenes ved minst ett utsettingsredskap på hver side, som kan være utsettingsredskapene som er tilveiebrakt i samsvar med kravene i nr. 1.1.1, eller likeverdige godkjente redskaper som kan brukes på begge sider. Stuing av disse redningsflåtene behøver imidlertid ikke være i samsvar med kravene i regel 13 nr. 5.1.2 Passasjerskip som foretar korte internasjonale reiser skal føre.1helt eller delvis overbygde livbåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.5 eller 4.6 i LSA-koden, og med en slik samlet kapasitet at de gir plass til minst 30 % av det totale antallet personer om bord. Livbåtene skal, så langt det er praktisk mulig, være likt fordelt på hver side av skipet. I tillegg skal det føres oppblåsbare eller stive redningsflåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.2 eller 4.3 i LSA-koden, med en slik samlet kapasitet at de sammen med livbåtene vil gi plass til det totale antallet personer om bord. Redningsflåtene skal betjenes ved utsettingsredskaper som er likt fordelt på hver side av skipet, og.2i tillegg, én eller flere oppblåsbare eller stive redningsflåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.2 eller 4.3 i LSA-koden, på hver side av skipet, med en slik samlet kapasitet at de gir plass til minst 25 % av det totale antallet personer om bord. Disse redningsflåtene skal betjenes ved minst ett utsettingsredskap på hver side, som kan være utsettingsredskapene som er tilveiebrakt i samsvar med kravene i nr. 1.2.1, eller likeverdige godkjente redskaper som kan brukes på begge sider. Stuing av disse redningsflåtene behøver imidlertid ikke være i samsvar med kravene i regel 13 nr. 5.1.3 Alle redningsfarkoster som kreves for å sørge for at det totale antallet personer om bord kan forlate skipet, skal kunne settes ut med det antall personer og den mengde utstyr som de er beregnet for, i løpet av et tidsrom på 30 minutter fra det tidspunktet det gis signal til å forlate skipet.1.4 I stedet for å oppfylle kravene i nr. 1.1 eller 1.2 kan passasjerskip med bruttotonnasje under 500 der det totale antallet personer om bord er under 200, oppfylle følgende:.1De skal på hver side av skipet føre én eller flere oppblåsbare eller stive redningsflåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.2 eller 4.3 i LSA-koden, med en slik samlet kapasitet at de vil gi plass til det totale antallet personer om bord..2Med mindre redningsflåtene som kreves i nr. 1.4.1 er stuet på steder som gjør det mulig å overføre dem raskt fra side til side på skipet på ett enkelt åpent dekksnivå, skal det i tillegg finnes redningsflåter som gjør at den samlede kapasiteten som er tilgjengelig for bruk på hver side av skipet, tilsvarer 150 % av det totale antallet personer om bord..3Hvis mann-over-bord-båten som kreves i henhold til nr. 2.2, også er en helt overbygd livbåt som oppfyller kravene i avsnitt 4.5 eller 4.6 i LSA-koden, kan den regnes med i den samlede kapasiteten som kreves i nr. 1.4.1, forutsatt at den samlede kapasiteten som er tilgjengelig på hver side av skipet, er tilstrekkelig til å gi plass til minst 150 % av det totale antallet personer om bord, og.4Hvis én av redningsfarkostene havarerer eller blir ubrukelig, skal det være nok redningsfarkoster til rådighet på hver side, herunder enhver farkost som er stuet slik at den lett kan flyttes fra en side av skipet til en annen på ett enkelt dekk, til å gi plass til det totale antallet personer om bord.1.5 Ett eller flere MES som er i samsvar med avsnitt 6.2 i LSA-koden, kan erstatte den tilsvarende kapasiteten til redningsflåter og utsettingsredskaper som kreves i henhold til nr. 1.1.1 eller 1.2.1.2.1 Passasjerskip med bruttotonnasje 500 eller mer skal på hver side av skipet føre minst én mann-over-bord-båt som oppfyller kravene i avsnitt 5.1 i LSA-koden.2.2 Passasjerskip med bruttotonnasje under 500 skal føre minst én mann-over-bord-båt som oppfyller kravene i avsnitt 5.1 i LSA-koden.2.3 En livbåt kan godtas som mann-over-bord-båt forutsatt at den og dens utsettings- og ombordtakingsarrangementer også oppfyller kravene til en mann-over-bord-båt.3 Samling av redningsflåter3.1 Antall livbåter og mann-over-bord-båter skal være tilstrekkelig til å sikre at når det samlede antall personer om bord må forlate skipet, trenger ikke hver livbåt eller mann-over-bord-båt å samle mer enn seks redningsflåter.3.2 Antall livbåter og mann-over-bord-båter som føres på passasjerskip som foretar korte internasjonale reiser, skal være tilstrekkelig til å sikre at når det samlede antall personer om bord må forlate skipet, trenger ikke hver livbåt eller mann-over-bord-båt å samle mer enn ni redningsflåter.1.1 Et passasjerskip skal være utstyrt med livbøyer som oppfyller kravene i regel 7 nr. 1 og avsnitt 2.1 i LSA-koden, i minst det antallet som er fastsatt i tabellen nedenfor:Skipets lengde i meterMinste antall livbøyerunder 60860 og under 12012120 og under 18018180 og under 24024240 og over301.2 Uten hensyn til regel 7 nr. 1.3 skal passasjerskip med lengde under 60 m føre minst seks livbøyer utstyrt med selvtennende lys.2.1 I tillegg til redningsvestene som kreves i regel 7 nr. 2, skal alle passasjerskip føre redningsvester for minst 5 % av totalt antall personer om bord. Disse redningsvestene skal være stuet på lett synlige steder på dekk eller på mønstringsstasjoner.2.2 Når redningsvester for passasjerer er stuet i lugarer som ligger avsides til i forhold til direkte rømningsveier mellom fellesrom og mønstringsstasjonene, skal de ekstra redningsvestene for disse passasjerene som er påkrevd etter regel 7 nr. 2.2, være stuet enten i fellesrommene, ved mønstringsstasjonene, eller i direkte rømningsveier mellom dem. Redningsvestene skal være stuet slik at de kan deles ut og tas på uten at dette hindrer en grei forflytning til mønstringsstasjoner og innskipningsstasjoner for redningsfarkoster.3.1 På alle passasjerskip skal hver redningsvest være utstyrt med lys som oppfyller kravene i punkt 2.2.3 i LSA-koden.3.2 Lys på redningsvester om bord på passasjerskip før 1. juli 1998 som ikke fullt ut oppfyller punkt 2.2.3 i LSA-koden, kan godtas av administrasjonen inntil lyset på redningsvesten normalt vil bli byttet ut eller fram til den første periodiske besiktelsen etter 1. juli 2002, når denne faller tidligere.4 Redningsdrakter og termisk beskyttelsesutstyr4.1 Alle passasjerskip skal for hver av skipets livbåter føre minst tre redningsdrakter som oppfyller kravene i avsnitt 2.3 i LSA-koden og, i tillegg, termisk beskyttelsesutstyr som oppfyller kravene i avsnitt 2.5 i LSA-koden for hver person som livbåten er godkjent for og som ikke er forsynt med en redningsdrakt. Disse redningsdraktene og dette termiske beskyttelsesutstyret behøver ikke føres.1for personer som skal ha plass i helt eller delvis overbygde livbåter, eller.2hvis skipet utelukkende går i fart i varmt klima24 der det etter administrasjonens mening er unødvendig med slikt beskyttelsesutstyr.4.2 Bestemmelsene i nr. 4.1.1 gjelder også for delvis eller helt overbyggete livbåter som ikke oppfyller kravene i avsnitt 4.5 eller 4.6 i LSA-koden, forutsatt at de føres på skip bygget før 1. juli 1986.1 På passasjerskip skal innskipningsarrangementene for redningsfarkoster utformes slik at.1det er mulig å gå om bord i og sette ut alle livbåtene enten direkte fra stedet der de er plassert eller fra et innskipingsdekk, men ikke begge deler, og.2det er mulig å gå om bord i redningsflåter som settes ut med daviter, fra et tilstøtende sted til stedet der de er plassert eller fra en posisjon som redningsflåten flyttes til før utsetting i samsvar med regel 13 nr. 5.2 Arrangementene for mann-over-bord-båten skal være slik at båten kan bordes og settes ut direkte fra stuet posisjon med det antall personer som er utpekt til å være mannskap på mann-over-bord-båten om bord. Uten hensyn til kravene i nr. 1.1 skal arrangementene, hvis mann-over-bord-båten også er en livbåt og de andre livbåtene bordes og settes ut fra et innskipningsdekk, være slik at mann-over-bord-båten også kan bordes og settes ut fra innskipningsdekket.24Det vises til «Guidelines for assessment of thermal protection» (MSC/Circ.1046).Stuingshøyden for redningsfarkoster på et passasjerskip skal ta hensyn til kravene i regel 13 nr. 1.2, rømningsbestemmelsene i regel II-2/13, skipets størrelse og dominerende værforhold i det området der skipet skal gå i fart. For redningsfarkoster som settes ut ved hjelp av daviter, skal høyden fra øverst på daviten med redningsfarkosten i innskipningsposisjon så langt det er praktisk mulig ikke overstige 15 m til vannlinjen når skipet har minste seilingsdypgående.Ethvert passasjerskip skal, i tillegg til å oppfylle kravene i regel 11, ha mønstringsstasjoner for passasjerer som skal.1være i nærheten av og gi passasjerene lett atkomst til innskipningsstasjonene, med mindre de er på samme sted, og.2ha rikelig plass til å samle og instruere passasjerene, men minst 0,35 m2 per passasjer.1 Denne regelen får anvendelse på alle roro-passasjerskip. Roro-passasjerskip bygget.11. juli 1998 eller senere skal oppfylle kravene i nr. 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4 og 5.21. juli 1986 eller senere og før 1. juli 1998 skal oppfylle kravene i nr. 5 senest på datoen for første periodiske besiktelse etter 1. juli 1998 og kravene i nr. 2.3, 2.4, 3 og 4 senest på datoen for første periodiske besiktelse etter 1. juli 2000.3før 1. juli 1986 skal oppfylle kravene i nr. 5 senest på datoen for første periodiske besiktelse etter 1. juli 1998 og kravene i nr. 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3 og 4 senest på datoen for første periodiske besiktelse etter 1. juli 2000, og.4før 1. juli 2004 skal oppfylle kravene i nr. 2.5 senest på datoen for første besiktelse eller senere.2.1 Redningsflåter på roro-passasjerskipet skal betjenes av MES i samsvar med kravene i avsnitt 6.2 i LSA-koden eller utsettingsredskaper i samsvar med punkt 6.1.5 i LSA-koden, likt fordelt på begge sider av skipet.2.2 Hver redningsflåte på roro-passasjerskip skal være utstyrt med friflyt-stuingsarrangementer som tilfredsstiller kravene i regel 13 nr. 4.2.3 Hver redningsflåte på roro-passasjerskip skal være av en type som er utstyrt med en entringsplattform som oppfyller kravene i henholdsvis punkt 4.2.4.1 eller 4.3.4.1 i LSA-koden.2.4 Hver redningsflåte på roro-passasjerskip skal være enten selvrettende eller en overdekket, vendbar redningsflåte som er stabil i sjøgang og kan betjenes sikkert uavhengig av hvilken side den flyter på. Alternativt skal skipet føre automatisk selvrettende redningsflåter eller overdekkede, vendbare redningsflåter i tillegg til dets normale antall redningsflåter, med slik samlet kapasitet at det er plass til minst 50 % av personene som det ikke er plass til i livbåtene. Denne ekstra redningsflåtekapasiteten skal fastsettes på grunnlag av differansen mellom totalt antall personer om bord og antall personer som det er plass til i livbåtene. Hver slik redningsflåte skal være godkjent av administrasjonen, idet det tas hensyn til anbefalingene vedtatt av organisasjonen.252.5 Redningsflåter på roro-passasjerskip skal være utstyrt med en lokaliseringsinnretning til søk- og redningsarbeid (SARD) i forholdet én SARD per fire redningsflåter. SARD-en skal være montert på innsiden av redningsflåten slik at antennen er mer enn én meter over havoverflaten når redningsflåten er satt ut, med unntak av overbygde, reversible redningsflåter, der SARD-en skal være stuet slik at den er lett tilgjengelig og antennen er lett å trekke ut for de overlevende. Hver SARD skal være stuet slik at antennen kan trekkes ut manuelt når redningsflåten er satt ut. Containere med redningsflåter utstyrt med SARD-er skal være tydelig merket.3 Hurtiggående mann-over-bord-båter3.1 Minst én av mann-over-bord-båtene på roro-passasjerskip skal være en hurtiggående mann-over-bord-båt som oppfyller kravene i punkt 5.1.4 i LSA-koden26.3.2 Alle hurtiggående mann-over-bord-båter skal betjenes av et egnet utsettingsredskap som oppfyller kravene i punkt 6.1.7 i LSA-koden27.3.3 Minst to besetninger for hver hurtiggående mann-over-bord-båt skal jevnlig få opplæring og øvelse, idet det tas hensyn til det internasjonale regelverket for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk (STCW-koden) og anbefalingene vedtatt av organisasjonen28, herunder alle redningsaspekter som håndtering, manøvrering og betjening av disse båtene under forskjellige forhold, og å rette dem opp etter kantring.3.4 Når arrangementet eller størrelsen til et roro-passasjerskip bygget før 1. juli 1997, er slik at det hindrer installasjonen av den hurtiggående mann-over-bord-båten som kreves etter nr. 3.1, kan den hurtiggående mann-over-bord-båten installeres i stedet for en eksisterende livbåt som er godtatt som mann-over-bord-båt eller, for skip som er bygget før 1. juli 1986, båter til bruk i en nødsituasjon, forutsatt at alle vilkårene nedenfor er oppfylt:.1den hurtiggående mann-over-bord-båten som er installert, betjenes av et utsettingsredskap som oppfyller bestemmelsene i nr. 3.2.2kapasiteten til redningsfarkosten som går tapt ved den ovennevnte utskiftingen, oppveies ved at det installeres redningsflåter som kan føre minst et tilsvarende antall personer som får plass i livbåten som skiftes ut, og.3slike redningsflåter betjenes av de eksisterende utsettingsredskapene eller MES.4.1 Hvert roro-passasjerskip skal være utstyrt med effektive midler til rask ombordtaking av overlevende fra vannet og overføring av overlevende fra redningsenheter eller redningsfarkoster til skipet.4.2 Midlene til overføring av overlevende til skipet kan være del av et MES eller kan være del av et system konstruert for redningsformål.4.3 Hvis det er meningen at sklien i et MES skal tjene som middel til overføring av overlevende til skipets dekk, skal sklien være utstyrt med håndliner eller trinn som hjelp til å klatre opp sklien.5.1 Uten hensyn til kravene i regel 7 nr. 2 og regel 22 nr. 2 skal et tilstrekkelig antall redningsvester oppbevares i nærheten av mønstringsstasjonene, slik at passasjerene ikke må gå tilbake til sine lugarer for å hente redningsvester.5.2 Alle redningsvester på roro-passasjerskip skal være utstyrt med et lys som oppfyller kravene i punkt 2.2.3 i LSA-koden.25Det vises til «Recommendation for canopied reversible liferafts, automatically self-righting liferafts and fast rescue boats, including testing, on ro-ro passenger ships» (MSC/Circ.809).26Det vises til «Recommendation for canopied reversible liferafts, automatically self-righting liferafts and fast rescue boats, including testing, on ro-ro passenger ships» (MSC/Circ.809).27Det vises til «Recommendation for canopied reversible liferafts, automatically self-righting liferafts and fast rescue boats, including testing, on ro-ro passenger ships» (MSC/Circ.809).28Det vises til «Recommendation on training requirements for crews of fast rescue boats» (resolusjon A.771(18) og til del A-VI/2, tabell A-VI/2-2 «Specification of the minimum standard of competence in fast rescue boats» i det internasjonale regelverket for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk (STCW)).29Det vises til «Recommendation on means of rescue on ro-ro passenger ships» (MSC/Circ.810).1 Alle personer om bord på passasjerskip skal telles før avreise.2 Detaljerte opplysninger om personer som har gitt til kjenne et behov for særskilt omsorg eller bistand i nødsituasjoner, skal nedtegnes og meddeles skipsføreren før avreise.3 I tillegg, og ikke senere enn 1. januar 1999, skal navn og kjønn for alle personer om bord, som skal kategoriseres som voksne, barn og spedbarn, registreres til bruk ved søk og redning.4 Opplysningene som kreves i nr. 1, 2 og 3, skal oppbevares i land og være lett tilgjengelige for søke- og redningstjenestene når det er behov for dem.5 Administrasjonen kan unnta passasjerskip fra kravene i nr. 3 hvis rutefarten til slike skip gjør det praktisk umulig for dem å foreta slike registreringer.1 Alle roro-passasjerskip skal være innrettet med et område for evakuering med helikopter, godkjent av administrasjonen, idet det tas hensyn til anbefalingene fra organisasjonen.302 Roro-passasjerskip31 med lengde 130 m eller mer bygget 1. juli 1999 eller senere, skal ha et landingsområde for helikopter som er godkjent av administrasjonen, idet det tas hensyn til anbefalingene vedtatt av organisasjonen.321 Denne regelen får anvendelse på alle passasjerskip. Passasjerskip som er bygget før 1. juli 1997, skal oppfylle kravene i denne regelen ikke senere enn på datoen for den første periodiske besiktelsen etter 1. juli 1999.2 På alle passasjerskip skal det på kommandobroen finnes et system til hjelp for skipsførerens beslutninger ved krisehåndtering.3 Systemet skal minst bestå av én eller flere trykte beredskapsplaner.33 Alle forutsigbare nødsituasjoner skal være identifisert i beredskapsplanen(e), herunder, men ikke begrenset til, følgende hovedgrupper av nødsituasjoner:.4ulovlige handlinger som truer skipets, passasjerenes og besetningens sikkerhet.5ulykker der personell er involvert.6ulykker i forbindelse med last, og.7nødassistanse til andre skip.4 Nødprosedyrene fastsatt i beredskapsplanen eller -planene skal tjene som grunnlag for skipsførernes beslutninger om håndtering av enhver kombinasjon av nødssituasjoner.5 Beredskapsplanen eller -planene skal ha en ensartet oppbygning og være enkle å bruke. Der det passer skal faktiske lastetilstander slik de er beregnet for skipets stabilitet under reisen, brukes for skadekontrollformål.6 I tillegg til den eller de trykte beredskapsplanene kan administrasjonen også godta bruk av et databasert system til hjelp for beslutningstaking på kommandobroen, som gir all informasjon som finnes i beredskapsplanen(e), prosedyrer, sjekklister osv., og som kan vise en liste over anbefalte tiltak for nødssituasjoner som vil kunne oppstå.30Det vises til «International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual» (IAMSAR Manual).31Det vises til «Application of SOLAS regulation III/28.2 concerning helicopter landing areas on non-ro-ro-passenger ships» (MSC/Circ.907).32Det vises til «Recommendation on helicopter landing areas on ro-ro passenger ships» (MSC/Circ.895 som endret ved MSC/Circ.1524) og «Guidelines for approval of helicopter foam fire-fighting appliances» (MSC.1/Circ.1431).33Det vises til «Revised guidelines for a structure of an integrated system of contingency planning for shipboard emergencies» (resolusjon A.1078(28) og Corr.1).1 Denne regelen får anvendelse på alle passasjerskip.2 På passasjerskip skal båt- og brannøvelse finne sted hver uke. Hele mannskapet behøver ikke delta i hver øvelse, men hvert besetningsmedlem må delta i en båtøvelse og en brannøvelse hver måned slik regel 19 nr. 3.2 krever. Passasjerene skal sterkt oppfordres til å være til stede ved disse øvelsene.3 Skadekontrolløvelser skal utføres som fastsatt i regel II-1/19-1..1én eller flere helt overbygde livbåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.6 i LSA-koden, og med en samlet kapasitet på hver side av skipet som er tilstrekkelig til å kunne gi plass til det totale antallet personer om bord, og.2i tillegg, én eller flere oppblåsbare eller stive redningsflåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.2 eller 4.3 i LSA-koden, med en vekt på under 185 kg og som er stuet slik at de lett kan flyttes fra én side av skipet til den andre på ett enkelt åpent dekksnivå, og med en samlet kapasitet som er tilstrekkelig til å kunne gi plass til det totale antallet personer om bord. Hvis redningsflåten eller -flåtene ikke veier under 185 kg og ikke er stuet slik at de raskt kan flyttes fra én side av skipet til den andre på ett enkelt åpent dekksnivå, skal den samlede tilgjengelige kapasitet på hver side være tilstrekkelig til å gi plass til det totale antallet personer om bord.1.2 I stedet for å oppfylle kravene i nr. 1.1 kan lasteskip føre.1én eller flere fritt fall-livbåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.7 i LSA-koden, og som kan settes ut ved fritt fall over skipets akterende, med en samlet kapasitet som er tilstrekkelig til å gi plass til det totale antallet personer om bord, og.2i tillegg, én eller flere oppblåsbare eller stive redningsflåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.2 eller 4.3 i LSA-koden, på hver side av skipet, med en samlet kapasitet som er tilstrekkelig til å gi plass til det totale antallet personer om bord. Redningsflåtene på minst én side av skipet skal betjenes ved utsettingsredskaper.1.3 I stedet for å oppfylle kravene i nr. 1.1 eller 1.2 kan lasteskip på mindre enn 85 meter som ikke er oljetankskip, kjemikalietankskip eller gasstankskip, oppfylle følgende krav:.1de skal på hver side av skipet føre én eller flere oppblåsbare eller stive redningsflåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.2 eller 4.3 i LSA-koden, og som har en samlet kapasitet som er tilstrekkelig til å gi plass til det totale antallet personer om bord.2med mindre redningsflåtene som kreves i nr. 1.3.1 har en vekt på under 185 kg og er stuet slik at de lett kan flyttes fra én side av skipet til den andre på ett enkelt åpent dekksnivå, skal det finnes ytterligere redningsflåter slik at den samlede kapasiteten som er tilgjengelig på hver side, er tilstrekkelig til å gi plass til 150 % av det totale antallet personer om bord.3hvis mann-over-bord-båten som kreves i henhold til nr. 2, også er en helt overbygd livbåt som oppfyller kravene i avsnitt 4.6 i LSA-koden, kan den regnes med i den samlede kapasiteten som kreves i nr. 1.3.1, forutsatt at den samlede kapasiteten som er tilgjengelig på hver side av skipet, er tilstrekkelig til å gi plass til minst 150 % av det totale antallet personer om bord, og.4I tilfelle en av redningsfarkostene havarerer eller blir ubrukelig, skal det finnes tilstrekkelig med redningsfarkoster på hver side, herunder enhver farkost med en vekt på under 185 kg som er stuet slik at den lett kan flyttes fra én side av skipet til en annen på ett enkelt dekksnivå, til å gi plass til det totale antallet personer om bord.1.4 Lasteskip der den horisontale avstanden fra det ytterste punktet på forstevnen eller akterstevnen til det nærmeste punktet på den nærmeste redningsfarkosten er mer enn 100 meter, skal i tillegg til redningsflåtene som kreves i nr. 1.1.2 og 1.2.2, føre en redningsflåte stuet så langt forut eller akter, eller én så langt forut og en annen så langt akter, som det er rimelig og praktisk mulig. En slik redningsflåte eller slike redningsflåter kan være sikkert fastgjort slik at manuell utløsning er mulig, og behøver ikke være av den typen som kan settes ut fra en godkjent utsettingsinnretning.1.5 Med unntak av redningsfarkostene nevnt i regel 16 nr. 1.1, skal alle redningsfarkostene som kreves for å sørge for at det totale antallet personer om bord kan forlate skipet, kunne settes ut med det antall personer og den mengde utstyr som de er beregnet for, i løpet av et tidsrom på 10 minutter fra det tidspunktet det gis signal til å forlate skipet.1.6 Kjemikalietankskip og gasstankskip som fører last med et flammepunkt som ikke overstiger 60 °C («closed cup»-prøve), skal i stedet for helt overbygde livbåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.6 i LSA-koden, føre livbåter med eget lufttilførselssystem som oppfyller kravene i avsnitt 4.8 i LSA-koden.1.7 Oljetankskip, kjemikalietankskip og gasstankskip som fører last med et flammepunkt som ikke overstiger 60 °C («closed cup»-prøve), skal i stedet for helt overbygde livbåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.6 i LSA-koden, føre brannbeskyttede livbåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.9 i LSA-koden.1.8 Uten hensyn til kravene i nr. 1.1 skal bulkskip som definert i regel IX/1.6 og som er bygget 1. juli 2006 eller senere, oppfylle kravene i nr. 1.2.Lasteskip skal føre minst én mann-over-bord-båt som oppfyller kravene i avsnitt 5.1 i LSA-koden. En livbåt kan godtas som mann-over-bord-båt forutsatt at den og dens utsettings- og ombordtakingsarrangementer også oppfyller kravene til en mann-over-bord-båt.3 I tillegg til livbåtene skal alle lasteskip bygget før 1. juli 1986.1føre én eller flere redningsflåter som kan settes ut på begge sider av skipet, og med en samlet kapasitet som er tilstrekkelig til å gi plass til det totale antallet personer om bord. Redningsflåten(e) skal utstyres med en surring eller et likeverdig middel til sikring av redningsflåten, som automatisk vil frigjøre den fra et synkende skip, og.2føre, når den horisontale avstanden fra det ytterste punktet på forstevnen eller akterstevnen til det nærmeste punktet på den nærmeste redningsfarkosten er mer enn 100 meter, en redningsflåte i tillegg til redningsflåtene som kreves i nr. 1.1, stuet så langt forut eller akter, eller én så langt forut og en annen så langt akter, som det er rimelig og praktisk mulig. Uavhengig av kravene i nr. 3.1 kan en slik redningsflåte eller slike redningsflåter være sikkert fastgjort slik at manuell utløsning er mulig.34Det vises til produkter som det kreves åndedrettsbeskyttelse for i kapittel 17 i Det internasjonale regelverket for bygging og utrustning av skip som fører farlige kjemikalier i bulk (IBC-koden) (resolusjon MSC.4(48) med endringer) og i kapittel 19 i Det internasjonale regelverket for bygging og utrustning av skip som fører flytende gasser i bulk (IGC-koden) (resolusjon MSC.5(48) med endringer).1.1 Lasteskip skal være utstyrt med livbøyer som oppfyller kravene i regel 7 nr. 1 og avsnitt 2.1 i LSA-koden, i minst det antallet som er fastsatt i tabellen nedenfor:Skipets lengde i meterMinste antall livbøyerunder 1008100 og under 15010150 og under 20012200 og over141.2 Selvtennende bøyelys for livbøyer på tankskip som er påkrevd etter regel 7 nr. 1.3 skal være av en type med elektrisk batteri.2.1 Dette nummeret får anvendelse på alle lasteskip.2.2 På lasteskip skal hver redningsvest være utstyrt med et lys som oppfyller kravene i punkt 2.2.3 i LSA-koden.2.3 Lys på redningsvester om bord på lasteskip før 1. juli 1998 som ikke fullt ut oppfyller punkt 2.2.3 i LSA-koden, kan godtas av administrasjonen inntil lyset på redningsvesten normalt vil bli byttet ut eller fram til den første periodiske besiktelsen etter 1. juli 2001, når denne faller tidligere.3.1 Dette nr. får anvendelse på alle lasteskip. Lasteskip bygget før 1. juli 2006 skal imidlertid oppfylle kravene i nr. 3.2 til 3.5 senest ved den første besiktelsen av sikkerhetsutstyr som finner sted 1. juli 2006, eller senere.3.2 Det skal for hver person om bord på skipet foreligge en redningsdrakt i passende størrelse som oppfyller kravene i avsnitt 2.3 i LSA-koden. Skip som ikke er bulkskip, som definert i regel IX/1, behøver imidlertid ikke å føre slike redningsdrakter hvis skipet utelukkende går i fart i varmt klima35 der det etter administrasjonens mening er unødvendig med redningsdrakter.3.3 Hvis et skip har vakt- eller arbeidsstasjoner som er plassert langt unna stedet eller stedene der redningsdraktene vanligvis er stuet, herunder redningsfarkoster som er plassert avsides i samsvar med regel 31 nr. 1.4, skal det til enh