



**SJÖFS 1997:12**

Utkom från trycket  
den 4 november 1997

**SFH  
1.2.1.8**

**Sjöfartsverkets kungörelse  
med föreskrifter om ändring i Sjöfartsverkets  
kungörelse (1996:5) med föreskrifter om  
livräddningsredskap och anordningar på fartyg som  
omfattas av 1974 års internationella konvention om  
säkerheten för människoliv till sjöss;**

beslutade den 21 juli 1997.

Sjöfartsverket föreskriver<sup>1</sup> med stöd av 2 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen (1988:594) i fråga om Sjöfartsverkets kungörelse (1996:5) med föreskrifter om livräddningsredskap och anordningar på fartyg som omfattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss

*dels att 2 § skall ha följande lydelse,*

*dels att det i bilaga 1 skall införas nya regler, 3.19, 6.5.1–6.5.6 och, närmast efter regel 24, 24-1–24-4 samt nya rubriker till regel 6.5, av följande lydelse,*

*dels att en ny bilaga, bilaga 3, införs.*

**2 §** Ett fartyg, för vilket denna kungörelse gäller, skall uppfylla kraven i kapitel III i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 1974) i den lydelse kapitlet har efter 1983, 1988, 1989, 1991, 1992 och 1995 års ändringar. Den engelska, arabiska, kinesiska, franska, ryska och spanska texten av konventionen skall ha samma giltighet.<sup>2</sup> En svensk översättning av konventionens kapitel III och de svenska tillämpningsföreskrifterna framgår av *bilaga 1* till denna kungörelse.

Koder, resolutioner och MSC-cirkulär samt standarder, som nämns i konventionstexten eller tillämpningsföreskrifterna, skall i förekommande fall tillämpas som svenska föreskrifter.

Fartyg som är godkända enligt regelverk i andra medlemsstater inom Europeiska unionen och Europeiska Ekonomiska Samarbetsområdet jämföras med fartyg som uppfyller kraven i dessa föreskrifter, under förutsättning att en likvärdig säkerhetsnivå uppnås genom dessa regelverk.

<sup>1</sup> Jfr rådets direktiv 83/189/EEG av den 28 mars 1983 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter (EGT nr L 109, 26.4.1983, s. 8, Celex 383L0189).

<sup>2</sup> 1995 års ändringar på engelska framgår av *bilaga 3*, till denna kungörelse. De övriga texterna finns tillgängliga hos FN:s internationella sjöfartsorganisation, International Maritime Organization (IMO).

---

Dessa föreskrifter träder i kraft en vecka efter den dag då kungörelsen enligt uppgift på den utkom från trycket i Sjöfartsverkets författningssamling.

**KRISTER INGVARSON**  
(Sjöfartsinspektionen)

Björn Carlgren

## KAPITEL III

### Regel 3

- 19 *Ro-ro passagerarfartyg* är ett passagerarfartyg med ro-ro lastutrymmen eller utrymmen för särskilda ändamål enligt bestämmelser i regel II-2/3.

### Regel 6

#### 5 Allmänt högtalarsystem på passagerarfartyg

5.1 Förutom kraven enligt regel II-2/40.5 eller, i tillämpliga fall, regel II-2/41-2 och punkt 4.2, gäller att alla passagerarfartyg skall vara utrustade med ett allmänt högtalarsystem. Med avseende på passagerarfartyg byggda före den 1 juli 1997 skall föreskrifterna i punkterna 5.2, 5.3 och 5.5 tillämpas senast dagen för den första periodiska besiktningen efter den 1 juli 1997, om annat inte följer av föreskrifterna i punkt 5.6.

5.2 Det allmänna högtalarsystemet skall vara ett komplett system, bestående av en högtalarinstallation, som medger samtidigt meddelande av information till alla utrymmen där besättningsmedlemmar eller passagerare eller bådadera normalt uppehåller sig samt till samlingsstationerna. Högtalarmeddelanden skall kunna sändas från kommandobryggan och andra platser som administrationen anser nödvändiga.

5.3 Det allmänna högtalarsystemet skall vara skyddat mot obehörig användning och vara tydligt hörbart över bakgrundsbullret i alla utrymmen som föreskrivs i punkt 5.2 och skall vara försett med en övergripande insatsfunktion, kontrollerad från en plats på kommandobryggan och på andra platser ombord som administrationen anser nödvändiga, så att alla nödmeddelanden blir hörda om någon högtalare i de berörda utrymmena har stängts av, dess volym har sänkts eller om det allmänna högtalarsystemet används för andra ändamål.

5.4 På passagerarfartyg byggda från och med den 1 juli 1997:

- .1 skall det allmänna högtalarsystemet ha minst två slingor, som skall vara tillräckligt åtskilda i hela sin längd och ha två separata och oberoende förstärkare.
- .2 skall det allmänna högtalarsystemet och dess prestandanormer ha godkänts av administrationen med beaktande av de av organisationen<sup>1,2</sup> antagna rekommendationerna.

5.5 Det allmänna högtalarsystemet skall vara anslutet till nödkraftkällan.

<sup>1</sup> Refererar till "The Code on Alarms and Indicators, 1995", antagen av organisationen genom resolution A.830(19).

<sup>2</sup> Refererar till "Performance Standards for Public Address Systems", som skall utarbetas av organisationen. Sjöfartsverkets kommentar - se MSC/Circ.808 Recommendation on performance standards for public address systems on passenger ships.

5.6 På fartyg byggda före den 1 juli 1997, som redan har utrustats med ett allmänt högtalarsystem som godkänts av administrationen och som i väsentliga hänseenden uppfyller föreskrifterna i punkterna 5.2, 5.3 och 5.5, behöver systemet inte ändras.

## Regel 24-1

### *Föreskrifter för ro-ro passagerarfartyg*

1 Denna regel äger tillämpning på alla ro-ro passagerarfartyg. Ro-ro passagerarfartyg byggda

- .1 från och med den 1 juli 1998 skall uppfylla föreskrifterna i punkterna 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4 och 5,
- .2 från och med den 1 juli 1986 och före den 1 juli 1998 skall uppfylla föreskrifterna i punkt 5 senast vid den första periodiska besiktningen efter den 1 juli 1998 och föreskrifterna i punkterna 2.3, 2.4, 3 och 4 senast vid den första periodiska besiktningen efter den 1 juli 2000,
- .3 före den 1 juli 1986 skall uppfylla föreskrifterna i punkt 5 senast vid den första periodiska besiktningen efter den 1 juli 1998 och föreskrifterna i punkterna 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3 och 4 senast vid den första periodiska besiktningen efter den 1 juli 2000.

### 2 *Livflottor*

2.1 Livflottor på ett ro-ro passagerarfartyg skall betjänas av marint evakueringsystem som uppfyller föreskrifterna i regel 48.5 eller sjösättningsanordningar som uppfyller föreskrifterna i regel 48.6 och som är jämnt fördelade på fartygets bägge sidor.

2.2 Varje livflotte på ett ro-ro passagerarfartyg skall vara försedd med anordning för fri uppflytning som uppfyller föreskrifterna i regel 23.

2.3 Varje livflotte på ett ro-ro passagerarfartyg skall vara av en typ som har en antringsramp, som uppfyller föreskrifterna i regel 39.4.1 eller regel 40.4.1, enligt vad som är tillämpligt.

2.4 Varje livflotte på ett ro-ro passagerarfartyg skall vara antingen automatiskt självvrätande eller vara en reversibel livflotte med tält som är stabil när den flyter och som fungerar säkert, oberoende av vilken sida den flyter på. Alternativt skall fartyget medföra automatiskt självvrätande livflottor eller reversibla livflottor med tält, utöver dess normala uppsättning livflottor, med en sådan kapacitet som tillsammans rymmer minst 50 procent av de personer som inte rymms i livbåtarna. Denna extra livflottekapacitet skall beräknas på grundval av skillnaden mellan det totala antalet personer ombord och antalet personer som rymms i livbåtarna. Varje sådan livflotte skall vara godkänd av administrationen med beaktande av rekommendationerna som antagits av organisationen.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Refererar till kraven för automatiskt självvrätande livflottor och reversibla livflottor med tält, som skall utarbetas av organisationen. Sjöfartsverkets kommentar - se MSC/Circ.809 Recommendation for canopied reversible liferafts, automatically self-righting liferafts and fast rescue boats, including testing, on ro-ro passenger ships.

### 3 Snabbgående beredskapsbåtar

3.1 Minst en av beredskapsbåtarna på ett ro-ro passagerarfartyg skall vara en snabbgående beredskapsbåt som godkänts av administrationen med beaktande av rekommendationerna antagna av organisationen.<sup>4</sup>

3.2 Varje snabbgående beredskapsbåt skall betjänas av en lämplig sjösättningsanordning som godkänts av administrationen. Vid godkännande av sådan sjösättningsanordning skall administrationen beakta att den snabbgående beredskapsbåten avses bli sjösatt och återtagen under svåra väderförhållanden, och skall också beakta rekommendationerna som antagits av organisationen.<sup>5</sup>

3.3 Minst två besättningar till varje snabbgående beredskapsbåt skall regelbundet utbildas och övas med beaktande av koden för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW Code) och med beaktande av rekommendationerna antagna av organisationen<sup>6</sup>, däribland alla aspekter på räddning, handhavande, manövrering och drift av dessa båtar under olika förhållanden och vändning av dem efter kantring.

3.4 I det fall ett ro-ro passagerarfartyg, som byggts före den 1 juli 1997, på grund av sitt byggnadssätt eller storlek hindrar installation av den snabbgående beredskapsbåt som krävs enligt punkt 3.1, får den snabbgående beredskapsbåten installeras i stället för en befintlig livbåt, som godtagits som beredskapsbåt eller, i fråga om ett fartyg byggt före den 1 juli 1986, som båtar för användning i nödsituationer, under förutsättning att följande villkor är uppfyllda:

- .1 den snabbgående beredskapsbåten servas av en sjösättningsanordning som uppfyller bestämmelserna i punkt 3.2,
- .2 den minskning av räddningskapacitet som beror på ovannämnda utbyte kompenseras genom installation av livflottar, som kan rymma minst lika många personer som den utbytta livbåten,
- .3 sådana livflottar servas av de befintliga sjösättningsanordningarna eller marint evakueringsystem.

### 4 Räddningsmedel

4.1 Varje ro-ro passagerarfartyg skall vara utrustat med effektiva hjälpmedel för snabb upplöckning av överlevande från vattnet och överföring av överlevande från räddningsenheter eller livräddningsfarkoster till fartyget.

<sup>4</sup> Refererar till "The Guidelines for fast rescue boats", antagna av organisationen genom resolution A.656(16). (Skall revideras och omarbetas med beaktande av den nordiska gruppens rekommendationer). Sjöfartsverkets kommentar - se MSC/Circ.809 Recommendation for canopied reversible liferafts, automatically self-righting liferafts and fast rescue boats, including testing, on ro-ro passenger ships.

<sup>5</sup> Refererar till de rekommendationer som skall utarbetas av organisationen. Sjöfartsverkets kommentar - se MSC/Circ.809 Recommendation for canopied reversible liferafts, automatically self-righting liferafts and fast rescue boats, including testing, on ro-ro passenger ships.

<sup>6</sup> Refererar till "The Recommendation on training requirements for crews of fast rescue boats", antagen av organisationen genom resolution A.771(18) och avsnitt A-VI/2, tabell A-VI/2-2 "Specification of the minimum standard of competence in fast rescue boats" i koden för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW Code).

4.2 Ett räddningsmedel för överföring av överlevande till fartyget kan utgöra en del av ett marint evakueringssystem eller kan vara en del av ett system som utformats för räddningsändamål.

4.3 Om banan i ett marint evakueringssystem är avsett att användas som ett hjälpmedel för överföring av överlevande till fartygsdäcket, skall banan vara utrustad med greppslinor eller lejdare för att underlätta klättring uppför banan.

#### 5 *Räddningsvästar*

5.1 Oberoende av föreskrifterna i regel 7.2 och 21.2 skall ett tillräckligt antal räddningsvästar vara förvarade i närheten av samlingsstationerna, så att passagerarna inte måste återvända till hytterna för att hämta sina räddningsvästar.

5.2 På ett ro-ro passagerarfartyg skall varje räddningsväst vara försedd med ett ljus, som uppfyller föreskrifterna i regel 32.3.

### **Regel 24-2**

#### *Information om passagerarna*

1 Alla personer ombord på passagerarfartyg skall räknas före avgång.

2 Närmare uppgifter om personer som förklarat sig behöva särskild omsorg eller assistans i nödsituationer skall noteras och meddelas befälhavaren före avgång.

3 I tillägg, skall senast den 1 januari 1999 alla ombordvarande personers namn och kön noteras, varvid indcning skall göras mellan vuxna, barn och spädbarn, för sjöräddningsändamål.

4 Den i punkterna 1, 2 och 3 föreskrivna informationen skall förvaras i land och hållas lätt tillgänglig vid behov för sjöräddningstjänsten.

5 Administrationen får ge ett passagerarfartyg dispens från bestämmelserna i punkt 3, om tidtabellerna för sådana fartyg gör det omöjligt för dem att upprätta sådana listor.

### **Regel 24-3**

#### *Landnings- och winchningsytor för helikoptrar*

1 Alla ro-ro passagerarfartyg skall ha en vinschningsyta för helikoptrar, vilken skall vara godkänd av administrationen med beaktande av rekommendationerna antagna av organisationen.<sup>7</sup>

2 Ett ro-ro passagerarfartyg som byggts före den 1 juli 1997 skall uppfylla föreskrifterna i punkt 1 senast dagen för den första periodiska besiktningen efter den 1 juli 1997.

<sup>7</sup> Refererar till handelsflottans handbok för sjöräddning (MERSAR), antagen av organisationen genom resolution A.229(VII) i dess senaste gällande lydelse.

3 Ett passagerarfartyg med 130 meters längd eller mer, byggt från och med den 1 juli 1999, skall vara utrustat med en helikopterlandningsbana, med beaktande av rekommendationerna antagna av organisationen.<sup>8</sup>

#### **Regel 24-4**

##### *Beslutsstöd för befälhavare på passagerarfartyg*

1 Denna regel gäller alla passagerarfartyg. Passagerarfartyg byggda före den 1 juli 1997 skall uppfylla föreskrifterna i punkt 1 senast dagen för den första periodiska besiktningen efter den 1 juli 1999.

2 På alla passagerarfartyg skall ett beslutsstöd för befälhavaren finnas tillgängligt på kommandobryggan.

3 Beslutsstödet skall minst bestå av en eller flera säkerhetsplaner.<sup>9</sup> Alla förutsebara nödsituationer skall vara upptagna på säkerhetsplanen eller planerna, omfattande, men inte begränsat till, följande huvudkategorier av nödsituationer:

- .1 brand,
- .2 skada på fartyg,
- .3 miljöförorening,
- .4 brottsliga handlingar som hotar fartygets, passagerarnas och besättningens säkerhet,
- .5 personolycksfall,
- .6 olyckor relaterade till lasten, och
- .7 assistans till andra fartyg i nödsituation.

4 Rutinerna för åtgärder i nödsituation, som fastställts i säkerhetsplanen eller planerna, skall innehålla beslutsstöd för befälhavare för hantering av en kombination av nödsituationer.

5 Säkerhetsplanen eller planerna skall ha en enhetlig disposition och vara lätta att använda. I tillämpliga fall skall det aktuella lastfallet, så som det beräknas i passagerarfartygets stabilitetshandlingar, användas i skadekontrollsyfte.

6 Utöver den eller de tryckta säkerhetsplanerna får administrationen även acceptera användning av ett datoriserat beslutsstödssystem på kommandobryggan, som tillhandahåller alla de i säkerhetsplanen eller planerna upptagna uppgifterna, rutiner, checklistor, etc. och som kan visa en lista över rekommenderade åtgärder att vidta i förutsebara nödsituationer.

<sup>8</sup> Refererar till de rekommendationer som skall utarbetas av organisationen.

<sup>9</sup> Refererar till den internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden), kapitel 8, samt riktlinjerna för uppbyggnad av ett heltäckande system för planering av åtgärder vid nödsituationer ombord, vilka avses att färdigställas under 1996.

**CHAPTER III****LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS****Regulation 3 - Definitions**

The following new paragraph 19 is added after existing paragraph 18:

"19 Ro-ro passenger ship means a passenger ship with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in regulation II-2/3."

**Regulation 6 - Communications**

The following new paragraph 5 is added after existing paragraph 4:

**"5 Public address systems on passenger ships**

5.1 In addition to the requirements of regulation II-2/40.5 or regulation II-2/41-2, as appropriate, and of paragraph 4.2, all passenger ships shall be fitted with a public address system. With respect to passenger ships constructed before 1 July 1997 the requirements of paragraphs 5.2, 5.3 and 5.5, subject to the provisions of paragraph 5.6, shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997.

5.2 The public address system shall be one complete system consisting of a loudspeaker installation which enables simultaneous broadcast of messages to all spaces where crew members or passengers, or both, are normally present and to assembly stations. The public address system shall provide for the broadcast of messages from the navigation bridge and such other places on board as the Administration deems necessary.

5.3 The public address system shall be protected against unauthorized use and be clearly audible above the ambient noise in all spaces, prescribed by paragraph 5.2, and shall be provided with an override function controlled from one location on the navigation bridge and such other places on board as the Administration deems necessary, so that all emergency messages will be broadcast if any loudspeaker in the spaces concerned has been switched off, its volume has been turned down or the public address system is used for other purposes.

5.4 On passenger ships constructed on or after 1 July 1997:

- .1 the public address system shall have at least two loops which shall be sufficiently separated throughout their length and have two separate and independent amplifiers; and
- .2 the public address system and its performance standards shall be approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization.\*

\* Refer to the Code on Alarms and Indicators, 1995, adopted by the Organization by resolution A.830(19).



5.5 The public address system shall be connected to the emergency source of power. **SJÖFS 1997:12**

5.6 Ships constructed before 1 July 1997 which are already fitted with the public address system approved by the Administration which comply substantially with those required by paragraph 5.2, 5.3 and 5.5 are not required to change their system.

The following new regulations 24-1 to 24-4 are added after existing regulation 24:

## **"Regulation 24-1**

### **Requirements for ro-ro passenger ships**

1 This regulation applies to all ro-ro passenger ships. Ro-ro passenger ships constructed:

- .1 on or after 1 July 1998 shall comply with the requirements of paragraphs 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4 and 5;
- .2 on or after 1 July 1986 and before 1 July 1998 shall comply with paragraph 5 not later than the first periodical survey after 1 July 1998 and with paragraphs 2.3, 2.4, 3 and 4 not later than the first periodical survey after 1 July 2000; and
- .3 before 1 July 1986 shall comply with paragraph 5 not later than the first periodical survey after 1 July 1998 and with paragraphs 2.2, 2.2, 2.3, 2.4, 3 and 4 not later than the first periodical survey after 1 July 2000.

## **2 Liferrafts**

2.1 The ro-ro passenger ship's liferafts shall be served by marine evacuation systems complying with regulation 48.5 or launching appliances complying with regulation 48.6, equally distributed on each side of the ship.

2.2 Every liferaft on ro-ro passenger ships shall be provided with float-free stowage arrangements complying with the requirements of regulation 23.

2.3 Every liferaft on ro-ro passenger ships shall be of a type fitted with a boarding ramp complying with the requirements of regulation 39.4.1 or regulation 40.4.1, as appropriate.

2.4 Every liferaft on ro-ro passenger ships shall either be automatically self-righting or be a canopied reversible liferaft which is stable in a seaway and is capable of operating safely whichever way up it is floating. Alternatively, the ship shall carry automatically self-righting liferafts or canopied reversible liferafts, in addition to its normal complement of liferafts, of such aggregate capacity as will accommodate at least 50% of the persons not accommodated in lifeboats. This additional liferaft capacity

shall be determined on the basis of the difference between the total number of persons on board and the number of persons accommodated in lifeboats. Every such liferaft shall be approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization.<sup>10</sup>

### 3 Fast rescue boats

3.1 At least one of the rescue boats on a ro-ro passenger ships shall be a fast rescue boat approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization.<sup>11</sup>

3.2 Each fast rescue boat shall be served by a suitable launching appliance approved by the Administration. When approving such launching appliances, the Administration shall take into account that the fast rescue boat is intended to be launched and retrieved even under severe adverse weather conditions, and also shall have regard to the recommendations adopted by the Organization.<sup>12</sup>

3.3 At least two crews of each fast rescue boat shall be trained and drilled regularly having regard to the Seafarers Training, Certification and Watch-keeping (STCW) Code and recommendations adopted by the Organization,<sup>13</sup> including all aspects of rescue, handling, manoeuvring, operating these craft in various conditions, and righting them after capsized.

3.4 In the case where the arrangement or size of a ro-ro passenger ship, constructed before 1 July 1997, is such as to prevent the installation of the fast rescue boat required by paragraph 3.1, the fast rescue boat may be installed in place of an existing lifeboat which is accepted as a rescue boat or, in the case of ships constructed prior to 1 July 1986, boats for use in an emergency, provided that all of the following conditions are met:

- .1 the fast rescue boat installed is served by a launching appliance complying with the provisions of paragraph 3.2;
- .2 the capacity of the survival craft lost by the above substitution is compensated by the installation of liferafts capable of carrying at least an equal number of persons served by the lifeboat replaced; and
- .3 such liferafts are served by the existing launching appliances or marine evacuation systems.

<sup>10</sup> Refer to the requirements for automatically self-righting liferafts and canopied reversible liferafts, to be developed by the Organization. The Swedish Maritime Administration's note - See MSC/Circ.809 Recommendation for canopied reversible liferafts, automatically self-righting liferafts and fast rescue boats, including testing, on ro-ro passenger ships.

<sup>11</sup> Refer to the Guidelines for fast rescue boats, adopted by the Organization by resolution A.656(16). The Swedish Maritime Administration's note - See MSC/Circ.809 Recommendation for canopied reversible liferafts, automatically self-righting liferafts and fast rescue boats, including testing, on ro-ro passenger ships.

<sup>12</sup> Refer to recommendations to be adopted by the Organization. The Swedish Maritime Administration's note - See MSC/Circ.-809 Recommendation for canopied reversible liferafts, automatically self-righting liferafts and fast rescue boats, including testing, on ro-ro passenger ships.

<sup>13</sup> Refer to the recommendation on training requirements for crews of fast rescue boats, adopted by the Organization by resolution A.771(18) and section A-VI/2-2, table A-VI/2-2 "Specification of the minimum standard of competence in fast rescue boats" of the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code.

## **4 Means or rescue**

**SJÖFS 1997:12**

4.1 Each ro-ro passenger ship shall be equipped with efficient means for rapidly recovering survivors from the water and transferring survivors from rescue units or survival craft to the ship.

4.2 The means of transfer of survivors to the ship may be part of a marine evacuation system, or may be part of a system designed for rescue purposes.

4.3 If the slide of a marine evacuation system is intended to provide the means of transfer of survivors to the deck of the ship, the slide shall be equipped with handlines or ladders to aid in climbing up the slide.

## **5 Lifejackets**

5.1 Notwithstanding the requirements of regulations 7.2 and 21.2, a sufficient number of lifejackets shall be stowed in the vicinity of the assembly stations so that passengers do not have to return to their cabins to collect their lifejackets.

5.2 In ro-ro passenger ships, each lifejacket shall be fitted with a light complying with the requirements of regulation 32.3.

## **Regulation 24-2**

### **Information on passengers**

1 All persons on board passenger ships shall be counted prior to departure.

2 Details of persons who have declared a need for special care or assistance in emergency situations shall be recorded and communicated to the master prior to departure.

3 In addition, not later than 1 January 1999, the names and gender of all persons on board, distinguishing between adults, children and infants shall be recorded for search and rescue purposes.

4 The information required by paragraphs 1, 2 and 3 shall be kept ashore and made readily available to search and rescue services when needed.

5 Administrations may exempt passenger ships from the requirements of paragraph 3, if the scheduled voyages of such ships render it impracticable for them to prepare such records.

**Regulation 24-3****Helicopter landing and pick-up areas**

1 All ro-ro passenger ships, shall be provided with a helicopter pick-up area approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization.<sup>14</sup>

2 Ro-ro passenger ships constructed before 1 July 1997 shall comply with the requirements of paragraph 1 not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997.

3 Passenger ships of 130 m in length and upwards, constructed on or after 1 July 1999, shall be fitted with a helicopter landing area approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization.<sup>15</sup>

**Regulation 24-4****Decision-support system for masters of passenger ships**

1 This regulation applies to all passenger ships. Passenger ships constructed before 1 July 1997 shall comply with the requirements of this regulation not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1999.

2 In all passenger ships, a decision-support system for emergency management shall be provided on the navigation bridge.

3 The system shall, as a minimum, consist of a printed emergency plan or plans.<sup>16</sup> All foreseeable emergency situations shall be identified in the emergency plan or plans, including but not limited to, the following main groups of emergencies:

- .1 fire;
- .2 damage to ship;
- .3 pollution;
- .4 unlawful acts threatening the safety of the ship and the security of its passengers and crew;
- .5 personnel accidents;
- .6 cargo-related accidents; and
- .7 emergency assistance to other ships.

<sup>14</sup> Refer to the Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR), adopted by the Organization by resolution A.229(VII), as amended.

<sup>15</sup> Refer to recommendations to be developed by the Organization.

<sup>16</sup> Refer to the International Safety Management (ISM) Code, chapter 8 and the guidelines for a structure of an integrated system for shipboard emergency plans scheduled to be finalized in 1996.

4 The emergency procedures established in the emergency plan or plans shall provide decision support to masters for handling any combination of emergency situations.

5 The emergency plan or plans shall have a uniform structure and be easy to use. Where applicable, the actual loading condition as calculated for the passenger ship's voyage stability shall be used for damage control purposes.

6 In addition to the printed emergency plan or plans, the Administration may also accept the use of a computer-based decision-support system on the navigation bridge which provides all the information contained in the emergency plan or plans, procedures, checklists, etc., which is able to present a list of recommended actions to be carried out in foreseeable emergencies."