

RP 10/2023 rd

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till godkännande och sättande i kraft av ändringarna i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss och av den till konventionen hörande internationella säkerhetskoden för fartyg som medför industripersonal samt till lag om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner den av Internationella sjöfartsorganisationen IMO år 2022 antagna internationella säkerhetskoden för fartyg som medför industripersonal samt en lag om sättande i kraft av bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Säkerhetskoden sätts i kraft genom ändringar i bilagan till 1974 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.

Säkerhetskoden innehåller de viktigaste säkerhetskraven för fartyg som medför industripersonal för offshoreverksamhet, ett begrepp som omfattar en rad olika verksamheter till havs såsom oljeborring eller byggande och underhåll av vindkraftverk, där det finns ett stort behov av yrkeskunnig personal. Med industripersonal avses alla personer som transporteras eller inkvarteras ombord på ett fartyg när syftet är att de ska utföra arbetsuppgifter inom offshoreindustrin ombord på ett annat fartyg eller på en offshoreanläggning.

I propositionen föreslås också ändringar i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg. Ändringarna gäller situationer där industripersonal medförs på sådana resor och sådana fartyg som inte omfattas av internationella säkerhetskoden för fartyg som medför industripersonal, men som det behövs nationella bestämmelser om.

Genom de föreslagna ändringarna i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg genomförs dessutom de bestämmelser som förutsätter nationell lagstiftning och som följer av ändringen av Europaparlamentets och rådets direktiv om stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg. Genom ändringarna minskas komplexiteten samt den tekniska och administrativa bördan när det gäller kraven på skadestabilitet, vilka främst beror på två olika system för bedömning av utsikterna till överlevnad hos ro-ro-passagerarfartyg i skadat skick.

Ändringen i bilagan till konventionen och säkerhetskoden träder i kraft internationellt den 1 juli 2024. För Finlands del träder koden i kraft den 1 juli 2024, om inte Finland före den dagen meddelar sin invändning mot ändringen. I det fallet träder koden i kraft för Finlands del när invändningen återtogs. Lagen om sättande i kraft av säkerhetskoden avses träda i kraft samtidigt som koden träder i kraft för Finlands del, vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet. De av koden följande ändringarna i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg avses träda i kraft den 1 juli 2024, samtidigt som koden träder i kraft internationellt. De föreslagna bestämmelser i den nämnda lagen som gäller genomförandet av direktivet om stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg avses träda i kraft den 5 december 2024.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning.....	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Beredning.....	4
2 Nuläge och bedömning av nuläget.....	6
3 Förslagen och deras konsekvenser.....	7
3.1 De viktigaste förslagen	7
3.2 De huvudsakliga konsekvenserna	7
4 Remissvar	8
5 Bestämmelserna i fördraget och deras förhållande till lagstiftningen i Finland	8
5.1 Bilagan till resolution MSC.521(106): Ändringarna i bilagan till SOLAS-konventionen ...	8
5.2 Resolution MSC.527(106): IP-koden	9
6 Specialmotivering till lagförslaget.....	11
6.1 Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss och i den till konventionen hörande internationella säkerhetskoden för fartyg som medför industripersonal	11
6.2 Lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg	11
7 Ikraftträdande.....	13
8 Bifall av Ålands lagting	13
9 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning	14
9.1 Behovet av riksdagens samtycke	14
9.2 Behandlingsordning	14
LAGFÖRSLAG	15
1. Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss och i den till konventionen hörande internationella säkerhetskoden för fartyg som medför industripersonal	15
2. Lag om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg	16
FÖRDRAGSTEXT	20
ANDRA BILAGOR	26
BILAGA	26
PARALLELLELTEXT	79

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Bakgrund till konventionen

Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization, nedan *IMO*) har över flera decennier utvecklat ett omfattande internationellt regelverk med bestämmelser om fartygssäkerhet och säker drift av fartyg, behörigheter för besättning, ansvarsfrågor inom sjötransporter och förebyggande av miljöskador orsakade av fartygstrafik. Den viktigaste konventionen när det gäller fartygssäkerhet är 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981, nedan *SOLAS-konventionen*). Finland anslöt sig till SOLAS-konventionen den 21 november 1980 och konventionen trädde i kraft för Finlands del den 21 februari 1981. Bilagan till SOLAS-konventionen innehåller omfattande, i huvudsak tekniska bestämmelser om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.

SOLAS-konventionen omfattar dessutom flera regelverk i form av koder som innehåller närmare tekniska krav för fartyg. Koderna kompletterar bestämmelserna i bilagan till SOLAS-konventionen. En del av koderna utgör tvingande delar av SOLAS-konventionen och innehåller rättsligt bindande bestämmelser. En del av bestämmelserna har fortfarande karaktär av rekommendationer. Bilagan till SOLAS-konventionen och de därmed sammanhängande koderna har ändrats flera gånger genom resolutioner antagna av IMO:s sjösäkerhetskommitté (Maritime Safety Committee, nedan *MSC*).

Det internationella säkerhetskoden för fartyg som medför industripersonal (International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel), nedan *IP-koden*, som nu föreläggs för godkännande, är också den ett regelverk anslutet till SOLAS-konventionen. Genom nya kapitel XV i bilagan till SOLAS-konventionen blir det IP-koden ett tvingande regelverk. Före IP-koden fanns det ingen definition av industripersonal i SOLAS-konventionen, utan industripersonal behandlades som passagerare. Denna avsaknad i IMO:s regelverk av en sådan definition och av internationella säkerhetskrav för fartyg som medför industripersonal har varit problematisk.

IP-koden är väsentlig i havsbaserade verksamheter, ett begrepp som omfattar bl.a. byggande av vindkraftverk eller oljeborring, vilka har ett stort behov av yrkeskunnig personal. Med havsbaserad industriell verksamhet avses byggande, underhåll, nedläggning eller drift av eller servicearbeten på sådana offshoreanläggningar som har samband med bland annat prospektering och utvinning av naturresurser inom sektorerna för förnybar och kolvätebaserad energi, vattenbruk, gruvsdrift till havs eller liknande verksamhet.

Med industripersonal (industrial personnel, IP) avses alla personer som transporteras eller in-kvarteras ombord när syftet är sådan havsbaserad industriell verksamhet som äger rum ombord på andra fartyg och/eller på offshoreanläggningar. Industripersonal är inte sjöfolk men har bättre förmåga att hantera nödsituationer jämfört med vanliga passagerare, tack vare den säkerhetsutbildning de fått och de krav avseende fysisk funktionsförmåga som de omfattas av.

Eftersom industripersonal inte är besättning har det varit nödvändigt att använda passagerarfartyg för att transportera industripersonal när de är fler än 12. Säkerhetskraven för passagerarfartyg är dock mycket stränga och utgår från att passagerarna inte ska omfattas av några krav på kompetens eller fysisk funktionsförmåga. I transporter av industripersonal är dessa säkerhetskrav

inte nödvändiga till alla delar. I synnerhet de medlemsstater som har omfattande offshore-verksamhet framlade nya krav avseende transporter av industripersonal, vilka till stor del var motiverade av kostnadsbesparingar.

Under beredningen av IP-koden noterades dessutom andra särskilda moment och omständigheter som förekommer vid transport av industripersonal och som inte har beaktats i reglerna för passagerarfartyg, såsom överflyttning av personer från ett fartyg till ett annat och transport av farliga ämnen.

Eftersom transporter av industripersonal till stor del sker ombord på fartyg som inte omfattas av SOLAS-konventionen, finns det ett behov av nationellt föreskrivna krav för fartyg som medför industripersonal men som inte omfattas av tillämpningsområdet för IP-koden.

Bakgrund till EU-rättsakten

I Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/25/EG om särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg, nedan *stabilitetsdirektivet*, fastställs stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg i skadat skick. Stabilitetsdirektivet innehåller sådana enhetliga, särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg som i kombination med kraven i SOLAS-konventionen, vilka gällde den dag då direktivet antogs, förbättrar utsikterna till överlevnad för denna fartygstyp vid kollisionsskador och ger en hög säkerhetsnivå för passagerare och besättning.

Vid sitt 98:e sammanträde, den 15 juni 2017, antog IMO:s sjösäkerhetskommitté resolution MSC.421(98), med vilken SOLAS-konventionen ändras och reviderade stabilitetskrav fastställs för passagerarfartyg i skadat skick. Dessa krav omfattar ro-ro-passagerarfartyg. Kommissionen ansåg att en sådan internationell utveckling måste beaktas och att unionens regler och krav måste anpassas till SOLAS-konventionens regler och krav för ro-passagerarfartyg som används på internationella resor. Därför beslutade kommissionen att lägga fram ett förslag på lagstiftning om denna fråga.

1.2 Beredning

Beredningen av konventionen

Behovet av en IP-kod har diskuterats inom IMO sedan sjösäkerhetskommitténs 89:e sammanträde 2011. Ursprungligen var målet att förtydliga definitionen av industripersonal. Mycket snart konstaterades dock behovet av ny lagstiftning om transport av industripersonal. Sjösäkerhetskommittén godkände vid sitt 95:e sammanträde, som hölls 2015, framtagningen av en ny tvingande kod. Uppdraget gavs åt underkommittén för fartygs utformning och konstruktion (Sub-Committee on Ship Design and Construction, SDC). Underkommittén tog fram ett förslag till IP-kod och till ett nytt kapitel XV i SOLAS-konventionen genom vilket IP-koden blir tvingande reglering. Sjösäkerhetskommittén godkände ändringarna vid sitt 106:e sammanträde som hölls år 2022 och ändringarna avses träda i kraft internationellt den 1 juli 2024.

Beredningen av EU-rättsakten

Kommissionen lade den 18 februari 2022 fram ett förslag (COM (2022) 53 final) om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/25/EG av den 14 april 2003 om särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg. Enligt kommissionens förslag ska nya ro-ro-passagerarfartyg som medför fler än 1350 personer uppfylla kraven på läckstabilitet i SOLAS-konventionen, nedan *SOLAS 2020-kraven*, som trädde i kraft den 1 januari 2020. Ro-ro-passagerarfartyg

som medför 1350 personer eller färre ombord ska utöver SOLAS 2020-kraven också uppfylla de särskilda kraven på skadestabilitet enligt direktivet.

Statsrådet lämnade en U-skrivelse om förslaget den 31 mars 2022 (U 25/2022). Statsrådet understödde syftet att minska komplexiteten samt den tekniska och administrativa bördan när det gäller kraven på skadestabilitet. Statsrådet framhöll dock att de metoder som ingår i kommissionens förslag bör ses över när det gäller nya fartyg med kapacitet att medföra 1 350 personer eller färre ombord, för att syftet att förtydliga regleringen bättre ska kunna uppnås. Statsrådet ansåg att förslaget till direktiv i sin nuvarande form inte förtydligar regleringen för nya fartyg, och ro-ro-passagerarfartyg fortsätter att omfattas av särskilda regionala krav utöver de internationella skyldigheterna.

Statsrådet ansåg att man bör sträva efter att påverka den fortsatta beredningen av förslaget så att särskilda regionala krav inte tillämpas på ro-ro-passagerarfartyg som byggts den 1 januari 2020 eller senare, oberoende av antalet personer ombord. Den ändringsbehov som hade följt av statsrådets ståndpunkt hade inneburit att endast SOLAS 2020-kraven tillämpas på nya fartyg med kapacitet att medföra 1 350 personer eller färre ombord, eftersom dessa krav anses garantera en tillräcklig säkerhetsnivå på ro-ro-passagerarfartyg, och fartygen i fråga inte omfattas av de regionala tilläggskraven i stabilitetsdirektivet. Dessa frågor i förslaget till direktiv ändrades dock inte medan ärendet var under behandling.

Statsrådet ansåg att förslaget om att nya ro-ro-passagerarfartyg med kapacitet att medföra fler än 1 350 personer ombord inte ska omfattas av regionala tilläggskrav utan endast av SOLAS 2020-kraven bör understödjas. Detta underlättar planeringen och byggandet av fartyg samt överföringen av fartyg från ett driftsområde till ett annat och det gör även så att andrahandsmarknaden för fartyg fungerar bättre. Statsrådet välkomnade kommissionens förslag om att samma särskilda krav som de som hittills har tillämpats enligt stabilitetsdirektivet ska fortsätta att tillämpas på ro-ro-passagerarfartyg som byggts före den 1 januari 2020.

Sjöfartsarbetsgruppen började behandla kommissionens förslag till direktiv i mars 2022. Rådet nådde en allmän riktlinje den 2 juni 2022. Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/946 om ändring av direktiv 2003/25/EG vad gäller införandet av förbättrade stabilitetskrav och anpassningen av det direktivet till de stabilitetskrav som fastställts av Internationella sjöfartsorganisationen, nedan *det ändrade stabilitetsdirektivet*, antogs den 10 maj 2023.

Beredningen av propositionen

Regeringens proposition har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Transport- och kommunikationsverket. Beredningsmaterialet är offentligt tillgängligt i statsrådets projektfönster (LVM020:00/2023) <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM020:00/2023>.

Vid beredningen av IP-koden framfördes en rekommendation om att administrationerna ser till att kraven för fartyg som medför industripersonal även gäller fartyg som inte omfattas av SOLAS-konventionen, dvs. fartyg i inrikes fart och fartyg vars bruttodräktighet understiger 500. Vid beredningen av propositionen konstaterades det vara nödvändigt att följa denna rekommendation i Finland.

IP-kodens huvudsakliga innehåll

IMO:s sjösäkerhetskommitté antog resolution MSC.521(106) vid sitt 106:e sammanträde som hölls den 10 november 2022 i London. Genom bilagan till resolutionen fogades till SOLAS-konventionen ett nytt kapitel XV om säkerhetskrav för fartyg som medför industripersonal. Vid

samma sammanträde antog kommittén IP-koden genom resolution MSC.527(106). I förhållande till det nya kapitlet i SOLAS-konventionen innehåller IP-koden mer ingående tekniska bestämmelser om säkerhetskraven för fartyg avsedda att medföra industripersonal. Den nya IP-koden utgör internationellt bindande reglering med stöd av nya kapitel XV i konventionen.

Europeiska unionen har inte antagit några bestämmelser om transport av industripersonal, så frågan omfattas av den delade behörigheten mellan medlemsstaterna och unionen.

Stabilitetsdirektivets huvudsakliga innehåll

Huvudsyftet med det ändrade stabilitetsdirektivet är att minska komplexiteten samt den tekniska och administrativa bördan när det gäller kraven på skadestabilitet, vilka främst beror på två olika system för bedömning av utsikterna till överlevnad hos ro-ro-passagerarfartyg i skadat skick. Ändringen syftar också till att så långt möjligt säkerställa överensstämmelse med de nyligen uppdaterade internationella normer för skadestabilitet som överenskommit inom IMO för passagerarfartyg. Genom den avsedda förenklingen och harmoniseringen med internationella regler underlättas beräkningsarbetet för skeppsbyggnadsföretag och rederier.

Syftet är också att i den utsträckning det är möjligt minska tvetydigheterna i definitionerna och kraven och att stryka föråldrade bestämmelser om sådana internationella instrument som inte längre används eller är i kraft. För tydlighetens och konsekvensens skull uppdateras också flera av definitionerna och hänvisningarna till EU-lagstiftning och till SOLAS-konventionen.

För nya fartyg med kapacitet att medföra färre än 1 350 personer innehåller det ändrade stabilitetsdirektivet dock fortfarande överlappande bestämmelser, eftersom ro-ro-passagerarfartyg alltså omfattas av särskilda regionala krav utöver de internationella skyldigheterna.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

IP-koden

Offshoreindustrin och den havsbaserade energiproduktionen har vuxit på ett sätt som medför nya slag av industriell verksamhet till havs. Detta har i sin tur medfört ett växande behov av bestämmelser om säker transport av industripersonal till och från andra fartyg och/eller offshoreanläggningar.

IP-koden behövs för att säkra att personal som arbetar med bl.a. byggande och underhåll av vindkraftsparker till havs kan transporteras i överensstämmelse med lämpliga säkerhetskrav. Dessutom behöver det säkerställas att motsvarande krav också tillämpas på fartyg som inte omfattas av koden. För närvarande finns det inga bestämmelser om transport av industripersonal. På transporter där antalet industripersonal överstiger 12 tillämpas bestämmelserna om passa, till skillnad från industripersonal, inte omfattas av några krav avseende varken kompetens gerarfartyg. Säkerhetskraven för passagerarfartyg är mycket stränga. Detta beror på att passagerare eller funktionsförmåga. Därför är inte alla de säkerhetskrav som gäller passagerarfartyg nödvändiga för transporter av industripersonal. Dessutom beaktar inte bestämmelserna om passagerarfartyg alla de särskilda moment som ingår i transporter av industripersonal, såsom överflyttning av personal från ett fartyg till ett annat eller transporter av farliga ämnen.

Enligt lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) avses med passagerarfartyg fartyg som används för handelssjöfart och medför fler än tolv passagerare. I lagen

definieras som passagerare alla personer med undantag av fartygets befälhavare och besättningsmedlemmarna eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord på ett fartyg för det fartygets behov eller barn under ett år.

Stabilitetsdirektivet

När det gäller stabilitet omfattas ro-ro-passagerarfartyg för närvarande både av gällande internationella krav och av särskilda regionala krav. Detta medför extra arbete när fartyg projekteras, men motiverades av säkerhetsskäl fram till ikraftträdandet av SOLAS 2020-kraven. I och med ändringen av stabilitetsdirektivet slopas de särskilda regionala kraven när det gäller passagerarfartyg som medför fler än 1 350 personer.

3 Förslagen och deras konsekvenser

3.1 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås det att riksdagen godkänner ändringarna i bilagan till SOLAS-konventionen samt IP-koden. Propositionen innehåller också ett förslag till en så kallad blankettlag genom vilken de bestämmelser i den ändrade bilagan till SOLAS-konventionen och i IP-koden som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. Via koden införs enhetliga internationella regler och förfaranden med vilka det säkerställs att fartyg avsedda för transport av industripersonal fyller tillräckliga säkerhetskriterier. Avsikten är dessutom att möjliggöra säker transport av industripersonal i inrikes fart och på fartyg vars bruttodräktighet understiger 500, vilka inte omfattas av IP-koden.

Genom propositionen införs dessutom kraven i det ändrade stabilitetsdirektivet i nationell lagstiftning. Fristen för det nationella införandet löper ut den 5 december 2024.

3.2 De huvudsakliga konsekvenserna

IP-koden

Enligt förslaget ska industripersonal kunna transporteras till arbetsplatser till havs ombord på fartyg vars tekniska säkerhetskrav är ändamålsenliga och beaktar de särskilda risker som är förenade med överflyttning av personer. Genom den nya regleringen lindras vissa krav i förhållande till bestämmelserna om passagerarfartyg. Särdragen hos den reglerade verksamheten beaktas dock bättre. I och med detta kan transporter av industripersonal bli förmånligare att genomföra.

När det gäller myndigheternas verksamhet är konsekvenserna små. Enligt den föreslagna regleringen ska myndigheterna utfärda säkerhetscertifikat för fartyg som medför industripersonal. Detta bedöms inte ha några betydande konsekvenser för myndigheternas resurser, eftersom det hör till Transport- och kommunikationsverkets grundläggande uppgifter att bevilja säkerhetscertifikat. Det bedöms att antalet säkerhetscertifikat som utfärdas inte blir stort, åtminstone inte under de närmaste åren.

Stabilitetsdirektivet

Propositionen kan ha betydande konsekvenser för rederier inom ro-ro-passagerartrafiken, fartygskonstruktionsbyråer och varv. Därigenom kan den påverka även verksamhets- och investeringskostnaderna för finländska och internationella rederier, samt kostnaderna för den marina

ro-ro-logistiken i Finland och konkurrenskraften hos den industri som använder ro-ro-transporter. Det går emellertid inte att uppskatta hur stora kostnadsmässiga effekter det är fråga om. Propositionen berör nya ro-ro-passagerarfartyg som medför 1 350 passagerare eller färre ombord. Fartyg av denna storleksklass trafikerar för närvarande t.ex. mellan Finland och Tyskland.

I nybyggen kan kravet på ett högre R-index göra det svårare att genomföra lösningar påkallade av affärsskäl, såsom lastrum som sträcker sig över fartygets hela längd under skottdäck. Regionala tilläggskrav kan göra det svårare att flytta fartyg mellan rutter som går till hamnar i EU och andra rutter samt att köpa och sälja fartyg mellan EU och länder utanför EU.

Propositionen bedöms inte ha några betydande miljökonsekvenser. Kravet på ett högre R-index kan dock leda till att nya fartyg blir bredare, vilket kan öka deras motstånd i vattnet i förhållande till transportkapaciteten och därigenom energiförbrukningen.

4 Remissvar

Propositionen sändes på remiss till 78 olika instanser.

Remissvar kom från justitieministeriet, försvarsministeriet, arbets- och näringsministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, undervisnings- och kulturministeriet, Ålands landskapsregering, Gränsbevakningsväsendet, Utbildningsstyrelsen, Försörjningsberedskapscentralen, Meteorologiska institutet, Suomen Hyötytuuli Oy och Finnish Sea Service Oy. De flesta remissinstanserna hade inga kommentarer om propositionen, eller understödde den. Suomen Hyötytuuli Oy kom med kommentarer som gällde den finska översättningen av koden. Kommentarer har beaktats i den fortsatta beredningen. Finnish Sea Service Oy påpekade att det bör komma tydligare fram i propositionen att den nya regleringen medför uttryckligen en möjlighet att minska kostnaderna jämfört med den tidigare regleringen. Vid den fortsatta beredningen av propositionsutkastet har man inte ansett det nödvändigt att understryka att kostnaderna ska kunna minskas på det sätt som Finnish Sea Service Oy föreslår.

Utrikesministeriet kom med avtalstekniska kommentarer som har beaktats vid beredningen.

5 Bestämmelserna i fördraget och deras förhållande till lagstiftningen i Finland

5.1 Bilagan till resolution MSC.521(106): Ändringarna i bilagan till SOLAS-konventionen

Ingress. Ingressen till resolutionen innehåller uppgifter om resolutionens ikraftträdande. De ändringar som genom resolutionen gjorts i bilagan till SOLAS-konventionen träder i kraft genom förfarandet för så kallat tyst godkännande. I ingressen anges datum för godkännande samt för ikraftträdande av ändringarna. De ändringar av bilagan till SOLAS-konventionen som gäller IP-koden anses vara godkända den 1 januari 2024, om inte före detta datum fler än en tredjedel av de fördragsslutande regeringarna eller de fördragsslutande regeringar vars handelsflottor tillsammans har minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet har meddelat sin invändning mot ändringarna, och de träder i kraft den 1 juli 2024. Genom ändringarna blir IP-koden tvingande med stöd av SOLAS-konventionen. I det fortsatta utgör koden alltså en bindande del av konventionen.

Bilagan till resolutionen. Bilagan till resolutionen innehåller ett nytt kapitel XV i SOLAS-konventionen. I kapitlet anges definitioner, allmänna principer för det nya kapitlet och kapitlets tillämpningsområde, och förhållandet mellan det nya kapitlet och de befintliga SOLAS-kapitlen

definieras. I regel 3 i nya kapitel XV definieras tillämpningsområdet för IP-koden. I den omfattning själva IP-koden innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen hör också denna regel till området för lagstiftningen. I övrigt är bestämmelserna i resolutionen av teknisk natur och hör inte till området för lagstiftningen i Finland.

5.2 Resolution MSC.527(106): IP-koden

Förord. I förordet till bilagan till resolutionen ingår ett omnämmande av tillämpningsområdet för IP-koden, vilket definieras i kapitel XV i SOLAS-konventionen. Enligt förordet har dock administrationen möjlighet att tillämpa syftena och de funktionella kraven i koden också på fartyg med en bruttodräktighet under 500 och att utfärda de certifikat som avses i koden för sådana fartyg. För utövande av denna möjlighet krävs ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter, vilket innebär att denna punkt hör till området för lagstiftningen. De övriga punkterna i förordet hör inte till området för finsk lagstiftning.

Del I. Allmänt. Delen innehåller bestämmelser om kodens syfte, definitioner och bestämmelser om certifikat och besiktning. Definitionen av industripersonal anses gälla frågor som hör till området för lagstiftningen. Bestämmelserna i delen är av teknisk natur och hör inte till området för finsk lagstiftning.

Del II Syften och funktionella krav. I delen anges syftena och de funktionella kraven för IP-koden i sin helhet. Enligt kapitel 1 ska fartyg vidta åtgärder för att säkerställa att industripersonal som medförs ombord uppfyller sådana krav avseende kompetens och funktionsförmåga som möjliggör en säker transport av dessa personer. Kapitel 2 gäller överflyttning av industripersonal från och till fartyg. Fartyg ska vidta åtgärder för att säkerställa att överflyttningar av personer sker på ett säkert sätt och det förs bok över industripersonal som befinner sig ombord. Kapitel 3–8 gäller fartygs konstruktion och utrustning och kapitel 9 transport av farligt gods. Eftersom del II innehåller syften och funktionella krav utgör delens bestämmelser syften av allmän karaktär, medan närmare krav anges i delarna III och IV. Kraven i del II hör således inte till området för lagstiftningen.

Del III Regler.

Regel 1. Industripersonal. Regeln innehåller villkor för när personal kan definieras som industripersonal för att kunna medföras ombord på ett fartyg som är godkänt enligt kapitel XV i SOLAS-konventionen. Detta utgör ett undantag till definitionen av passagerarfartyg i 2 § 19 punkten i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg, och måste som sådant undantag sättas i kraft i Finland genom lagstiftning. Regeln hör således till området för lagstiftningen.

Regel 2. Överflyttning av industripersonal. Regeln innehåller närmare krav på säker överflyttning av industripersonal till och från fartyget. Punkterna 2.1.9, 2.1.10, 2.3, 2.4 och 2.5 innehåller bestämmelser som gäller ledning av säkerheten ombord och som måste utfärdas i lag. I övrigt hör bestämmelserna i regeln inte till området för lagstiftningen.

DEL IV. Tillägsregler för fartyg godkända enligt kapitel I i SOLAS-konventionen.

Regel 1. Allmänt. Regeln innehåller ett villkor om att fartyg godkända enligt IP-koden dessutom ska uppfylla kraven för lastfartyg i SOLAS-konventionen.

Regel 2. Krav som gäller fartygs rumsindelning och stabilitet. Bestämmelserna är av teknisk natur och hör inte till området för lagstiftningen.

Regel 3. Krav som gäller fartygs maskineri. Bestämmelserna är av teknisk natur och hör inte till området för lagstiftningen.

Regel 4. Krav som gäller fartygs elinstallationer. Bestämmelserna är av teknisk natur och hör inte till området för lagstiftningen.

Regel 5. Krav som gäller maskineriutrymmen som tidvis är obemannade. Bestämmelserna är av teknisk natur och hör inte till området för lagstiftningen.

Regel 6. Krav som gäller fartygs brandsäkerhet. Bestämmelserna är av teknisk natur och hör inte till området för lagstiftningen.

Regel 7. Krav som gäller livräddningsredskap och livräddningsarrangemang. Bestämmelserna är av teknisk natur och hör inte till området för lagstiftningen.

Regel 8. Transport av farligt gods. Industripersonal får hämta farligt gods ombord endast när syftet är att sköta uppdrag utanför fartyget och endast med befälhavarens förhandssamtycke. Det farliga godset betraktas som last och ska transporteras i överensstämmelse med kapitel VII del A i SOLAS-konventionen. Kravet om befälhavarens förhandssamtycke hör i Finland till området för lagstiftningen. Enligt 4 § i lagen om transport av farliga ämnen (541/2023) tillämpas IMDG-koden (International Maritime Dangerous Goods Code) också på inrikes fartygstransporter, så det finns inget behov att ändra lagstiftningen till denna del. Enligt lagen om transport av farliga ämnen avses med IMDG-koden den kod som anges i kapitel VII del A regel 1 i bilagan till SOLAS-konventionen och som innehåller bestämmelser om transport av farliga ämnen som styckegods på fartyg.

Regeln är indelad i punkter enligt vilket slags gods det är fråga om: farligt gods som förpackats (8.2), farligt gods i form av fast bulklast (8.3) eller farliga flytande kemikalier, kondenserad gas och olja (8.4). Punkterna 8.2–8.4 är av teknisk natur och hör inte till området för lagstiftningen.

DEL V. Tilläggsregler för fartyg certifierade i enlighet med kapitel X i SOLAS-konventionen.

Regel 1. Allmänt. Regeln innehåller ett villkor om att höghastighetsfartyg godkända enligt IP-koden dessutom ska uppfylla kraven för höghastighetsfartyg i SOLAS-konventionen. Enligt regel 1.4 kräver befordran av industripersonal på höghastighetsfartyg trafik tillstånd för höghastighetsfartyg.

Regel 2. Krav som gäller fartygs rumsindelning och stabilitet. Bestämmelserna är av teknisk natur och hör inte till området för lagstiftningen.

Regel 3. Krav som gäller fartygs maskineri. Bestämmelserna är av teknisk natur och hör inte till området för lagstiftningen.

Regel 4. Krav som gäller fartygs elektriska installationer. Bestämmelserna är av teknisk natur och hör inte till området för lagstiftningen.

Regel 5. Krav som gäller maskineriutrymmen som tidvis är obemannade. Koden innehåller inga tilläggskrav till kraven i kapitel X i SOLAS-konventionen.

Regel 6. Krav som gäller fartygs brandsäkerhet. Koden innehåller inga tilläggskrav till kraven i kapitel X i SOLAS-konventionen.

Regel 7. Krav som gäller livräddningsredskap och livräddningsarrangemang. Bestämmelserna är av teknisk natur och hör inte till området för lagstiftningen.

Regel 8. Farligt gods. Industripersonal får hämta farligt gods ombord endast när syftet är att sköta uppdrag utanför fartyget och endast med befälhavarens förhandssamtycke. Det farliga godset ska betraktas som last och transporteras i överensstämmelse med kapitel 7 del D i HSC-koden. Kravet om befälhavarens förhandssamtycke hör i Finland till området för lagstiftningen. Enligt 4 § i lagen om transport av farliga ämnen tillämpas IMDG-koden också på inrikes fartygstransporter, så det finns inget behov att ändra lagstiftningen till denna del.

Regel 8.2 innehåller tekniska säkerhetskrav som gäller transport av farligt gods. Punkten är av teknisk natur och hör inte till området för lagstiftningen.

Bihang. I bihanget ingår ett formulär för säkerhetscertifikat för fartyg som medför industripersonal. Formulärmallar anses inte höra till området för lagstiftningen.

6 Specialmotivering till lagförslaget

6.1 Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss och i den till konventionen hörande internationella säkerhetskoden för fartyg som medför industripersonal

Enligt 95 § i Finlands grundlag ska de bestämmelser i internationella förpliktelser som hör till området för lagstiftningen sättas i kraft nationellt genom särskild ikraftträdandelag. Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i en internationell förpliktelse ska sättas i kraft genom en blankettlag eller en blandad lag, också när det på grund av förpliktelsen är nödvändigt att revidera det materiella innehållet i den nationella lagstiftningen. Propositionen innehåller ett förslag till blankettlag.

1 §. Paragrafen innehåller en bestämmelse genom vilken de bestämmelser bland ändringarna i SOLAS-konventionen och de bestämmelser i IP-koden som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen behandlas mer ingående nedan, i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke, och ovan, i avsnittet om bestämmelserna i konventionen och deras förhållande till lagstiftningen i Finland.

2 §. IP-koden innehåller också bestämmelser som inte hör till området för lagstiftningen. Enligt paragrafen utfärdas bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser som inte hör till området för lagstiftningen genom förordning av statsrådet.

3 §. Enligt paragrafen utfärdas bestämmelser om ikraftträdandet av lagen genom förordning av statsrådet. Lagen avses träda i kraft samtidigt som ändringarna i SOLAS-konventionen samt IP-koden träder i kraft för Finlands del. Koden träder i kraft internationellt den 1 juli 2024 och målet är att de nationella förfarandena i Finland ska hinna fullbordas så att ikraftträdandet av IP-koden för Finlands del sammanfaller med dess ikraftträdande internationellt.

6.2 Lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg

2 §. Definitioner. Till paragrafen fogas enligt förslaget en ny *8 a punkt* i vilken koden för fartyg som medför industripersonal definieras. Till paragrafen fogas också en ny *16 a punkt* som innehåller definitionen av fartyg som medför industripersonal. Med sådana fartyg avses enligt definitionen fartyg som transporterar eller inkvarterar ett större antal industripersonal än 12. I *16 b*

punkten i paragrafen föreslås en definition av industripersonal. Industripersonal arbetar inte ombord på fartyget, utan de arbetar inom offshoreindustrin på offshoreanläggningar eller ombord på andra fartyg.

12 a §. Förutsättningar för medförande av industripersonal. En ny paragraf föreslås bli fogad till lagen. I paragrafen åläggs befälhavaren på ett fartyg som medför industripersonal att innan transporten inleds försäkra sig om att den industripersonal som medförs uppfyller kraven i IP-koden. Kontrollen av att kraven uppfylls sker på basis av skriftliga bevis.

22 b §. Fartyg som medför industripersonal. Den föreslagna nya paragrafen innehåller bestämmelser om krav för fartyg som inte omfattas av kapitel XV i SOLAS-konventionen och som medför industripersonal. Fartyg som har en bruttodräktighet på minst 500, går i inrikes fart och medför industripersonal ska enligt paragrafen uppfylla kraven i IP-koden. Fartyg som går i inrikes eller utrikes fart, vars bruttodräktighet understiger 500 och som medför industripersonal ska uppfylla syftena och de funktionella kraven i IP-koden. I paragrafen ges Transport- och kommunikationsverket ett bemyndigande att meddela föreskrifter om närmare tekniska krav avseende sådana fartyg. I paragrafen åläggs dessutom befälhavaren på ett sådant fartyg att innan transporten inleds försäkra sig om att den industripersonal som medförs uppfyller kraven i IP-koden. Kontrollen av att kraven uppfylls sker på basis av skriftliga bevis.

34 a §. Särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg. Stabilitetsdirektivet har införts i Finland. Ändringen av direktivet föranleder inga betydande ändringar i lagstiftningen. I *1 mom.* föreslås en lagteknisk korrigerings.

I *2 mom.* föreslås som ny bestämmelse en skyldighet för Transport- och kommunikationsverket att underrätta kommissionen om vilket stabilitetskrav som tillämpas på fartyg som medför högst 1 350 personer. Genom bestämmelsen införs artikel 6 i direktivet. Bemyndigandet av Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter i *3 mom.* bibehåller sin nuvarande lydelse men flyttas från att vara *2 mom.* till att vara paragrafens *3 mom.*

34 b §. Certifikat. I paragrafens *1 mom.* preciseras regleringen när det gäller certifikat som Transport- och kommunikationsverket beviljar. Genom bestämmelsen införs artikel 8 i stabilitetsdirektivet. Paragrafens *2 mom.* ändras inte.

34 c §. Trafik under vissa delar av året och trafik under kortare tidsperioder. I *1 mom.* föreslås termerna bli ändrade till att motsvara det ändrade stabilitetsdirektivet på ett sätt som beaktar nationell praxis. Ordet rederi ersätts med ordet redare. I direktivet används termen företag, som till sin betydelse motsvarar termen redare i finsk lagstiftning.

I *2 mom.* föreslås en motsvarande terminologisk ändring som i föregående moment.

I *3 mom.* föreslås en precisering av tillämpningsområdet så att det ska stämma överens med det ändrade stabilitetsdirektivet. Enligt preciseringen ska den signifikanta våghöjden beaktas endast för fartyg vars stabilitetskrav påverkas av den signifikanta våghöjden. Momentet ska fortsättningsvis tillämpas på fartyg vars certifikat enligt stabilitetsdirektivet har utfärdats före ikraftträdandet av det ändrade direktivet. Genom momentet införs artikel 9 i det ändrade stabilitetsdirektivet.

Paragrafens *4 mom.* ändras inte.

51 a §. Besiktning av fartyg som medför industripersonal. I paragrafens *1 mom.* föreslås en bestämmelse om att fartyg i inrikes fart som medför industripersonal samt fartyg i internationell

fart som medför industripersonal och inte omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen ska genomgå första besiktning innan fartyget sätts i trafik som finskt fartyg.

Enligt föreslagna 2 mom. ska fartyg utöver första besiktning genomgå förnyad besiktning och årlig besiktning. Fartyg i inrikes fart som medför industripersonal och har en bruttodräktighet på minst 500 samt fartyg i internationell fart som medför industripersonal och inte omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen ska enligt förslaget dessutom genomgå mellanliggande besiktning och fartygets radioutrustning periodisk besiktning. Genom denna bestämmelse preciseras den allmänna bestämmelsen om besiktning i 1 mom. Transport- och kommunikationsverket meddelar med stöd av föreslagna 4 mom. närmare föreskrifter om när första besiktning, förnyad besiktning och årlig besiktning ska utföras och vad som ska ingå i besiktingarna.

Fartyg som medför industripersonal och som omfattas av SOLAS-konventionen ska enligt förslaget genomgå besiktning enligt 46 §.

57 §. Besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat. Paragrafens 2 mom. föreslås bli ändrat så att gällande bemyndiganden att meddela föreskrifter utökas med ett bemyndigande som ger Transport- och kommunikationsverket rätt att meddela föreskrifter om besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat för fartyg som avses i 22 b §. I övrigt ändras paragrafen inte.

7 Ikraftträdande

Sjösäkerhetskommittén har genom resolution MSC.521(106) och i enlighet med artikel VIII b vi led 2 bb i SOLAS-konventionen beslutat att kapitel XV, som fogats till SOLAS-konventionen genom resolutionen, anses såsom godtaget den 1 januari 2024, om inte före detta datum åtminstone en tredjedel av de fördragsslutande regeringarna eller de fördragsslutande regeringar vilkas handelsflottor tillsammans har minst 50 procent av världshandelsflottans tonnage har meddelat sin invändning mot ändringarna. I enlighet med artikel VIII b vii led 2 i SOLAS-konventionen träder ändringarna i kraft den 1 juli 2024 när de har godkänts i enlighet med vad som anges ovan. En part får också meddela sin invändning mot en ändring i enlighet med artikel VIII b vi led 2 i SOLAS-konventionen, varvid ändringen träder i kraft för parten först efter det att parten har återtagit sin invändning. Genom nya kapitel XV i SOLAS-konventionen får IP-koden, som antogs genom resolution MSC.527(106), tvingande karaktär.

Enligt propositionen ska den föreslagna lagen om sättande i kraft av koden träda i kraft samtidigt som IP-koden träder i kraft för Finlands del, vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet. Det föreslås att de materiella bestämmelser i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg som gäller sättande i kraft av IP-koden ska träda i kraft den 1 juli 2024, samtidigt som koden träder i kraft internationellt. Målet är att de nationella förfarandena i Finland ska hinna fullbordas så att ikraftträdandet av IP-koden för Finlands del sammanfaller med dess ikraftträdande internationellt den 1 juli 2024. De föreslagna bestämmelser i den lagen som gäller genomförandet av det ändrade stabilitetsdirektivet föreslås träda i kraft den 5 december 2024.

8 Bifall av Ålands lagting

Propositionen hänför sig till säkerheten inom handelssjöfarten. Enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) omfattas bestämmelserna i konventionen därför av rikets lagstiftningsbehörighet.

9 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

9.1 Behovet av riksdagens samtycke

Enligt 94 § i grundlagen krävs riksdagens godkännande för fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen eller annars har avsevärd betydelse, eller som enligt grundlagen av någon annan anledning kräver riksdagens godkännande. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis täcker riksdagens grundlagsenliga befogenhet att godkänna internationella förpliktelser alla bestämmelser om internationella förpliktelser som i materiellt hänseende hör till området för lagstiftningen. En bestämmelse i avtalet ska anses höra till området för lagstiftningen, 1) om den gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, 2) om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, 3) om det enligt grundlagen ska föreskrivas i lag om den fråga som bestämmelsen avser, 4) om det finns lagbestämmelser om den sak som bestämmelsen gäller, eller 5) om det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken. Detta är fallet oavsett om en bestämmelse strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (GrUU 11/2000 rd, GrUU 12/2000 rd och GrUU 45/2000 rd).

En bedömning av huruvida bestämmelserna hör till området för lagstiftningen görs i avsnitt 5 Bestämmelserna i konventionen och deras förhållande till lagstiftningen i Finland. Det finns ingen lagstiftning på unionsnivå om transport av industriarbetare så frågan omfattas av delad behörighet.

9.2 Behandlingsordning

Eftersom varken ändringarna i bilagan till konventionen eller säkerhetskoden innehåller bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. i grundlagen, kan konventionen enligt regeringens uppfattning godkännas med enkel majoritet och förslaget till lag om sättande i kraft av konventionen godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm 1

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att riksdagen godkänner de i London den 10 november 2022 gjorda ändringarna i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) samt den i samband därmed godkända och till konventionen hörande internationella säkerhetskoden för fartyg som medför industripersonal.

Kläm 2

Eftersom ändringarna i bilagan till konventionen samt säkerhetskoden innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och eftersom stabilitetsdirektivet innehåller bestämmelser som föreslås bli genomförda genom lag, föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

1.

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss och i den till konventionen hörande internationella säkerhetskoden för fartyg som medför industripersonal

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de i London den 10 november 2022 genom resolution MSC.521(106) gjorda ändringarna i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) och de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den till nämnda konvention hörande internationella säkerhetskoden för fartyg som medför industripersonal, godkänd genom resolution MSC.527(106), ska gälla som lag, sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Bestämmelser om sättande i kraft av de ändringar som gjorts i bilagan till konventionen och de bestämmelser i säkerhetskoden som inte hör till området för lagstiftningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 §

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

2.

Lag

om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) 34 a–34 c och 57 §, sådana de lyder, 34 a–34 c § i lag 660/2021 och 57 § i lag 946/2018, samt
fogas till 2 §, sådan den lyder i lagarna 946/2018, 169/2019, 783/2019 och 670/2019, en ny 8 a, 16 a och 16 b-punkt samt till lagen nya 12 a, 22 b och 51 a § som följer:

2 §

Definitioner

8 a) *IP-koden* internationella säkerhetskoden för fartyg som medför industripersonal i IMO:s sjösäkerhetskommittés resolution MSC.527(106) av den 10 november 2022,

16 a) *fartyg som medför industripersonal* fartyg som inte betraktas som vanliga passagerarfartyg och som utöver besättningen transporterar eller inkvarterar ett större antal industripersonal än 12,

16 b) *industripersonal* personer som arbetar inom offshoreindustrin på offshoreanläggningar eller ombord på andra fartyg och vars arbetsuppgifter gäller byggande, service, underhåll eller nedläggning av offshoreanläggningar eller fartyg,

12 a §

Förutsättningar för medförande av industripersonal

Befälhavaren på ett fartyg som medför industripersonal ska innan transporten inleds försäkra sig om att ha fått skriftliga bevis på att varje person som räknas som industripersonal och transporterats eller inkvarteras ombord

- 1) är minst 16 år gammal,
- 2) uppfyller IP-kodens krav avseende fysisk kondition och hälsotillstånd,
- 3) har innan transporten inleds genomgått de övningar som avses i kapitel III regel 1 i IP-koden, och
- 4) har tillräcklig förmåga att förstå och använda fartygets arbetspråk.

22 b §

Fartyg som medför industripersonal

Fartyg som har en bruttodräktighet på minst 500, går i inrikes fart och medför industripersonal ska uppfylla kraven i IP-koden.

Fartyg vars bruttodräktighet understiger 500 och som medför industripersonal ska uppfylla syftena och de funktionella kraven i IP-koden. För att trygga en tillräcklig nivå när det gäller

fartygssäkerheten får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare tekniska föreskrifter om sådana tekniska krav avseende fartyg som medför industripersonal genom vilka det säkerställs att syftena och de funktionella kraven i IP-koden uppfylls. Befälhavaren på ett fartyg som medför industripersonal ska innan transporten inleds försäkra sig om att ha fått skriftliga bevis på att varje person som räknas som industripersonal och transporterats eller inkvarteras ombord

- 1) är minst 16 år gammal,
- 2) uppfyller IP-kodens krav avseende fysisk kondition och hälsotillstånd,
- 3) har innan transporten inleds genomgått de övningar som avses i kapitel III regel 1 i IP-koden, och
- 4) har tillräcklig förmåga att förstå och använda fartygets arbetspråk.

34 a §

Särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg

Fartyg som omfattas av stabilitetsdirektivets tillämpningsområde ska uppfylla de stabilitetskrav som föreskrivs i det direktivet.

Transport- och kommunikationsverket ska lämna de underrättelser som avses i stabilitetsdirektivet till Europeiska kommissionen.

För genomförande av stabilitetsdirektivet får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om fartygs tekniska säkerhet och besluta om havsområden som uppfyller vad som föreskrivs i stabilitetsdirektivet och på vilka ro-ro-passagerarfartyg regelbundet trafikerar till eller från hamnarna samt den signifikanta våghöjden på områdena i fråga.

34 b §

Certifikat

Transport- och kommunikationsverket beviljar det certifikat som avses i artikel 8 i stabilitetsdirektivet för ro-ro-passagerarfartyg som seglar under finsk flagg och uppfyller de särskilda stabilitetskrav som fastställs i artikel 6 i stabilitetsdirektivet och i bilaga I till det direktivet.

Certifikatet är giltigt så länge som fartyget trafikerar i ett havsområde med samma eller lägre signifikanta våghöjder.

34 c §

Trafik under vissa delar av året och trafik under kortare tidsperioder

Om en redare som bedriver reguljär trafik året runt önskar införa ytterligare ro-ro-passagerarfartyg som ska användas i trafiken i fråga under en kortare period som understiger ett kalenderår, ska redaren underrätta Transport- och kommunikationsverket om saken senast en månad innan dessa fartyg börjar användas i denna trafik. Om det emellertid på grund av oförutsedda omständigheter är nödvändigt att snabbt sätta in ett ro-ro-passagerarfartyg som ersättning för ett annat fartyg i reguljär trafik för att säkerställa kontinuitet i trafiken tillämpas 17 e § 3 mom. i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

Om en redare önskar bedriva reguljär säsongstrafik under kortare tidsperioder som inte överstiger sex månader per år, ska redaren underrätta Transport- och kommunikationsverket om detta senast tre månader innan denna trafik börjar bedrivas.

Om säsongstrafik bedrivs under kortare tidsperioder med ett fartyg som uppfyller de särskilda kraven som avses i bilaga I avsnitt A i stabilitetsdirektivet eller ett fartyg vars i 34 b § avsedda certifikat har utfärdats före den 5 december 2024 och trafiken bedrivs under förhållanden med

lägre signifikant våghöjd än den som fastställts för samma fartområde vid trafik året runt, får Transport- och kommunikationsverket, vid tillämpning av de särskilda stabilitetskraven som avses i bilaga I till stabilitetsdirektivet, använda den signifikanta våghöjd som är tillämplig under denna kortare tidsperiod för att bestämma vattennivån på däck. Den signifikanta våghöjd som är tillämplig under kortare tidsperioder ska fastställas genom avtal mellan de medlemsstater i Europeiska unionen eller, när så är tillämpligt och möjligt, de medlemsstater och de stater utanför Europeiska unionen där trafikens ändpunkter är belägna.

En förutsättning för att bedriva säsongstrafik under en kortare period är att det ro-ro-passagerarfartyg som används för sådan trafik har ett i 34 b § avsett certifikat.

51 a §

Besiktning av fartyg som medför industripersonal

Fartyg i inrikes fart som medför industripersonal samt fartyg i internationell fart som medför industripersonal och inte omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen ska genomgå första besiktning innan fartyget sätts i trafik som finskt fartyg.

Dessa fartyg ska utöver första besiktning genomgå förnyad besiktning och årlig besiktning.

Fartyg i inrikes fart som medför industripersonal och har en bruttodräktighet på minst 500 samt fartyg i internationell fart som medför industripersonal och inte omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen ska dessutom genomgå mellanliggande besiktning och fartygets radioutrustning periodisk besiktning.

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om när första besiktning, förnyad besiktning, årlig besiktning, periodisk besiktning och mellanliggande besiktning ska utföras och vad som ska ingå i besiktningarna.

57 §

Besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat

På basis av besiktningarna beviljar Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat eller gör anteckningar i dem om utförd periodisk besiktning, mellanliggande besiktning eller årlig besiktning. Om väsentliga brister konstateras ges handlingarna efter det att bristerna har avhjulpts.

För genomförande av SOLAS-konventionen, lastlinjekonventionen, MARPOL 73/78-konventionen, non-SOLAS-direktivet, fiskefartygsdirektivet och fartygsåtervinningsförordningen samt övriga internationella förpliktelser meddelar Transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter om de besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat som utfärdas på basis av besiktningarna samt om hur länge de är giltiga och hur deras giltighet kan förlängas. Vidare meddelar Transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter för fartyg som avses i 22 b § 2 mom. om vilka besiktningshandlingar, certifikat och säkerhetscertifikat som utfärdas på basis av besiktningarna samt om hur länge de är giltiga och hur deras giltighet kan förlängas.

Transport- och kommunikationsverket beviljar sjöarbetscertifikat enligt sjöarbetskonventionen och till certifikatet fogas ett meddelande om att villkoren för arbete till sjöss iakttas. Villkor för beviljandet är att Transport- och kommunikationsverket i fråga om de omständigheter som omfattas av dess behörighet konstaterat att det inte finns hinder för beviljande och att arbetarskyddsmyndigheten utifrån sin inspektion i sitt utlåtande till Transport- och kommunikationsverket konstaterat att det inte finns hinder för beviljande i fråga om de omständigheter som omfattas av arbetarskyddsmyndighetens behörighet. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om förfaranden i samband med beviljande av sjöarbetscertifikat.

Transport- och kommunikationsverket ska återkalla ett sjöarbetscertifikat när verket i fråga om de omständigheter som omfattas av dess behörighet eller arbetarskyddsmyndigheten på basis av inspektion i sitt utlåtande till Transport- och kommunikationsverket konstaterat att fartyget bevisligen inte uppfyller kraven enligt sjöarbetskonventionen och inga behövliga åtgärder för att rätta till saken har vidtagits.

Denna lag träder i kraft den _____ 20. Lagens 34 a–34 c § träder i kraft först den 5 december 2024. Certifikat utfärdade enligt den vid ikraftträdandet av denna lag gällande 34 b § förblir giltiga när denna lag träder i kraft.

Helsingfors den 7 september 2023

Statsminister

Petteri Orpo

Kommunikationsminister Lulu Ranne

RESOLUTION MSC.521(106)

(ANTAGEN DEN 10 NOVEMBER 2022)

ÄNDRINGAR I 1974 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION OM SÄKERHETEN FÖR MÄNNISKOLIV TILL SJÖSS (KAPITEL XV)

SJÖSÄKERHETSKOMMITTÉN,

SOM ERINRAR om artikel 28 b i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen som gäller sjösäkerhetskommitténs ansvarsområde,

SOM DESSUTOM ERINRAR om artikel VIII b i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss ("konventionen"), som gäller det tillämpliga förfarandet för ändring av bilagan till konventionen med undantag av bestämmelserna i kapitel I,

SOM HAR BEHANDLAT, vid sitt hundra-sjätte möte, ändringar i konventionen vilka föreslagits och delgivits i enlighet med artikel VIII b i i konventionen,

1 ANTAR i enlighet med artikel VIII b iv i konventionen ändringar i konventionen, vilkas text ingår i bilagan till denna resolution,

2 BESTÄMMER, i enlighet med artikel VIII b vi led 2 bb i konventionen, att dessa ändringar ska anses såsom godtagna den 1 januari 2024 om inte mer än en tredjedel av de fördragsslutande regeringarna i konventionen eller fördragsslutande regeringar, vilkas handelsflottor sammanlagt har minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, före detta har underrättat generalsekreteraren om att de invänder mot ändringarna,

RESOLUTION MSC.521(106)

(ADOPTED ON 10 NOVEMBER 2022)

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 (CHAPTER XV)

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ("the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I,

HAVING CONSIDERED, at its 106th session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention,

1 ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2024, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet have notified the Secretary General of their objections to the amendments;

3 UPPMANAR de fördragsslutande regeringarna i konventionen att beakta att i enlighet med artikel VIII b vii led 2 i konventionen träder ändringarna i kraft den 1 juli 2024 efter att de blivit godtagna i enlighet med stycke 2 ovan,

4 BER generalsekreteraren, i det syfte som anges i artikel VIII b v i konventionen, sända till alla fördragsslutande regeringar i konventionen bestyrkta kopior av denna resolution och av texten på ändringarna i bilagan,

5 BER VIDARE generalsekreteraren sända kopior av denna resolution och dess bilaga till de medlemmar i organisationen som inte är fördragsslutande regeringar i konventionen.

BILAGA

ÄNDRINGAR I 1974 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION OM SÄKERHETEN FÖR MÄNNISKOLIV TILL SJÖSS

KAPITEL XV SÄKERHETSÅTGÄRDER FÖR FARTYG SOM MEDFÖR INDUSTRIPERSONAL

Följande nya kapitel XV (Säkerhetsåtgärder för fartyg som medför industripersonal) läggs till efter befintliga kapitel XIV (Säkerhetsåtgärder för fartyg som trafikerar polara farvatten):

”KAPITEL XV Säkerhetsåtgärder för fartyg som medför industripersonal

Regel 1 – Definitioner

I detta kapitel avses med

1 Industripersonal (industrial personnel, IP) alla personer som transporteras eller inkvarteras ombord när syftet är havsbaserad industriell verksamhet utförd ombord på andra

3 INVITES Contracting Governments to the Convention to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 2024 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the Convention;

5 ALSO REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

CHAPTER XV SAFETY MEASURES FOR SHIPS CARRYING INDUSTRIAL PERSONNEL

The following new chapter XV (Safety measures for ships carrying industrial personnel) is added after existing chapter XIV (Safety measures for ships operating in polar waters):

”CHAPTER XV Safety measures for ships carrying industrial personnel

Regulation 1 – Definitions

For the purpose of this chapter:

1 Industrial personnel (IP) means all persons transported or accommodated on board for the purpose of offshore industrial activities

fartyg och/eller på offshoreanläggningar.

2 IP-koden internationella säkerhetskoden för fartyg som medför industripersonal, sådan den antagits av sjösäkerhetskommittén genom resolution MSC.527(106) och sådan den kan komma att bli ändrad, förutsatt att ändringarna antas, träder i kraft och börjar tillämpas i överensstämmelse med bestämmelserna i artikel VIII i denna konvention vilka gäller förfarandet för ändring av bilagan med undantag av kapitel I.

3 Havsbaserad industriell verksamhet byggande, underhåll, nedläggning eller drift av eller servicearbeten på sådana offshoreanläggningar som har samband med bland annat prospektering och utvinning av resurser inom sektorerna för förnybar och kolvätebaserad energi, vattenbruk, gruvsdrift till havs eller liknande verksamhet.

4 HSC-koden 2000 års internationella säkerhetskod för höghastighetsfartyg, sådan den antagits av sjösäkerhetskommittén genom resolution MSC.97(73) och sådan den kan komma att bli ändrad, förutsatt att ändringarna antas, träder i kraft och börjar tillämpas i överensstämmelse med bestämmelserna i artikel VIII i denna konvention vilka gäller förfarandet för ändring av bilagan med undantag av kapitel I.

Regel 2 – Allmänt

1 När det i IP-koden hänvisas till krav för passagerarfartyg, ska motsvarande krav för lastfartyg anses vara uppfyllda.

2 Vid tillämpning av detta kapitel ska industripersonal inte behandlas eller räknas som passagerare.

3 När antalet industripersonal används som parameter i detta kapitel eller i IP-koden avses det sammanlagda antalet industripersonal, särskild personal1 och passagerare ombord, dock så att antalet passagerare får vara högst 12.

performed on board other ships and/or offshore facilities.

2 IP Code means the International Code of Safety for Ships Carrying Industrial personnel, as adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.527(106), as may be amended, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I.

3 Offshore industrial activities mean the construction, maintenance, decommissioning, operation or servicing of offshore facilities related, but not limited to, exploration and exploitation of resources by the renewable or hydrocarbon energy sectors, aquaculture, ocean mining or similar activities.

4 HSC Code means the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000, adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.97(73), as may be amended, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I.

Regulation 2 – General

1 Wherever in the IP Code a reference is made to passenger ship requirements, the corresponding cargo ship requirements are deemed to be complied with.

2 For the purpose of this chapter, industrial personnel shall not be treated or considered as passengers.

3 Wherever in this chapter, or in the IP Code, the number of industrial personnel appears as a parameter, it shall be the aggregate number of industrial personnel, special personnel1 and passengers carried on board,

4 Oberoende av vad som bestäms i regel 2.1, när det gäller höghastighetsfartyg som omfattas av kapitel X ska ett fartyg certifierat i enlighet med kraven i detta kapitel och IP-koden anses uppfylla kraven i kapitlen 2 till 12 och kapitel 18 i HSC-koden, oberoende av vad som bestäms i de kapitlen.

¹ Se koden för fartyg inrättade för särskild verksamhet (Code of Safety for Special Purpose Ships) 2008.

Regel 3 Tillämpning

1 Om inget annat uttryckligen anges tillämpas detta kapitel på lastfartyg och höghastighetsfartyg vars bruttodräktighet uppgår till 500 eller mer, som är byggda den 1 juli 2024 eller senare och som medför ett större antal industripersonal än 12.

2 Lastfartyg byggda före den 1 juli 2024 och som administrationen i överensstämmelse med rekommendationerna framtagna av organisationen gett tillstånd att medföra ett större antal industripersonal än 12 ska uppfylla kraven i reglerna III/1, III/2 (med undantag av punkt 2.1.7), IV/7 och IV/8 i IP-koden vid den första mellanliggande eller förnyade besiktning, beroende på vilken som kommer först, som infaller efter den 1 juli 2024.

3 Höghastighetsfartyg byggda före den 1 juli 2024 och som administrationen i överensstämmelse med rekommendationerna framtagna av organisationen gett tillstånd att medföra ett större antal industripersonal än 12 ska uppfylla kraven i reglerna III/1, III/2 (med undantag av punkt 2.1.7), V/7 och V/8 i IP-koden vid den tredje periodiska besiktning eller första förnyade besiktning, beroende på vilken som kommer först, som infaller efter den 1 juli 2024.

where the number of passengers shall not exceed 12.

4 Notwithstanding the provisions of regulation 2.1 above, for high-speed craft to which chapter X applies and notwithstanding the provisions of chapters 2 to 12 and 18 of the HSC Code, a ship certified in accordance with the requirements of this chapter and the IP Code shall be deemed to have complied with the requirements of chapters 2 to 12 and 18 of the HSC Code.

¹ Refer to the Code of Safety for Special Purpose Ships, 2008.

Regulation 3 Application

1 Unless expressly provided otherwise, this chapter applies to cargo ships and high speed cargo craft, of 500 gross tonnage and upwards, constructed on or after 1 July 2024 which carry more than 12 industrial personnel.

2 Cargo ships constructed before 1 July 2024, authorized by the Administration to carry more than 12 industrial personnel in accordance with the recommendations developed by the Organization, shall comply with regulations III/1, III/2 (except for paragraph 2.1.7), IV/7 and IV/8 of the IP Code by the first intermediate or renewal survey, whichever occurs first, after 1 July 2024.

3 High-speed cargo craft constructed before 1 July 2024, authorized by the Administration to carry more than 12 industrial personnel in accordance with the recommendations developed by the Organization, shall comply with regulations III/1, III/2 (except for paragraph 2.1.7), V/7 and V/8 of the IP Code by the third periodical or first renewal survey, whichever occurs first, after 1 July 2024.

4 Lastfartyg och höghastighetsfartyg, oberoende av när de är byggda, som administrationen före den 1 juli 2024 inte har beviljat tillstånd baserat på rekommendationerna framtagna av organisationen att medföra ett större antal industripersonal än 12,2 ska uppfylla kraven i och vara certifierade i enlighet med detta kapitel och IP-koden innan de medför ett större antal industripersonal än 12 ombord.

2 Se rekommendationen Interim recommendations on the safe carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels engaged on international voyages (resolution MSC.418(97)).

5 Vid tillämpning av detta kapitel avses med uttrycket byggda det som beskrivs i följande regler:

.1 II-2/1.1.2.1, kompletterad av regel II-2/1.1.3 för lastfartyg, och

.2 X/1.4, kompletterad av regel X/1.5 för höghastighetslastfartyg.

Regel 4 – Tillämpning av andra kapitel

1 Reglerna för lastfartyg i de andra kapitlen i denna konvention tillämpas på sådana fartyg som beskrivs i regel 3.1, med de ändringar som följer av detta kapitel.

2 Oberoende av vad som bestäms i regel 4.1 omfattas sådana höghastighetsfartyg på vilka HSC-koden tillämpas av bestämmelserna om lastfartyg i den koden, med de ändringar som följer av detta kapitel.

Regel 5 – Krav

1 Fartyg och höghastighetsfartyg som omfattas av detta kapitel ska

.1 vara certifierade som lastfartyg eller höghastighetslastfartyg i överensstämmelse med antingen kapitel I, kapitel VIII eller kapitel X, enligt vad som är tillämpligt,

4 Cargo ships and high-speed cargo craft, irrespective of date of construction, which prior to the 1 July 2024 have not been authorized by the Administration to carry more than 12 industrial personnel based on the recommendations developed by the Organization,² shall comply and be certified in accordance with this chapter and the IP Code prior to the carriage of more than 12 industrial personnel on board.

2 Refer to the Interim recommendations on the safe carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels engaged on international voyages (resolution MSC.418(97)).

5 For the purpose of this chapter, the expression constructed refers to the description given in regulations:

.1 II-2/1.1.2.1, as complemented by regulation II-2/1.1.3 for cargo ships; and

.2 X/1.4, as complemented by regulation X/1.5 for high-speed cargo craft.

Regulation 4 - Application of other chapters

1 The regulations for cargo ships contained in the other chapters of the present Convention apply to ships described in regulation 3.1 above, except as modified by this chapter.

2 Notwithstanding the provisions of regulation 4.1 above, for high-speed craft to which the HSC Code applies, the regulations for cargo craft in that Code apply except as modified by this chapter.

Regulation 5 - Requirements

1 Ships and high-speed craft to which this chapter applies shall:

.1 be certified as a cargo ship or high-speed cargo craft in accordance with either chapter I or chapter VIII or chapter X, as applicable;

.2 uppfylla kraven i IP-koden, och

.3 utöver kraven i reglerna I/8, I/9 och I/10 eller punkt 1.5 till 1.9 i HSC-koden, enligt vad som är tillämpligt, vara besiktade och certifierade så som bestäms i IP-koden.

2 Fartyg och höghastighetsfartyg vilka omfattas av detta kapitel och som innehar ett certifikat utfärdat i enlighet med regel 5.1 ska omfattas av den kontroll som föreskrivs i regel I/19 eller XI-1/4, och i punkt 1.10 i HSC-koden, enligt vad som är tillämpligt. För detta ändamål ska sådana certifikat behandlas som certifikat utfärdade i enlighet med regel I/12 eller I/13.”

.2 meet the requirements of the IP Code; and

.3 in addition to the requirements of regulations I/8, I/9 and I/10 or of sections 1.5 to 1.9 of the HSC Code, as applicable, be surveyed and certified, as provided for in the IP Code.

2 Ships and high-speed craft to which this chapter applies, holding a certificate issued pursuant to the provisions of regulation 5.1 above, shall be subject to the control established in regulation I/19 or XI-1/4, and in 1.10 of the HSC Code, as applicable. For this purpose, such certificates shall be treated as a certificate issued under regulation I/12 or I/13.”

**RESOLUTION MSC.527(106)
(antagen den 10 november 2022)**

**ANTAGANDE AV INTERNATIONELLA SÄKERHETSKODEN FÖR FARTYG
SOM MEDFÖR INDUSTRIPERSONAL (IP-KODEN)**

SJÖSÄKERHETSKOMMITTÉN,

SOM ERINRAR om artikel 28 stycke b i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen som gäller sjösäkerhetskommitténs ansvarsområde,

SOM KONSTATERAR behovet av bindande säkerhetsregler för fartyg som medför industripersonal och behovet att trygga deras säkerhet när personal överflyttas till eller från andra fartyg och/eller offshoreanläggningar,

SOM BEAKTAR resolution MSC.521(106) genom vilken den antog kapitel XV i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (nedan ”konventionen”) i syfte att göra bestämmelserna i internationella säkerhetskoden för fartyg som medför industripersonal (IP-koden) tvingande enligt konventionen,

SOM HAR BEHANDLAT IP-koden vid sitt hundrasjätte sammanträde,

- 1 ANTAR IP-koden, vars text ingår i bilagan till denna resolution,
- 2 UPPMANAR de fördragsslutande regeringarna i konventionen att notera att IP-koden träder i kraft den 1 juli 2024 när kapitel XV i konventionen trätt i kraft;
- 3 UPPMANAR DESSUTOM de fördragsslutande regeringarna att överväga att frivilligt tillämpa IP-koden, så långt möjligt, på fartyg vars bruttodräktighet understiger 500 och fartyg som inte används på internationella resor,
- 4 BER organisationens generalsekreterare sända bestyrkta kopior av denna resolution och av IP-kodens text, som ingår i bilagan, till alla fördragsslutande regeringar i konventionen,
- 5 BER VIDARE organisationens generalsekreterare sända kopior av denna resolution och av IP-kodens text, som ingår i bilagan, till de medlemmar i organisationen som inte är fördragsslutande regeringar i konventionen.

BILAGA

INTERNATIONELL SÄKERHETSKOD FÖR FARTYG SOM MEDFÖR INDUSTRIPERSONAL (IP-KOD)

Innehållsförteckning

Inledning..... 4

Del I – ALLMÄNT..... 5

- 1 Syfte.....5
- 2 Definitioner...5
- 3 Certifikat och besiktning.....5

Del II – SYFTEN OCH FUNKTIONELLA KRAV..... 6

- 1 Industripersonal.....6
- 2 Säker överflyttning av personal.....6
- 3 Indelning och stabilitet.....7
- 4 Maskineri.....7
- 5 Elinstallationer.....8
- 6 Maskineriutrymmen som tidvis är obemannade.....8
- 7 Brandsäkerhet9
- 8 – Livräddningsredskap och livräddningsarrangemang.....9
- 9 Farligt gods...9

Del III – REGLER.....10

- Regel 1 - Industripersonal.....10
- Regel 2 - Säker överflyttning.11

**Del IV – TILLÄGGSREGLER FÖR FARTYG CERTIFIERADE I ENLIGHET MED
KAPITEL I I SOLAS-KONVENTIONEN**..... 13

- Regel 1 – Allmänt13
- Regel 2 – Indelning och stabilitet.....13
- Regel 3 – Maskineri.....14
- Regel 4 – Elinstallationer.....14
- Regel 5 – Maskineriutrymmen som tidvis är obemannade..14
- Regel 6 – Brandsäkerhet.....14
- Regel 7 – Livräddningsredskap och livräddningsarrangemang.....15
- Regel 8 – Farligt gods.....15

**Del V – TILLÄGGSREGLER FÖR FARTYG CERTIFIERADE I ENLIGHET MED
KAPITEL X I SOLAS-KONVENTIONEN** 17

Regel 1 – Allmänt	17
Regel 2 – Indelning och stabilitet.....	17
Regel 3 – Maskineri.....	17
Regel 4 – Elinstallationer.....	17
Regel 5 – Maskineriutrymmen som tidvis är obemannade...	18
Regel 6 – Brandsäkerhet.....	18
Regel 7 – Livräddningsredskap och livräddningsarrangemang.....	18
Regel 8 – Farligt gods.....	18

Bihang

Modell för säkerhetscertifikat för fartyg som medför industripersonal
 Utrustningsförteckning för säkerhetscertifikatet för fartyg som medför industripersonal (Formulär IP)

Inledning

1 Offshoresektorn och den marina energisektorn växer och ger upphov till ny industriell verksamhet till havs. Detta har i sin tur skapat en ökad efterfrågan på säkra transporter av industripersonal till och från andra fartyg och/eller offshoreanläggningar.

2 Det noteras att de säkerhetsnormer som ingår i internationella sjöfartsorganisationens befintliga instrument inte på ett heltäckande sätt beaktar de specifika riskerna kopplade till havsbaseerade verksamheter inom offshoresektorerna, såsom överflyttning av personal.

3 Det noteras vidare att industripersonal är en särskild personkategori som vid den tidpunkt då denna kod utarbetas inte definieras i regel I/2 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS-konventionen).

4 Samtidigt noteras svårigheterna av att internationella sjöfartsorganisationens befintliga instrument saknar en klar definition på industripersonal och internationella säkerhetsnormer för medförande av industripersonal ombord på fartyg.

5 Internationella säkerhetskoden för fartyg som medför industripersonal (IP-koden) har framtagits som komplement till internationella sjöfartsorganisationens befintliga instrument, i syfte att tillgodose offshoresektorns och energisektorns behov och åtgärda dessa svårigheter. Förutom kraven för lastfartyg i SOLAS-konventionens regler utgör koden en internationell säkerhetsnorm för fartyg som medför industripersonal, i vilken säkra personaltransporter och säker överflyttning av personal främjas genom att de tilläggsrisker som sådana verksamheter medför beaktas.

6 Koden har framtagits för fartyg som används på sådana internationella resor som avses i SOLAS regel I/2 d. Det noteras dock att transporter av stora grupper industripersonal sker antingen inom en viss kuststats territorium eller mellan en bashamn och en offshoreanläggning belägen utanför territorialvatten. För att främja internationell mobilitet och säkerheten på fartyg som medför industripersonal uppmanas administrationer att tillämpa denna kod också på fartyg som används enbart för sådana resor.

7 Koden omfattar fartyg med en bruttodräktighet på 500 eller mer. Det konstateras dock att också fartyg vars bruttodräktighet understiger 500 kan medföra passagerare, särskild personal och industripersonal så att det totala antalet passagerare överstiger 12. I sådana fall kan administrationen tillämpa syftena och de funktionella kraven i koden så långt det är möjligt. Om sådana fartyg uppfyller kraven i IP-koden kan administrationer överväga att utfärda säkerhetscertifikatet för fartyg som medför industripersonal till fartyg som medför ett större antal industripersonal än 12, under förutsättning att alla lindringar anges i certifikatet.

Del I – ALLMÄNT

1 Syfte

Syftet med denna kod är att ge bestämmelser om säkerheten för industripersonal som medförs ombord på fartyg eller genomgår överflyttning, med beaktande av sådana risker som inte i godtagbar utsträckning lindras av säkerhetsnormerna i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS-konventionen).

2 Definitioner

2.1 *Medförande* avser transport, inkvartering eller båda.

2.2 *Nödvändiga system* avser sådana system som avses i regel II-2/21.4 i SOLAS-konventionen.

2.3 *HSC-koden* avser 2000 års internationella säkerhetskod för höghastighetsfartyg, sådan den antagits av organisationens sjösäkerhetskommitté genom resolution MSC.97(73), i dess ändrade lydelse.

2.4 *Industripersonal (industrial personnel, IP)* avser alla personer som transporteras eller inkvarteras ombord när syftet är sådan havsbaserad industriell verksamhet som äger rum ombord på andra fartyg och/eller på offshoreanläggningar.

2.5 *IP-område* avser alla områden eller utrymmen som i vanliga fall är avsedda för IP under resor eller som IP har tillträde till.

2.6 *Havsbaserad industriell verksamhet* avser byggande, underhåll, nedläggning eller drift av eller servicearbeten på sådana offshoreanläggningar som har samband med bland annat prospektering och utvinning av resurser inom sektorerna för förnybar och kolvätebaserad energi, vattenbruk, gruvsdrift till havs eller liknande verksamhet.

2.7 *Överflyttning av personal* avser hela händelseförloppet när personal och medföljande utrustning till havs flyttas över till eller från ett fartyg som omfattas av denna kod och från eller till ett annat fartyg eller en offshoreanläggning.

2.8 *SOLAS-konventionen* avser 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, i dess ändrade lydelse.

3 Certifikat och besiktning

3.1 Ombord på varje fartyg som omfattas av denna kod ska det finnas ett giltigt säkerhetscertifikat för fartyg som medför industripersonal.

3.2 Säkerhetscertifikat för fartyg som medför industripersonal ska utfärdas för ett fartyg som uppfyller kraven i denna kod efter en första besiktning eller förnyad besiktning.

3.3 Det certifikat som avses i denna regel ska utfärdas antingen av administrationen eller av en organisation som den godkännt i enlighet med regel XI-1/1 i SOLAS-konventionen. Administrationen tar fullt ansvar för certifikatet i alla situationer.

3.4 Säkerhetscertifikat för fartyg som medför industripersonal ska upprättas i en form som följer modellen i bihanget till denna kod. Om något annat språk än engelska, franska eller spanska används, ska texten innefatta en översättning till ett av dessa språk.

3.5 I fråga om säkerhetscertifikat för fartyg som medför industripersonal ska giltighetstid, besiktningdatum och påteckningar harmoniseras med de relevanta SOLAS-certifikaten i enlighet med bestämmelserna i regel I/14 eller X/3.2 i SOLAS-konventionen, enligt vad som är tillämpligt. Certifikatet ska omfatta en bilaga i vilken den utrustning som denna kod kräver förtecknas.

3.6 Säkerhetscertifikatet för fartyg som medför industripersonal och utrustningsförteckningen ska utfärdas utöver de relevanta certifikat som föreskrivs i regel XV/5.1.1 i SOLAS-konventionen.

Del II – MÅL OCH FUNKTIONELLA KRAV

1 Industripersonal

1.1 Mål

Detta kapitel har som mål att

- .1 införa bestämmelser om säkerheten vid medförande av industripersonal, och
- .2 säkerställa att industripersonal till sitt hälsotillstånd är lämpliga och att de känner till fartygerna i den operativa miljön, inklusive riskerna vid personalförflyttning.

1.2 Funktionella krav

För att uppnå det mål som uppställs i punkt 1.1 ingår följande funktionella krav i reglerna i del III:

Åtgärder ska vidtas för att säkerställa att industripersonal

- .1 till sitt hälsotillstånd är lämpliga,
- .2 kan kommunicera med fartygets besättning,
- .3 har fått lämplig säkerhetsutbildning,
- .4 har fått en introduktion ombord i fartygets säkerhet, och

.5 har fått en introduktion ombord i arrangemangen och utrustningen för förflyttning på fartyget.

2 Säker förflyttning av personal

2.1 Mål

Målet för detta kapitel är att införa bestämmelser om säkerheten för alla personer som deltar i förflyttning av personal, inklusive bestämmelser om säkra och lämpliga förflyttningsmetoder och bestämmelser om kapaciteten att på ett säkert sätt utföra de åtgärder som hänger samman med förflyttning av personal.

2.2 Funktionella krav

För att uppnå det mål som uppställs i punkt 2.1 ingår följande funktionella krav i reglerna i del III:

2.2.1 Åtgärder ska vidtas för att undvika att personskador inträffar vid förflyttning av personal.

2.2.2 Arrangemangen för förflyttning av personal ska

- .1 vara planerade, byggda och underhållna så att de tål den belastning de utsätts för;
- .2 vara planerade och utformade så att de övergår i ett säkert läge om de förlorar sin funktionsförmåga eller denna blir nedsatt, och
- .3 ha kapacitet att vid förlust av drivkraft föra de personer som förflyttas tillbaka till en säker plats på ett säkert sätt.

2.2.3 Fartyget ska kunna hållas i position och denna funktion ska ordnas på ett sätt som förebygger olyckor vid förflyttning av personal samt är lämpligt för driftsättet och interaktionen med andra fartyg eller offshoreanläggningar.

2.2.4 Åtgärder ska vidtas för att säkerställa att uppgifter om antalet industripersonal ombord och deras identitet hålls uppdaterade som en åtgärd för att säkerställa att det alltid är känt hur många personer som befinner sig ombord.

3 Indelning och stabilitet

3.1 Mål

Detta kapitel har som mål att säkerställa att fartyget är tillräckligt stabilt i såväl intakt som skadat skick, med beaktande av det totala antalet personer ombord.

3.2 Funktionellt krav

För att uppnå det mål som uppställs i punkt 3.1 ska ett fartyg när det planeras förses med värdertäta och vattentäta avgränsningar som säkerställer en tillräcklig stabilitet i såväl intakt som skadat skick, med beaktande av det totala antalet personer ombord. Detta funktionella krav ingår i reglerna i delarna IV och V.

4 Maskineri

4.1 Mål

Detta kapitel har som mål att införa bestämmelser som säkerställer att fartygens maskineri har den funktionella kapacitet som krävs för säker navigation och säkert medförande av personer ombord, både vid normal drift och i nödsituationer, med beaktande av det totala antalet personer ombord.

4.2 Funktionella krav

För att uppnå det mål som uppställs i punkt 4.1 ingår följande funktionella krav i reglerna i delarna IV och V:

- .1 när den funktionella kapaciteten hos ett maskinsystem är beroende av antalet personer ombord (t.ex. länsystem) ska fartyget förses med den tilläggskapacitet som behövs,
- .2 styrinrättningarna ska kunna bibehålla manöverförmågan i händelse av att maskineriet drabbas av incidenter, och
- .3 nödvändiga system ska i tillräcklig grad vara överlappande, isolerade eller delvis båda, för att säkerställa att det finns kapacitet för säker inkvartering av personer ombord i händelse av att maskineriet drabbas av incidenter, med beaktande av det totala antalet personer ombord.

5 Elinstallationer

5.1 Mål

Detta kapitel har som mål att införa bestämmelser om

- .1 nödkraftkällor för elenergi med kapacitet att försörja nödvändiga system så att dessa kan fungera i nödsituationer, med beaktande av det totala antalet personer ombord, och
- .2 skydd för alla personer ombord mot elektriska risker.

5.2 Funktionella krav

För att uppnå det mål som uppställs i punkt 5.1 ingår följande funktionella krav i reglerna i delarna IV och V:

- .1 nödkraftförsörjningen till nödvändiga system ska i tillräcklig grad vara överlappande, isolerad eller delvis båda, för att säkerställa att det finns kapacitet för säker inkvartering av personer ombord i händelse av skada, med beaktande av det totala antalet personer ombord och den tid som krävs för evakuering i god ordning, och
- .2 det ska finnas förebyggande åtgärder mot elstöt, brand och andra faror av elektriskt ursprung.

6 Maskineriutrymmen som tidvis är obemannade

6.1 Mål

Detta kapitel har som mål att säkerställa att fartygets säkerhet och säkerheten för personerna ombord inte äventyras i det fall att maskineriutrymmen är tidvis obemannade.

6.2 Funktionella krav

För att uppnå det mål som uppställs i punkt 6.1 ingår följande funktionella krav i reglerna i delarna IV och V:

- .1 tidvis obemannade maskineriutrymmen ska kunna sörja för en säker drift, med beaktande av antalet personer ombord, och
- .2 tidvis obemannade maskineriutrymmen ska vara utrustade med kompletterande styrsystem, övervakningssystem och larmsystem som sörjer för en säker drift, med beaktande av antalet personer ombord, i syfte att uppnå en motsvarande säkerhetsnivå som i maskineriutrymmen bemannade på normalt sätt.

7 Brandsäkerhet

7.1 Mål

Detta kapitel har som mål att uppfylla brandsäkerhetsmålen i SOLAS-konventionen eller de grundläggande brandsäkerhetsprinciperna i HSC-koden, med beaktande av antalet personer ombord.

7.2 Funktionellt krav

I syfte att uppnå målet i punkt 7.1 innehåller reglerna i delarna IV och V bestämmelser om åtgärder med vilka de funktionella brandsäkerhetskraven i SOLAS-konventionen eller de grundläggande brandsäkerhetsprinciperna i HSC-koden uppfylls, med beaktande av antalet personer ombord.

8 Livräddningsredskap och livräddningsarrangemang

8.1 Mål

Detta kapitel har som mål att införa bestämmelser om lämpliga och tillräckliga åtgärder för att säkerställa att fartyget kan lämnas och personer räddas från vattnet på ett säkert sätt.

8.2 Funktionella krav

För att uppnå det mål som uppställs i punkt 8.1 ingår följande funktionella krav i reglerna i delarna IV och V:

- .1 livbåtarnas kapacitet ska räcka till för alla personer ombord,
- .2 alla personer ombord ska ha tillgång till lämpliga och tillräckliga personliga livräddningsredskap,
- .3 det ska säkerställas att det finns tillräckligt med utrymme för samling och besiktning i nödsituationer,

.4 fartyget ska ha kommunikationssystem och larmsystem som säkerställer att alla personer ombord nås av nödmeddelanden, och

.5 det ska finnas anordningar som säkerställer att personer kan räddas från vattnet på ett säkert sätt.

9 Farligt gods

9.1 Mål

Detta kapitel har som mål att trygga säkerheten för industripersonal som medförs på fartyg som godkänts enligt denna kod och på vilka farligt gods transporteras och hanteras, med beaktande av det totala antalet personer ombord.

9.2 Funktionellt krav

För att uppnå det mål som uppställs i punkt 9.1 ska de faror som kommer av transport och hantering av farligt gods tas i beaktande och risken för alla personer ombord minimeras, på ett sätt som tar hänsyn till typen av farligt gods. Detta funktionella krav ingår i reglerna i delarna IV och V.

Del III – REGLER

Regel 1

Industripersonal

1.1 För att uppfylla det funktionella kravet i punkt II/1.2.1 ska all industripersonal vara minst 16 år gamla och fartygets befälhavare ska få skriftligt bevis på att de fysiskt och medicinskt uppfyller samtliga krav i denna regel enligt kriterier godkända av administrationen.

1.2 För att uppfylla det funktionella kravet i punkt II/1.2.2 ska all industripersonal påvisa tillräckliga kunskaper i fartygets arbetspråk för att kommunicera effektivt och förstå de anvisningar som fartygets besättning ger.

1.3 För att uppfylla det funktionella kravet i punkt II/1.2.3 ska all industripersonal innan de kommer ombord få utbildning eller handledning inom¹

.1 personlig överlevnadsteknik inklusive

.1 kunskap om nödsituationer som kan uppstå ombord på fartyg,

.2 användning av personliga livräddningsredskap,

.3 säkert inträde i vattnet från högt läge samt överlevnad i vattnet, och

.4 att ta sig ombord en räddningsfarkost från fartyget och från vattnet iklädd flytväst,

.2 brandsäkerhet, inklusive typerna av brandfara ombord på fartyg och vilka förebyggande åtgärder som ska vidtas för att förebygga brand, och

.3 personlig säkerhet och socialt ansvar vilket innefattar

.1 förståelse av den auktoritet som befälhavaren eller den som företräder befälhavaren har ombord,

.2 iakttagande av de anvisningar som personalen ombord ger, och

.3 förståelse av säkerhetssymboler, skyltar och alarmsignaler ombord på fartyg.

1.4 Industripersonal får inte medföras på ett fartyg om inte befälhavaren har fått dokumentation som styrker att personalen i fråga har fått sådan utbildning eller handledning som föreskrivs i denna regel.

1.5 För att uppfylla det funktionella kravet i punkt II/1.2.4 ska all industripersonal, före fartyget avlöper hamn eller omedelbart efter ombordstigning, få fartygsspecifik säkerhetsintroduktion ombord som ska innefatta

.1 fartygets planritning,

.2 var personliga livräddningsredskap, samlingsstationer, embarkeringsstationer, nödutrymningsvägar och stationer för första hjälpen finns,

.3 säkerhetsinformationen, symbolerna, skyltarna och larmen ombord, och

.4 åtgärderna att vidta om ett larm går eller nödläge utlyses.

1.6 För att uppfylla det funktionella kravet i punkt II/1.2.5 ska all industripersonal innan överflyttning sker få introduktion i de rutiner, arrangemang och övriga säkerhetsåtgärder eller anordningar som används på fartyget för att flytta över personal till andra fartyg och/eller offshoreanläggningar.

¹ Personal som uppfyller utbildningskraven i punkt 5.5 i rekommendationerna *Recommendations for the training and certification of personnel on mobile offshore units* (resolution A.1079(28)), utbildningskraven i gällande utbildningsnormer för industriarbetare, såsom normerna antagna av organisationerna Global Wind Organization (GWO) eller Offshore Petroleum Industry Training Organization (OPITO), eller utbildningskraven i kursen Basic Offshore Safety Induction and Emergency Training (ackrediterad av OPITO), kan anses uppfylla kraven i denna punkt.

Regel 2

Säker överflyttning

2.1 För att uppfylla det funktionella kravet i punkt II/2.2.1 ska följande iakttas:

.1 Redskapen och arrangemangen för överflyttning av personal ska hållas rena, underhållas på tillbörligt sätt och inspekteras regelbundet för att säkerställa att det är säkert att använda dem.

.2 Förberedelserna och hanteringen av arrangemang för överflyttning av personal ska övervakas av ett ansvarigt befäl och skötas av tillbörligt utbildad personal. Den personal som förbereder och hanterar mekanisk utrustning ska bestämma säkerhetsrutiner och följa dem.

.3 Det ska finnas en kommunikationskanal mellan det övervakande ansvariga befälet och kommandobryggan.

.4 Alla arrangemang för överflyttning av personal ska vara permanent märkta så att varje redskap kan identifieras för besiktning, inspektion och dokumentering. Det ska föras bok ombord på fartyget över användning och underhåll.

.5 Före överflyttning av personal inleds ska arrangemangen för överflyttning av personal kontrolleras för att säkerställa att de fungerar korrekt.

.6 Det ska säkerställas att industripersonal har säker och fri passage mellan arrangemangen för överflyttning av personal och utrymmet där de transporteras eller inkvarteras ombord.

.7 Arrangemanget för överflyttning av personal, vattnet under arrangemanget och den passage som avses i underpunkt 6 ska förses med belysning som kan matas med ström tagen från nödkraftkällan.

.8 Det däcksområde där överflyttning av personal sker ska vara utsett för det ändamålet och hållas fritt från hinder.

.9 När överflyttning av personal till havs planeras och innan sådan överflyttning utförs ska en riskanalys göras med avseende på arbetsskador. Analysen ska beakta förhållandena samt de operativa begränsningarna och utrustningens begränsningar.

.10 När överflyttning av personal planeras ska anvisningarna framtagna av organisationen² eller andra relevanta anvisningar³ som administrationen finner godtagbara beaktas.

2.2 För att uppfylla det funktionella kravet i punkt II/2.2.2 ska arrangemang för överflyttning av personal vara projekterade, konstruerade, testade och installerade i överensstämmelse med normer⁴ som administrationen godkänner eller i överensstämmelse med krav antagna av ett sådant klassificeringssällskap som administrationen har godkänt i enlighet med regel XI-1/1 i SOLAS-konventionen.

2.3 Dessutom ska följande iakttas:

.1 Arrangemangen för överflyttning av personal ska vara planerade så att de är kompatibla med fartygets arrangemang.

En analys ska göras för att utvärdera sådana fel i arrangemangen för överflyttning av industripersonal och därmed sammanhängande system som kan komma att hindra tillgången till arrangemangen och/eller äventyra säkerheten för de personer som är iblandade.

I analysen⁵ ska

.1 effekten av sådana fel i utrustningen och systemen beaktas som beror på enskilt fel, brand varhelst ombord eller vattenfyllning i vilken som helst vattentät avdelning när en sådan händelse kan komma att påverka tillgången till arrangemangen för överflyttning, och

.2 lösningar anges som säkerställer tillgången till arrangemangen för överflyttning av industripersonal och tryggar säkerheten för alla inblandade personer i händelse av ett sådant fel som avses i underpunkt 1.

.3 Om ett enskilt fel leder till fel i två eller fler komponenter i ett system (fel med gemensam orsak) ska alla resulterande fel beaktas tillsammans. Om ett fel har ytterligare fel som direkt konsekvens ska alla felen i fråga beaktas tillsammans.

2.4 För att uppfylla det funktionella kravet i punkt II/2.2.3 ska fartygets manöverförmåga och det förutsedda behovet att hålla fartyget i position över tid utvärderas, för att säkerställa att utrustningen för positionshållning används korrekt.

2.5 För att uppfylla det funktionella kravet i punkt II/2.2.4 ska det finnas rutiner för att säkerställa att det alltid finns korrekt information om antalet personer ombord och deras identitet.

² Se cirkuläret *Guidance on safety when transferring persons at sea* (MSC-MEPC.7/Circ.10).

³ Såsom den senaste revideringen av anvisningen *IMCA M202 Guidance on the transfer of personnel to/from offshore vessels and structures*.

⁴ Se relevanta stycken i EN 13852-1:2013.

⁵ Tänkbara lämpliga analyser är QFA eller FMEA med tillhörande rapporter.

Del IV – TILLÄGGSREGLER FÖR FARTYGGODKÄNDA ENLIGT KAPITEL I I SOLAS-KONVENTIONEN

Regel 1

Allmänt

1.1 Om inte annat uttryckligen anges i denna del ska fartyg som medför industripersonal uppfylla kraven för lastfartyg i SOLAS-konventionen och följa de tillämpliga reglerna i denna del.

1.2 Fartyg som uppfyller punkt 1 i denna regel samt de tillämpliga reglerna i denna del anses uppfylla syftena och de funktionella kraven i punkterna II/3–II/9.

Regel 2

Rumsindelning och stabilitet

2.1 För att uppfylla det funktionella kravet i punkt II/3.2.1 ska följande iakttas:

.1 Om fartyget är godkänt för att medföra fler än 240 personer ombord ska det uppfylla kraven i regel II-1/5 i SOLAS-konventionen som om det var ett passagerarfartyg och industripersonal räknades som passagerare. Bestämmelserna i regel II-1/5.5 i SOLAS-konventionen tillämpas dock inte.

.2 Fartygets rumsindelning och stabilitet i skadat skick ska stämma överens med kapitel II-1 i SOLAS-konventionen när fartyget räknas som passagerarfartyg och industripersonal som passagerare, i vilket fall R är som följer:

.1 om fartyget är godkänt för att medföra fler än 240 personer har R värdet R ,

.2 om fartyget är godkänt för att medföra högst 60 personer har R värdet $0,8R$, eller

.3 om fartyget är godkänt för att medföra fler än 60 personer men högst 240 personer bestäms R genom linjär interpolering mellan de värden som anges i underpunkterna 1 och 2.

$$R = 1 - 5,000/(L_s + 2,5N + 15225)$$

Där

$$N = N_1 + 2N_2$$

N_1 = antal personer för vilka det finns livbåtar

N_2 = antal personer (inklusive befäl och besättning) som överstiger N_1 och som fartyget har tillstånd att transportera

.3 När användningssättet i praktiken gör det omöjligt att uppfylla kraven i punkt 2.1.2 enligt principen $N=N_1+2N_2$ och när administrationen anser att graden av fara är tillräckligt nedsatt kan ett lägre värde användas för N , dock aldrig lägre än $N=N_1+N_2$.

.4 Fartyg som omfattas av punkt 2.1.2.1 ska omfattas av kraven i reglerna II-1/8 och II-1/8-1 och kapitel II-1 delarna B-2, B-3 och B-4 i SOLAS-konventionen som om fartyget var ett passagerarfartyg och industripersonalen passagerare. Bestämmelserna i reglerna II-1/14 och II-1/18 i SOLAS-konventionen tillämpas dock inte.

.5 Fartyg som omfattas av punkterna 2.1.2.2 och 2.1.2.3, med det undantag som anges i punkt 2.1.6, ska omfattas av kapitel II-1 delarna B-2, B-3 och B-4 i SOLAS-konventionen som om fartyget var ett lastfartyg och industripersonalen besättning. Kraven i reglerna II-1/8 och II-1/8-1 i SOLAS-konventionen behöver dock inte tillämpas och reglerna II-1/14 och II-1/18 tillämpas inte.

.6 Alla fartyg godkända enligt denna kod ska uppfylla bestämmelserna i reglerna II-1/9, II-1/13, II-1/19, II-1/20 och II-1/21 i SOLAS-konventionen som om fartyget var ett passagerarfartyg.

Regel 3

Maskineri

3.1 För att uppfylla det funktionella kravet i punkt II/4.2.1 ska fartyget uppfylla kraven i regel II-1/35-1 i SOLAS-konventionen som om det var ett passagerarfartyg.

3.2 För att uppfylla det funktionella kravet i punkt II/4.2.2 ska ett fartyg som är godkänt för att medföra fler än 240 personer ombord uppfylla kraven i regel II-1/29 i SOLAS-konventionen som om det var ett passagerarfartyg.

Regel 4

Elinstallationer

4.1 För att uppfylla det funktionella kravet i punkt II/5.2.1 ska följande tillämpas:

.1 när det gäller installationer på mer än 50 m långa fartyg som medför högst 60 personer ombord, kraven i regel II-1/42.2.6.1 i SOLAS-konventionen, utöver kraven i regel II-1/43 i konventionen, och

.2 när det gäller installationer på fartyg som medför fler än 60 personer ombord, regel II-1/42 i SOLAS-konventionen.

4.2 För att uppfylla det funktionella kravet i punkt II/5.2.2 för installationer på fartyg som medför fler än 60 personer ombord ska regel II-1/45.12 i SOLAS-konventionen tillämpas.

Regel 5

Maskineriutrymmen som tidvis är obemannade

För att uppfylla det funktionella kravet i punkt II/6.2 ska fartyg som medför fler än 240 personer ombord betraktas som passagerarfartyg vid tillämpning av kapitel II-1 del E i SOLAS-konventionen.

Regel 6

Brandsäkerhet

För att uppfylla de funktionella kraven i punkterna II/7.2 och II/4.2.3 ska följande iakttas:

.1 om fartyget är certifierat för att medföra fler än 240 personer ombord tillämpas kraven i kapitel II-2 i SOLAS-konventionen för passagerarfartyg som medför fler än 36 passagerare, och

.2 om fartyget är certifierat för att medföra fler än 60 men högst 240 personer ombord tillämpas kraven i kapitel II-2 i SOLAS-konventionen för passagerarfartyg som medför högst 36 passagerare; dock behöver inte regel II-2/21 eller II-2/22 i konventionen tillämpas.

Regel 7

Livräddningsredskap och livräddningsarrangemang

För att uppfylla det funktionella kravet i punkt II/8.2

.1 ska kraven i kapitel III i SOLAS-konventionen, vilka avser passagerarfartyg som används på andra internationella resor än korta internationella resor, tillämpas på fartyg som medför fler än 60 personer ombord,

.2 ska reglerna III/2 och III/19.2.3 i SOLAS-konventionen inte tillämpas, oberoende av antalet personer ombord,

.3 ska termen ”passagerare” när den används i kapitel III i SOLAS-konventionen tolkas att avse industripersonal så som avses i regel XV/2.3 i konventionen, och

.4 ska oberoende av underpunkt .3 i denna regel det föreskrivna antalet flytvästar för barn eller spädbarn beräknas enbart på basis av antalet passagerare ombord.

Regel 8

Farligt gods

8.1 Allmänt

Industripersonal får hämta farligt gods ombord endast när syftet är att sköta uppdrag utanför fartyget och endast med befälhavarens förhandssamtycke. Det farliga godset ska betraktas som last och transporteras i överensstämmelse med kapitel VII del A i SOLAS-konventionen.

8.2 Transport av farligt gods som förpackats

För att uppfylla de funktionella kraven i punkt II/9.2

.1 ska kraven i regel II-2/19.3.6.2 i SOLAS-konventionen, vilka avser passagerarfartyg som medför fler än 36 passagerare, tillämpas på fartyg som är certifierade för att medföra fler än 240 personer ombord, och

.2 ska vid tillämpning av kraven i IMDG-koden fartyg certifierade för att medföra fler än 240 personer ombord betraktas som passagerarfartyg och fartyg certifierade för att medföra högst 240 personer ombord betraktas som lastfartyg.

8.3 Transport av farligt gods i form av fast bulklast

För att uppfylla de funktionella kraven i punkt II/9.2

.1 ska kraven i regel II-2/19.3.6.2 för passagerarfartyg som medför fler än 36 passagerare tillämpas på fartyg certifierade för att medföra fler än 240 personer ombord, och

.2 ska vid tillämpning av kraven i IMSBC-koden industripersonal betraktas som personal när sammanhanget är skydd av personal.

8.4 Transport av farliga flytande kemikalier, kondenserad gas och olja

8.4.1 För att uppfylla de funktionella kraven i punkt II/9.2 ska fartyg som transporterar farliga flytande kemikalier och/eller kondenserad gas som bulklast samtidigt med industripersonal antingen vara certifierade i enlighet med kraven i kapitel VII del B eller C i SOLAS-konventionen, eller uppfylla kraven och vara certifierade i enlighet med en norm av minst motsvarande kravnivå som den som organisationen framtagit.⁶ Dessutom

.1 ska transport av giftigt gods, gods med låg flampunkt och syror vara förbjudet när det totala antalet personer ombord överstiger 60,

.2 ska de områden och utrymmen ombord som industripersonal inte har tillträde till vara klart angivna när industripersonal medförs,

.3 ska arrangemangen för överflyttning av personal placeras utanför lastområdet,

.4 ska tillträdet till arrangemangen för överflyttning av personal placeras utanför lastområdet, så långt möjligt, och

.5 får inte embarkering eller överflyttning av personal ske samtidigt med lastning eller lossning.

8.4.2 För att uppfylla de funktionella kraven i punkt II/9.2 ska fartyg som samtidigt med industripersonal transporterar olja som last så som avses i bilaga I till MARPOL-konventionen dessutom omfattas av kraven i punkt 8.4.1.

8.4.3 Vid tillämpning av detta krav

.1 avses med "produkter med låg flampunkt"

.1 skadliga flytande ämnen vilkas flampunkt är högst 60°C,

.2 olja vars flampunkt är högst 60°C, och

.3 kondenserad gas som förutsätter sådan möjlighet att upptäcka flamma gaser som avses i kapitel 19 i IGC-koden,

.2 avses med "giftiga produkter"

.1 farliga kemikalier vilka omfattas av det särskilda kravet 15.12 i IBC-koden, och

.2 kondenserade gaser som förutsätter sådan möjlighet att upptäcka giftiga gaser som avses i kapitel 19 i IGC-koden, och

.3 "syror" farliga kemikalier vilka omfattas av det särskilda kravet 15.11 i IBC-koden.

8.4.4 För att uppfylla de funktionella kraven i punkt II/9.2 när kondenserade gaser transporteras i bulk ska vid tillämpning av kraven i IGC-koden industripersonal betraktas som personal när sammanhanget är utbildning och skydd av personal.

⁶ Se säkerhetskoden för transport och hantering av farliga och skadliga flytande ämnen på offshore-stödfartyg *Code for the Transport and Handling of Hazardous and Noxious Liquid Substances in Bulk on Offshore Support Vessels (OSV Chemical Code)* (resolution A.1122(30)).

Del V – TILLÄGGSREGLER FÖR FARTYGG CERTIFIERADE I ENLIGHET MED KAPITEL X I SOLAS-KONVENTIONEN

Regel 1

Allmänt

1.1 Höghastighetslastfartyg certifierade i enlighet med kapitel X i SOLAS-konventionen ska inte medföra fler än 60 personer ombord.

1.2 Om inte annat uttryckligen anges i denna del ska höghastighetsfartyg som medför högst 60 personer ombord uppfylla kraven för lastfartyg i HSC-koden och de regler i denna del som är tillämpliga.

1.3 Fartyg som uppfyller punkt 1.2 samt de tillämpliga reglerna i denna del anses uppfylla syftena och de funktionella kraven i punkterna II/3 till II/9.

1.4 Befordran av IP på höghastighetsfartyg betraktas inte som transitresa (*transit voyage*) enligt definitionen i punkt 1.9.1.1 i HSC-koden, och fordrar trafik tillstånd (*permit to operate*).

1.5 När termen "passagerare" används i de krav i HSC-koden som är tillämpliga, ska det tolkas att avse "personer ombord som inte tillhör besättningen".

Regel 2

Rumsindelning och stabilitet

2.1 För att uppfylla det funktionella kravet i punkt II/3.2 ska följande iakttas:

.1 Kapitel 2 del B i HSC-koden, med undantag av punkterna 2.13.2 och 2.14, ska tillämpas i stället för kapitel 2 del C i den koden.

.2 Vid tillämpning av kapitel 2 i HSC-koden ska uttrycket "passagerare" tolkas att avse "personer ombord som inte tillhör besättningen". Dessutom ska en sådan persons massa antas vara 90 kg i stället för 75 kg.

Regel 3

Maskineri

För att uppfylla de funktionella kraven i punkt II/4.2 ska kapitel 10 del B i HSC-koden vara tillämplig i stället för kapitel 10 del C i den koden på passagerarfartyg i kategori A.

Regel 4

Elektriska installationer

För att uppfylla det funktionella kravet i punkt II/5.2 ska punkt 12.7.10 i i HSC-koden vara tillämplig.

Regel 5

Maskineriutrymmen som tidvis är obemannade

[Inga bestämmelser]

Regel 6

Brandsäkerhet

[Inga bestämmelser]

Regel 7

Livräddningsredskap och livräddningsarrangemang

För att uppfylla de funktionella kraven i punkt II/8.2

- .1 ska punkt 4.2.3 i HSC-koden vara tillämplig,
- .2 ska punkt 8.4.3 i HSC-koden vara tillämplig – uttrycket "passagerarutrymmen" ska tolkas att avse "IP-område", och
- .3 det föreskrivna antalet flytvästar för barn eller spädbarn ska beräknas enbart på basis av antalet passagerare ombord.

Regel 8

Farligt gods

Industripersonal får hämta farligt gods ombord endast när syftet är att sköta uppdrag utanför fartyget och endast med befälhavarens förhandssamtycke. Det farliga godset ska betraktas som last och transporteras i överensstämmelse med kapitel 7 del D i HSC-koden.

8.2 För att uppfylla de funktionella kraven i punkt II/9.2

- .1 ska de områden och utrymmen ombord som IP inte har tillträde till vara klart angivna när IP medförs,
- .2 ska arrangemang för överflyttning av personal placeras utanför lastområdet,
- .3 ska tillträdet till arrangemangen för överflyttning av personal placeras utanför lastområdet, så långt möjligt, och
- .4 får inte embarkering eller överflyttning av personal ske samtidigt med lastning eller lossning.

BIHANG

FORMULÄR FÖR SÄKERHETSCERTIFIKAT FÖR FARTYG SOM MEDFÖR INDUSTRIPERSONAL

SÄKERHETSCERTIFIKAT FÖR FARTYG SOM MEDFÖR INDUSTRIPERSONAL

Detta certifikat ska åtföljas av en utrustningsförteckning för säkerhetscertifikatet för fartyg som medför industripersonal (formulär IP)

.....
(Officiellt sigill)

.....
(Stat)

Utfärdat enligt bestämmelserna i

Internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss, 1974, i dess ändrade lydelse, enligt bemyndigande från regeringen i av

.....
(statens namn)

.....
(bemyndigad person eller organisation)

Upplysningar om fartyget⁷

Fartygets namn⁷

Signalbeteckning

Hemort

Bruttodräktighet

IMO-nummer⁸

Datum [dd/mm/åååå] då kölen sträcktes eller då fartyget befann sig på motsvarande byggnadsstadium eller, i tillämpliga fall, datum då omfattande ändrings- eller ombyggnadsarbeten påbörjades.

⁷ Upplysningar om fartyget kan alternativt anges i horisontellt liggande rutor.

⁸ Enligt systemet *IMO Ship Identification Number Scheme*, som antagits av organisationen genom resolution A.1117(30).

HÄRMED INTYGAS

1 kryssa för, om tillämpligt

Att fartyget har undergått besiktning enligt bestämmelserna i avsnitt I/3 i internationella säkerhetskoden för fartyg som medför industripersonal såsom fartyg som omfattas av reglerna XV/3.1 eller 3.4 i konventionen.

.1 Att besiktningen visade

.1 att fartygets konstruktion, utrustning, tillbehör och material, samt deras tillstånd, i alla avseenden är tillfredsställande och att fartyget uppfyller de relevanta bestämmelserna i koden, och

.2 att redskapen och arrangemanget för överflyttning av personal, om fartyget är försett med sådana, samt deras tillstånd, i alla avseenden är tillfredsställande och uppfyller bestämmelserna i regel III/2 i koden.

2 kryssa för, om tillämpligt

Att fartyget har undergått besiktning enligt bestämmelserna i avsnitt I/3 i internationella säkerhetskoden för fartyg som medför industripersonal såsom fartyg som omfattas av reglerna XV/3.2 eller XV/3.3 i konventionen.

.1 Att besiktningen visade

.1 att fartyget var försett med sådana livräddningsredskap och att livbåtarna, livflottarna och beredskapsbåtarna var försedda med sådan utrustning som fordras i regel IV/7 eller V/7 i koden, beroende på vilken som är tillämplig,

.2 att fartyget, om det har tillstånd att transportera farligt gods, uppfyller de relevanta bestämmelserna i regel IV/8 eller V/8 i koden, beroende på vilken som är tillämplig, och

3. att redskapen och arrangemanget för överflyttning av personal, om fartyget är försett med sådana, samt deras tillstånd, i alla avseenden är tillfredsställande och uppfyller bestämmelserna i regel III/2 (med undantag av punkt 2.1.7) i koden.

3 Detta certifikat berättigar inte till transport av giftigt gods, gods med låg flampunkt eller syror när det totala antalet personer ombord överstiger 60.

Detta certifikat är giltigt till..... den

Datum då den besiktning som ligger till grund för certifikatet slutfördes (dd/mm/åååå).
Utfärdat i

(Ort där certifikatet utfärdas)

(Datum för utfärdande)

(Underskrift av bemyndigad tjänsteman
som utfärdar certifikatet)

(Den utfärdande myndighetens sigill eller stämpel)

PÅTECKNING FÖR ÅRLIG, PERIODISK ELLER MELLANLIGGANDE BESIKTNING

HÄRMED INTYGAS ATT fartyget vid en besiktning enligt kraven i punkt I/3 i koden konstaterades uppfylla de relevanta bestämmelserna i koden.

Årlig/periodisk* besiktning: Underskrift:

.....
(Underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort:

Datum:.....

(Myndighetens sigill eller stämpel)

Årlig/periodisk/mellanliggande* besiktning: Underskrift:

.....
(Underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort:.....

Datum:.....

(Myndighetens sigill eller stämpel)

Årlig/periodisk/mellanliggande* besiktning: Underskrift:

.....
(Underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort:.....

Datum:.....

(Myndighetens sigill eller stämpel)

Årlig/periodisk* besiktning: Underskrift:

.....
(Underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort:.....

Datum:.....

(Myndighetens sigill eller stämpel)

* Stryk det som inte gäller.

PÅTECKNING FÖR FÖRLÄNGNING AV CERTIFIKATETS GILTIGHETSTID OM DENNA ÄR KORTARE ÄN FEM ÅR, NÄR REGEL I/14 C I KONVENTIONEN ELLER PUNKT 1.8.8 I 2000 ÅRS HSC-KOD ÄR TILLÄMPLIG

Fartyget uppfyller de relevanta kraven i konventionen och detta certifikat ska i enlighet med regel I/14 c i konventionen eller punkt 1.8.8 i 2000 års HSC-kod* godtas som giltigt till den.....

Underskrift:
(Underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort:

Datum:.....
(Myndighetens sigill eller stämpel)

PÅTECKNING NÄR FÖRNYAD BESIKTNING HAR SLUTFÖRTS OCH REGEL I/14 D I KONVENTIONEN ELLER PUNKT 1.8.9 I 2000 ÅRS HSC-KOD ÄR TILLÄMPLIG

Fartyget uppfyller de relevanta kraven i konventionen och detta certifikat ska i enlighet med regel I/14 d i konventionen eller punkt 1.8.9 i 2000 års HSC-kod* godtas som giltigt till den.....

Underskrift:
(Underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort:

Datum:.....
(Myndighetens sigill eller stämpel)

PÅTECKNING FÖR FÖRLÄNGNING AV CERTIFIKATETS GILTIGHETSTID TILL DESS FARTYGET ANLÖPER BESIKTNINGSHAMNEN ELLER FÖR EN RESPITPERIOD, NÄR REGEL I/14 E ELLER I/14 F I KONVENTIONEN ELLER PUNKT 1.8.10 I 2000 ÅRS HSC-KOD ÄR TILLÄMPLIG⁷

Detta certifikat ska, i enlighet med regel I/14 e eller I/14 f i konventionen eller punkt 1.8.10 i 2000 års HSC-kod* godtas som giltigt till den

Underskrift:
(Underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort:

Datum:
(Myndighetens sigill eller stämpel)

* Stryk det som inte gäller.

PÅTECKNING FÖR FRAMFLYTTNING AV ÅRS DAG, NÄR REGEL I/14 H I KONVENTIONEN ELLER PUNKT 1.8.12 I 2000 ÅRS HSC-KOD ÄR TILLÄMPLIG

I enlighet med regel I/14 h i konventionen eller punkt 1.8.12 i 2000 års HSC-kod* är den nya årsdagen den

Underskrift:
(Underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort:

Datum:
(Myndighetens sigill eller stämpel)

I enlighet med regel I/14 h i konventionen eller punkt 1.8.12 i 2000 års HSC-kod* är den nya årsdagen den

Underskrift:
(Underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort:

Datum:
(Myndighetens sigill eller stämpel)

* Stryk det som inte gäller.

Utrustningsförteckning för säkerhetscertifikatet för fartyg som medför industripersonal (formulär IP)

Denna förteckning ska permanent vara fogad till säkerhetscertifikatet för fartyg som medför industripersonal

UTRUSTNINGSFÖRTECKNING FÖR PÅVISANDE AV ÖVERENSSTÄMMELSE MED INTERNATIONELLA SÄKERHETSKODEN FÖR FARTYG SOM MEDFÖR INDUSTRIPERSONAL

1 Upplysningar om fartyget

Fartygets namn

Signalbeteckning

Totalt antal personer ombord för vilka fartyget är certifierat

2 Uppgifter om livräddningsredskap

1	Totalt antal personer för vilka det finns livräddningsredskap	.....
		Babord sida	Styrbord sida
2	Totalt antal livbåtar	.....	.....
2.1	Totalt antal personer som ryms i dem	.....	.....
2.2	Antal delvis inkapslade livbåtar (regel III/21 eller III/31 i SOLAS-konventionen, eller 8.10 i HSC-koden, beroende på vad som är tillämpligt, samt punkt 4.5 i LSA-koden)	.....	.....
2.3	Antal självdrivande delvis inkapslade livbåtar (regel III/21 eller III/31 i SOLAS-konventionen, eller 8.10 i HSC-koden, beroende på vad som är tillämpligt, samt punkt 4.5 i LSA-koden)	.....	.....
2.4	Antal helinkapslade livbåtar (regel III/21 eller III/31, eller 8.10 i HSC-koden, beroende på vad som är tillämpligt, samt punkt 4.6 i LSA-koden)	.....	.....
2.5	Övriga livbåtar	.....	.....
2.5.1	Antal	.....	.....
2.5.2	Typ	.....	.....

3	Antal motorlivbåtar (inbegripna i det totala antal livbåtar som anges ovan)	.....
3.1	Antal livbåtar utrustade med strålkastare	.....
4	Antal räddningsbåtar	.....
4.1	Antal båtar som är inbegripna i det totala antal livbåtar som anges ovan	.....
5	Livflottar	.....
5.1	Sådana för vilka godkända sjösättningsanordningar krävs	.....
5.1.1	Antal livflottar	.....
5.1	Antal personer som ryms i dem	.....
5.2	Sådana för vilka godkända sjösättningsanordningar inte krävs	.....
5.2.1	Antal livflottar	.....
5.2	Antal personer som ryms i dem	.....
6	Antal marina evakueringsystem (MES)	.....
6.1	Personer som ryms i dem	.....
7	Flytredskap	.....
7.1	Antal redskap	.....
7.2	Antal personer som flytredskapen kan hålla flytande	.....
8	Antal livbojar	.....
9	Antal flytvästar (totalt)	.....
9.1	Antal flytvästar för vuxna	.....
9.2	Antal flytvästar för barn	.....
9.3	Antal flytvästar för spädbarn	.....
10	Räddningsdräkter	.....
10.1	Antal totalt	.....
11	Antal termiska skydd ⁹	.....

HÄRMED INTYGAS att denna förteckning är korrekt i alla avseenden.

Utfärdad i
(Ort där förteckningen utfärdas)

.....
(Datum för utfärdande)

.....
(Underskrift av bemyndigad tjänsteman som utfärdar förteckningen)

.....
(Den utfärdande myndighetens sigill eller stämpel)

⁹ Med undantag av de som förutsätts enligt punkterna 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 och 5.1.2.2.13 i LSA-koden

RESOLUTION MSC.527(106)
(adopted on 10 November 2022)

**ADOPTION OF THE INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR SHIPS
CARRYING INDUSTRIAL PERSONNEL (IP CODE)**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the function of the Committee,

RECOGNIZING the need for a mandatory Code for the safe carriage of industrial personnel on ships and for ensuring their safety during personnel transfer operations to and from other ships and/or offshore facilities,

NOTING resolution MSC.521(106), by which it adopted chapter XV of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ("the Convention"), to make the provisions of the International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel (IP Code) mandatory under the Convention,

HAVING CONSIDERED, at its 106th session, the IP Code,

1 ADOPTS the IP Code the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 INVITES Contracting Governments to the Convention to note that the IP Code will take effect on 1 July 2024 upon entry into force of chapter XV of the Convention;

3 ALSO INVITES Contracting Governments to consider the voluntary application of the IP Code, as far as practicable, to ships of less than 500 gross tonnage and to ships not operating on international voyages;

4 REQUESTS the Secretary-General of the Organization to transmit certified copies of the present resolution and the text of the IP Code, contained in the annex, to all Contracting Governments to the Convention;

5 ALSO REQUESTS the Secretary-General of the Organization to transmit copies of the present resolution and the text of the IP Code contained in the annex to all Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR SHIPS CARRYING INDUSTRIAL PERSONNEL (IP CODE)

Contents

Preamble..... 4

Part I – GENERAL..... 5

- 1 Goal.....5
- 2 Definitions...5
- 3 Certificate and survey.....5

Part II – GOALS AND FUNCTIONAL REQUIREMENTS..... 6

- 1 Industrial personnel..... 6
- 2 Safe transfer of personnel...6
- 3 Subdivision and stability....7
- 4 Machinery installations.....7
- 5 Electrical installations..... 8
- 6 Periodically unattended machinery spaces 8
- 7 Fire safety...9
- 8 Life-saving appliances and arrangements...9
- 9 Dangerous goods.....9

Part III – REGULATIONS 10

- Regulation 1 - Industrial personnel.....10
- Regulation 2 - Safe transfer...11

Part IV – ADDITIONAL REGULATIONS FOR SHIPS CERTIFIED IN ACCORD- ANCE WITH SOLAS CHAPTER I..... 13

- Regulation 1 - General.....13
- Regulation 2 - Subdivision and stability.....13
- Regulation 3 - Machinery installations.....14
- Regulation 4 - Electrical installations.....14
- Regulation 5 - Periodically unattended machinery spaces...14
- Regulation 6 - Fire safety.....14
- Regulation 7 - Life-saving appliances and arrangements.....15
- Regulation 8 - Dangerous goods.....15

Part V – ADDITIONAL REGULATIONS FOR CRAFT CERTIFIED IN ACCORD- ANCE WITH SOLAS CHAPTER X.....17

- Regulation 1 - General.....17
- Regulation 2 - Subdivision and stability.....17
- Regulation 3 - Machinery installations.....17

Regulation 4 - Electrical installations.....	17
Regulation 5 - Periodically unattended machinery spaces....	18
Regulation 6 - Fire safety.....	18
Regulation 7 - Life-saving appliances and arrangements.....	18
Regulation 8 - Dangerous goods.....	18

Appendix

Model Industrial Personnel Safety Certificate Record of Equipment for the Industrial Personnel Safety Certificate (Form IP)

Preamble

1 As the maritime offshore and energy sectors are expanding, new offshore industrial activities have emerged. This in turn has created a growing demand to provide for the safe carriage of industrial personnel to and from other ships and/or offshore facilities.

2 It is recognized that the safety standards in the existing IMO instruments do not fully cover specific risks of maritime operations within the offshore sectors, such as personnel transfer operations.

3 Furthermore, it is recognized that, at the time of developing this Code, industrial personnel are a special category of persons yet to be defined in regulation I/2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974.

4 However, the difficulties caused by the lack of a clear definition for industrial personnel and the lack of an international safety standard for the carriage of industrial personnel on board in the existing IMO instruments are also recognized.

5 The International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel (IP Code) has been developed to supplement existing IMO instruments in order to meet the demand from the offshore and energy sectors and overcome these difficulties. The Code, in addition to the cargo ship requirements in SOLAS regulations, provides an international standard of safety for ships carrying industrial personnel which will facilitate safe carriage and safe personnel transfer by addressing additional risks connected to such operations.

6 The Code has been developed for ships operating on international voyages as defined in SOLAS regulation I/2(d). However, it is recognized that the transport of a large number of industrial personnel will take place either within the confines of a particular coastal State or between a base port and an offshore installation outside territorial waters. To facilitate international movement and safe operations of ships carrying industrial personnel, Administrations are encouraged to apply this Code also to ships operating only on such voyages.

7 The Code applies to ships of 500 gross tonnage and upwards. However, it is recognized that ships below 500 gross tonnage may also carry an aggregated number of passengers, special

personnel and industrial personnel in excess of 12. In such cases the Administration may apply the goals and functional requirements of the Code as far as practicable. **If such ships are** in compliance with the IP Code, Administrations may consider issuing an Industrial Personnel Safety Certificate for a ship carrying more than 12 industrial personnel, as long as all relaxations are indicated in this certificate.

Part I – GENERAL

1 Goal

The goal of this Code is to provide for the safe carriage of industrial personnel on ships and their safety during personnel transfer operations by addressing any risks present not adequately mitigated by the applicable safety standards in the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974.

2 Definitions

2.1 Carriage means transportation, accommodation or both.

2.2 Essential systems mean systems referred to in SOLAS regulation II-2/21.4.

2.3 HSC Code means the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000, as adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.97(73), as amended.

2.4 Industrial personnel (IP) means all persons transported or accommodated on board for the purpose of offshore industrial activities performed on board other ships and/or offshore facilities.

2.5 IP area is every area or space where IP are normally intended to stay during voyage or are allowed to access.

2.6 Offshore industrial activities mean the construction, maintenance, decommissioning, operation or servicing of offshore facilities related, but not limited, to exploration and exploitation of resources by the renewable or hydrocarbon energy sectors, aquaculture, ocean mining or similar activities.

2.7 Personnel transfer means the full sequence of the operation of transferring personnel and their equipment at sea to or from a ship to which this Code applies and from or to another ship or an offshore facility.

2.8 SOLAS means the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended.

3 Certificate and survey

3.1 Every ship to which this Code applies shall have on board a valid Industrial Personnel Safety Certificate.

3.2 The Industrial Personnel Safety Certificate shall be issued after an initial or renewal survey to a ship which complies with the requirements of this Code.

3.3 The certificate referred to in this regulation shall be issued either by the Administration or by an organization recognized by it in accordance with SOLAS regulation XI-1/1. In any case, the Administration assumes full responsibility for the certificate.

3.4 The Industrial Personnel Safety Certificate shall be drawn up in a form corresponding to the model given in the appendix to this Code. If the language is not English, French or Spanish, the text shall include translation into one of these languages.

3.5 The Industrial Personnel Safety Certificate validity, survey dates and endorsements shall be harmonized with the relevant SOLAS certificates in accordance with the provisions of SOLAS regulation I/14 or X/3.2, as appropriate. The certificate shall include a supplement recording equipment required by the present Code.

3.6 The Industrial Personnel Safety Certificate and the Record of Equipment shall be issued in addition to the relevant certificates required in SOLAS regulation XV/5.1.1.

Part II – GOALS AND FUNCTIONAL REQUIREMENTS

1 Industrial personnel

1.1 Goal

The goal of this chapter is to provide:

- .1 for safe operations during the carriage of industrial personnel; and
- .2 that industrial personnel are medically fit and familiar with the hazards associated with the operational environment including the risks associated with personnel transfer operations.

1.2 Functional requirements

In order to achieve the goal set out in paragraph 1.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations in part III:

Means shall be provided to ensure that industrial personnel:

- .1 are medically fit;

- .2 are able to communicate with the ship's crew;
- .3 have received appropriate safety training;
- .4 have received onboard ship-specific safety familiarization; and
- .5 have received onboard familiarization with the ship's transfer arrangements and equipment.

2 Safe transfer of personnel

2.1 Goal

The goal of this chapter is to provide for the safety of all persons involved in personnel transfer, including safe and suitable means of transfer and the capability of safely carrying out the operations connected to personnel transfer.

2.2 Functional requirements

In order to achieve the goal set out in paragraph 2.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations in part III:

2.2.1 Means shall be provided to avoid injuries during personnel transfer.

2.2.2 Arrangements for personnel transfer shall be:

- .1 designed, constructed and maintained to withstand the loads they are subjected to;
- .2 designed and engineered to fail to a safe condition in the event of a loss or reduction in their associated functionality; and
- .3 capable of safely returning persons in transfer to a safe location after loss of power.

2.2.3 Means for position keeping shall be provided and arranged in a manner that prevents accidents during transfer of personnel and is suitable for the mode of operation and interactions with other ships or offshore facilities.

2.2.4 Means shall be provided to ensure that the information on the number of industrial personnel on board and their identity is kept updated to assist in ensuring that the actual number of persons on board is known at all times.

3 Subdivision and stability

3.1 Goal

The goal of this chapter is to provide for adequate stability of the ship, in both the intact and damaged conditions, taking into consideration the total number of persons on board.

3.2 Functional requirement

In order to achieve the goal set out in paragraph 3.1 above, the ship shall be designed with weathertight and watertight boundaries providing for an adequate stability standard, in both the intact and damaged conditions, taking into account the total number of persons on board. This functional requirement is embodied in the regulations in parts IV and V.

4 Machinery installations

4.1 Goal

The goal of this chapter is to provide for machinery installations capable of delivering the required functionality to ensure safe navigation and safe carriage of persons on board both during normal operation and in any emergency situation, taking into account the total number of persons on board.

4.2 Functional requirements

In order to achieve the goal set out in paragraph 4.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations in parts IV and V:

- .1 where the capacity needed to ensure the required functionality of any machinery system is dependent on the number of persons on board (e.g. bilge pumping systems), necessary additional capacity shall be provided;
- .2 steering gear systems shall be capable of maintaining steerage after any incident affecting machinery installations; and
- .3 essential systems shall have the necessary redundancy or isolation, or a combination thereof, in order to ensure the capability of safely accommodating persons on board after any incident affecting machinery installations, taking into account the number of persons on board.

5 Electrical installations

5.1 Goal

The goal of this chapter is to provide for:

- .1 emergency sources of power capable of delivering the required functionality of essential systems in emergency situations, taking into account the total number of persons on board; and
- .2 protection of all persons on board from electrical hazards.

5.2 Functional requirements

In order to achieve the goal set out in paragraph 5.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations in parts IV and V:

- .1 emergency power supply to essential systems shall have the necessary redundancy or isolation, or a combination thereof, to ensure the capability of safely accommodating persons on board after damage, taking into account the number of persons on board and the time for orderly evacuation; and
- .2 precautions against shock, fire and other hazards of electrical origin shall be provided.

6 Periodically unattended machinery spaces

6.1 Goal

The goal of this chapter is to ensure that, if and when a machinery space is periodically unattended, this does not impair the safety of the ship or the persons on board.

6.2 Functional requirements

In order to achieve the goal set out in paragraph 6.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations in parts IV and V:

- .1 periodically unattended machinery spaces shall provide safe operations, taking into account the number of persons on board; and
- .2 a periodically unattended machinery space shall be equipped with additional controls, monitoring and alarm systems to provide safe operation, taking into account the number of persons on board, in order to achieve a safety equivalent to that of a normally attended machinery space.

7 Fire safety

7.1 Goal

The goal of this chapter is to fulfil the fire safety objectives of SOLAS or the basic fire safety principles of the HSC Code, taking into account the number of persons on board.

7.2 Functional requirement

In order to achieve the goal set out in paragraph 7.1 above, the means to fulfil the fire safety functional requirements of SOLAS or the basic fire safety principles of the HSC Code, taking into account the number of persons on board, are embodied in the regulations in parts IV and V.

8 Life-saving appliances and arrangements

8.1 Goal

The goal of this chapter is to provide for appropriate and sufficient means to ensure safe abandonment of the ship and recovery of persons.

8.2 Functional requirements

In order to achieve the goal set out in paragraph 8.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations in parts IV and V:

- .1 the capacity of the survival craft shall be sufficient to accommodate all persons on board;
- .2 appropriate and sufficient personal life-saving appliances shall be available for all persons on board;
- .3 sufficient space for assembling and mustering must be ensured;
- .4 onboard communication and alarm systems shall be provided to ensure emergency communication to all persons on board; and
- .5 means shall be provided to ensure the safe recovery of persons.

9 Dangerous goods

9.1 Goal

The goal of this chapter is to provide for the safe carriage of industrial personnel while transporting and handling dangerous goods on ships certified in accordance with this Code, taking into consideration the total number of persons on board.

9.2 Functional requirement

In order to achieve the goal set out in paragraph 9.1 above, any hazard caused by the transportation and handling of dangerous goods shall be taken into account and the risk to all persons

on board shall be minimized, having regard to the nature of the dangerous goods. This functional requirement is embodied in the regulations in parts IV and V.

Part III – REGULATIONS

Regulation 1

Industrial personnel

1.1 In order to meet the functional requirements set out in paragraph II/1.2.1, all industrial personnel shall be at least 16 years of age and documentary evidence shall be made available to the master that they are physically and medically fit to fulfil all the requirements in this regulation, based on a standard acceptable to the Administration.

1.2 In order to meet the functional requirements set out in paragraph II/1.2.2, all industrial personnel shall demonstrate adequate knowledge of the working language on board in order to be able to communicate effectively and understand any instructions given by the ship's crew.

1.3 In order to meet the functional requirements set out in paragraph II/1.2.3, all industrial personnel shall, prior to boarding the ship, receive training or instruction with respect to:

.1 personal survival that includes:

- .1 knowledge of emergency situations that may occur on board a ship;
- .2 the use of personal life-saving equipment;
- .3 safely entering the water from a height, and survival in the water; and
- .4 boarding a survival craft from the ship and water while wearing a lifejacket;

.2 fire safety that includes knowledge of the types of fire hazards on board ships and precautionary measures to be taken to prevent a fire; and

.3 personal safety and social responsibilities that include:

- .1 understanding the authority of the master or their representative on board;
- .2 complying with instructions provided by the shipboard personnel; and
- .3 understanding safety information symbols, signs and alarm signals found on board ships.

1.4 No industrial personnel shall be carried on board the ship unless the master has been provided with documentation confirming that such personnel have received the training or instructions required by this regulation.

1.5 In order to meet the functional requirement set out in paragraph II/1.2.4, all industrial personnel shall, prior to leaving port or immediately after boarding, receive onboard ship-specific safety familiarization that includes:

- .1 the layout of the ship;
- .2 the location of personal life-saving appliances, muster and embarkation stations, emergency escape routes and first aid stations;
- .3 the safety information, symbols, signs and alarms on board; and
- .4 action to be taken in the event of an alarm sounding or the declaration of an emergency.

1.6 In order to meet the functional requirement set out in paragraph II/1.2.5, all industrial personnel shall, prior to being transferred, receive familiarization in the ship's procedures, arrangements and any additional safety measures or equipment for the transfer of personnel to other ships and/or offshore facilities.

¹ Personnel meeting the training requirements in paragraph 5.5 of the Recommendations for the training and certification of personnel on mobile offshore units (resolution A.1079(28)) or industrial training standards, such as those of the Global Wind Organization (GWO), Offshore Petroleum Industry Training Organization (OPITO) or Basic Offshore Safety Induction and Emergency Training (OPITO accredited), may be considered as meeting the requirements of this section.

Regulation 2

Safe transfer

2.1 In order to meet the functional requirement in paragraph II/2.2.1, the following applies:

- .1 Personnel transfer appliances and arrangements shall be kept clean, properly maintained and regularly inspected to ensure that they are safe to use.
- .2 The rigging and use of the personnel transfer arrangements shall be supervised by a responsible officer and operated by properly trained personnel. Safety procedures shall be established and followed by personnel engaged in rigging and operating any mechanical equipment.
- .3 Means of communication shall be provided between the supervising responsible officer and the navigation bridge.

.4 All personnel transfer arrangements shall be permanently marked to enable identification of each appliance for the purposes of survey, inspection and record-keeping. A record of use and maintenance shall be kept on board the ship.

.5 Prior to commencing personnel transfer operations, the personnel transfer arrangements shall be checked to ensure it is functioning properly.

.6 Means shall be provided to ensure safe and unobstructed passage for industrial personnel between the personnel transfer arrangements and where they are being transported or accommodated on board.

.7 Lighting capable of being supplied by the emergency source of power shall be provided to illuminate the personnel transfer arrangements, the water below the transfer arrangements and the passage specified in sub-paragraph .6 above.

.8 The deck area for personnel transfer shall be designated and free from obstructions.

.9 A job safety analysis shall be carried out when planning, and before executing, personnel transfer at sea. The analysis shall take into account environmental conditions, as well as operational and equipment limitations.

.10 When planning personnel transfer, the guidance developed by the Organization² or other relevant guidance³ acceptable to the Administration should be taken into account.

2.2 In order to meet the functional requirement in paragraph II/2.2.2, personnel transfer arrangements shall be designed, constructed, tested and installed in accordance with standards⁴ acceptable to the Administration or requirements of a classification society which is recognized by the Administration in accordance with the provisions of SOLAS regulation XI-1/1.

2.3 In addition, the following applies:

.1 The design of the personnel transfer arrangements shall be suitable for the arrangement on the ship.

.2 An analysis shall be performed in order to evaluate failures in IP transfer arrangements and all its associated systems, which might impair the availability of the transfer arrangements and/or endanger the safety of the persons involved.

The analysis⁵ shall:

.1 consider the effects of failure in all the equipment and systems due to single failure, fire in any space or flooding of any watertight compartment that could affect the availability of the transfer arrangements; and

.2 provide solutions to ensure the availability of the IP transfer arrangements and the safety of all persons involved upon such failures identified in .1.

.3 Where a single failure results in failure of more than one component in a system (common cause failure), all the resulting failures shall be considered together. Where the occurrence of a failure leads directly to further failures, all those failures shall be considered together.

2.4 In order to meet the functional requirement in paragraph II/2.2.3, the manoeuvrability of the ship together with the expected need for the ship to keep position over time shall be evaluated, to ensure the correct use of position-keeping equipment.

2.5 In order to meet the functional requirement in paragraph II/2.2.4, procedures shall be in place to ensure correct information on the number and identity of personnel on board at all times.

² Refer to the Guidance on safety when transferring persons at sea (MSC-MEPC.7/Circ.10).

³ Such as the latest revision of IMCA M202 Guidance on the transfer of personnel to/from offshore vessels and structures.

⁴ Refer to relevant sections of EN 13852-1:2013.

⁵ Appropriate analysis may be QFA or FMEA and their associated reports.

Part IV – ADDITIONAL REGULATIONS FOR SHIPS CERTIFIED IN ACCORDANCE WITH SOLAS CHAPTER I

Regulation 1

General

1.1 Unless expressly provided otherwise in this part, ships carrying industrial personnel shall meet the SOLAS requirements for cargo ships and the applicable regulations in this part.

1.2 Ships complying with paragraph 1.1 in addition to the applicable regulations in this part are considered to meet the goals and functional requirements in paragraphs II/3 to II/9.

Regulation 2

Subdivision and stability

2.1 In order to meet the functional requirement set out in paragraph II/3.2.1, the following applies:

.1 Where the ship is certified to carry more than 240 persons on board, it shall meet the requirements of SOLAS regulation II-1/5 as though the ship is a passenger ship and the industrial personnel are counted as passengers. However, SOLAS regulation II-1/5.5 is not applicable.

.2 Subdivision and damage stability shall be in accordance with SOLAS chapter II-1, where the ship is considered a passenger ship and industrial personnel are counted as passengers, with the value R as follows:

.1 where the ship is certified to carry more than 240 persons, the value R is assigned as R;

.2 where the ship is certified to carry not more than 60 persons, the value R is assigned as 0.8R; or

.3 for more than 60 persons, but not more than 240 persons, the value R shall be determined by linear interpolation between the values given in subparagraphs .1 and .2 above.

$$R = 1 - \frac{5,000}{L_s + 2.5N + 15,225}$$

Where:

$$N = N1 + 2N2$$

N1 = number of persons for whom lifeboats are provided

N2 = number of persons (including officers and crew) the ship is permitted to carry in excess of N1

.3 Where the conditions of service are such that compliance with paragraph 2.1.2 above on the basis of $N=N1+2N2$ is impracticable and where the Administration considers that a suitably reduced degree of hazard exists, a lesser value of N may be taken but in no case less than $N=N1+N2$.

.4 For ships to which paragraph 2.1.2.1 above applies, the requirements of SOLAS regulations II-1/8 and II-1/8-1 and of SOLAS chapter II-1 parts B-2, B-3 and B-4 shall be applied as though the ship is a passenger ship and the industrial personnel are passengers. However, SOLAS regulations II-1/14 and II-1/18 are not applicable.

.5 For ships to which paragraphs 2.1.2.2 and 2.1.2.3 above apply, except as provided in paragraph 2.1.6 below, the provisions of SOLAS chapter II-1, parts B-2, B-3 and B-4 shall apply as though the ship is a cargo ship and the industrial

personnel are crew. However, the requirements of SOLAS regulations II-1/8 and II-1/8-1 need not be applied and SOLAS regulations II-1/14 and II-1/18 are not applicable.

.6 All ships certified in accordance with this Code shall comply with SOLAS regulations II-1/9, II-1/13, II-1/19, II-1/20 and II-1/21 as though the ship is a passenger ship.

Regulation 3

Machinery installations

3.1 In order to meet the functional requirement set out in paragraph II/4.2.1, the ship shall comply with SOLAS regulation II-1/35-1 as though the ship is a passenger ship.

3.2 In order to meet the functional requirement set out in paragraph II/4.2.2, where the ship is certified to carry more than 240 persons on board, it shall comply with the requirements of SOLAS regulation II-1/29 as though the ship is a passenger ship.

Regulation 4

Electrical installations

4.1 In order to meet the functional requirement set out in paragraph II/5.2.1, the following applies:

.1 for installations in ships of more than 50 m in length carrying not more than 60 persons on board, the requirements in SOLAS regulation II-1/42.2.6.1 shall apply in addition to the requirements in SOLAS regulation II-1/43; and

.2 for installations in ships carrying more than 60 persons on board, SOLAS regulation II-1/42 shall apply.

4.2 In order to meet the functional requirement set out in paragraph II/5.2.2 for installations on ships carrying more than 60 persons on board, SOLAS regulation II-1/45.12 shall apply.

Regulation 5

Periodically unattended machinery spaces

In order to meet the functional requirements set out in paragraph II/6.2, ships carrying more than 240 persons on board shall be considered as passenger ships in relation to SOLAS chapter II-1, part E.

Regulation 6

Fire safety

In order to meet the functional requirements set out in paragraphs II/7.2 and 4.2.3, the following applies:

- .1 where the ship is certified to carry more than 240 persons on board, the requirements of SOLAS chapter II-2 for passenger ships carrying more than 36 passengers shall apply; and
- .2 where the ship is certified to carry more than 60, but not more than 240 persons on board, the requirements of SOLAS chapter II-2 for passenger ships carrying not more than 36 passengers apply, except that SOLAS regulations II-2/21 and 22 need not apply.

Regulation 7

Life-saving appliances and arrangements

In order to meet the functional requirements set out in paragraph II/8.2:

- .1 for ships carrying more than 60 persons on board, the requirements of SOLAS chapter III for passenger ships engaged on international voyages, which are not short international voyages, shall apply;
- .2 regardless of the number of the persons on board, SOLAS regulations III/2 and III/19.2.3 are not applicable;
- .3 where the term "passenger" is used in SOLAS chapter III, it shall be read to mean industrial personnel as prescribed in SOLAS regulation XV/2.3; and
- .4 notwithstanding sub-paragraph .3 above, the required number of infant or child lifejackets shall be calculated solely based on the number of passengers on board.

Regulation 8

Dangerous goods

8.1 General

Industrial personnel may only bring dangerous goods on board for the purpose of their role off the ship and with the prior consent of the master of the ship. These dangerous goods shall be considered as cargo and shall be transported in accordance with part A of SOLAS chapter VII.

8.2 Carriage of dangerous goods in packaged form

In order to meet the functional requirements in paragraph II/9.2:

.1 for ships certified to carry more than 240 persons on board, SOLAS regulation II-2/19.3.6.2 for passenger ships carrying more than 36 passengers shall apply; and

.2 for the purpose of the requirements of the IMDG Code, ships certified to carry more than 240 persons on board shall be considered as passenger ships and those certified to carry 240 or fewer persons on board shall be considered as cargo ships.

8.3 Carriage of dangerous goods in solid form in bulk

In order to meet the functional requirements in paragraph II/9.2:

.1 for ships certified to carry more than 240 persons on board, SOLAS regulation II-2/19.3.6.2 for passenger ships carrying more than 36 passengers shall apply; and

.2 for the purpose of the requirements of the IMSBC Code, industrial personnel shall be considered as personnel in the context of personnel protection.

8.4 Carriage of dangerous liquid chemicals, liquefied gases and oil

8.4.1 In order to meet the functional requirements in paragraph II/9.2, when simultaneously carrying dangerous liquid chemicals and/or liquefied gases as cargo in bulk and industrial personnel, the ship shall either be certified in accordance with the requirements of parts B or C of SOLAS chapter VII or meet and be certified in accordance with a standard not inferior to that developed by the Organization.⁶ In addition:

.1 carriage of toxic products, low-flashpoint products or acids shall not be allowed when the total number of persons on board exceeds 60;

.2 for the purpose of carrying industrial personnel, the areas and spaces on ships where industrial personnel are not permitted to enter shall be clearly marked;

.3 the arrangements for personnel transfer shall be located outside the cargo area;

.4 the access to the arrangements for personnel transfer shall, as far as practicable, be located outside the cargo area; and

.5 embarkation or personnel transfer and loading or unloading of cargo shall not take place simultaneously.

8.4.2 In order to meet the functional requirements in paragraph II/9.2, when simultaneously carrying oil as cargo, as defined in Annex I of MARPOL, and industrial personnel, the additional requirements in paragraph 8.4.1 above shall apply.

8.4.3 For the purpose of this requirement:

.1 "low-flashpoint products" mean:

- .1 noxious liquid substances with a flashpoint not exceeding 60°C;
- .2 oil with a flashpoint not exceeding 60°C; and
- .3 liquefied gases which require flammable vapour detection in accordance with chapter 19 of the IGC Code;

.2 "toxic products" mean:

- .1 dangerous chemicals to which special requirement 15.12 of the IBC Code applies; and
- .2 liquefied gases which require toxic vapour detection in accordance with chapter 19 of the IGC Code; and
- .3 "acids" mean dangerous chemicals to which special requirement 15.11 of the IBC Code applies.

8.4.4 In order to meet the functional requirements in paragraph II/9.2 when carrying liquefied gases in bulk, for the purpose of the requirements of the IGC Code, industrial personnel shall be considered as personnel in the context of training and personnel protection.

⁶ Refer to the *Code for the Transport and Handling of Hazardous and Noxious Liquid Substances in Bulk on Offshore Support Vessels (OSV Chemical Code)* (resolution A.1122(30)).

Part V – ADDITIONAL REGULATIONS FOR CRAFT CERTIFIED IN ACCORDANCE WITH SOLAS CHAPTER X

Regulation 1

General

1.1 High-speed cargo craft certified in accordance with SOLAS chapter X shall not carry more than 60 persons on board.

1.2 Unless expressly provided otherwise in this part, high-speed craft carrying not more than 60 persons on board shall meet the requirements for cargo craft in the HSC Code and the applicable regulations in this part.

1.3 Craft complying with paragraph 1.2 above in addition to the applicable regulations in this part are considered to meet the goals and functional requirements in paragraphs II/3 to II/9.

1.4 The carriage of IP on high-speed craft is not considered as transit voyage, as specified in 1.9.1.1 of the HSC Code, and a permit to operate is required.

1.5 Where the term "passenger" is used in applicable requirements in the HSC Code, it shall be read to mean "persons on board other than crew".

Regulation 2

Subdivision and stability

In order to meet the functional requirements set out in paragraph II/3.2, the following applies:

.1 Chapter 2, part B, except 2.13.2 and 2.14, of the HSC Code shall apply in lieu of chapter 2, part C of the HSC Code.

.2 When applying the provisions of chapter 2 of the HSC Code, the expression "passenger" shall be read as "persons on board other than crew". In addition, the mass of each such person shall be assumed to be 90 kg instead of 75 kg.

Regulation 3

Machinery installations

In order to meet the functional requirements set out in paragraph II/4.2, provisions in chapter 10, part B of the HSC Code shall apply as applicable to category A passenger craft in lieu of chapter 10, part C of the HSC Code.

Regulation 4

Electrical installations

In order to meet the functional requirements set out in paragraph II/5.2, 12.7.10 of the HSC Code shall apply.

Regulation 5

Periodically unattended machinery spaces

[no provisions]

Regulation 6

Fire safety

[no provisions]

Regulation 7

Life-saving appliances and arrangements

In order to meet the functional requirements set out in paragraph II/8.2:

- .1 4.2.3 of the HSC Code shall apply;
- .2 8.4.3 of the HSC Code shall apply – the expression "passenger spaces" shall be read as "IP area"; and
- .3 the required number of infant or child lifejackets shall be calculated solely based on the number of passengers on board.

Regulation 8

Dangerous goods

8.1 Industrial personnel may only bring dangerous goods on board for the purpose of their role off the craft and with the prior consent of the master of the craft. These dangerous goods shall be considered as cargo and shall be transported in accordance with chapter 7, part D of the HSC Code.

8.2 In order to meet the functional requirements set out in paragraph II/9.2:

- .1 for the purpose of carrying IP, the areas and spaces on craft where IP are not permitted to enter shall be clearly marked;
- .2 the arrangement for personnel transfer shall be located outside the cargo area;
- .3 the access to the arrangements for personnel transfer shall, as far as practicable, be located outside the cargo area; and
- .4 embarkation or personnel transfer and loading or unloading of cargo shall not take place simultaneously.

APPENDIX

FORM OF SAFETY CERTIFICATE FOR SHIPS CARRYING INDUSTRIAL PERSONNEL

Industrial Personnel SAFETY CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for the Industrial Personnel Safety Certificate (Form IP)

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the

International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended under the authority of the Government of

(name of the State)

by _____
(person or organization authorized)

Particulars of ship⁷

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Gross tonnage

IMO number⁸

Date [dd/mm/yyyy] on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced

⁷ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

⁸ In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.1117(30).

THIS IS TO CERTIFY:

1 check box, if applicable

That the ship has been surveyed in accordance with the provisions of section I/3 of the International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel as a ship to which regulations XV/3.1 or 3.4 of the Convention apply.

.1 That the survey showed that:

.1 the structure, equipment, fittings and materials of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the relevant provisions of the Code; and

.2 if fitted, the personnel transfer appliances and arrangement and the condition thereof are in all respects satisfactory and comply with the provisions of regulation III/2 of the Code.

2 check box, if applicable

That the ship has been surveyed in accordance with the provisions of section I/3 of the International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel as a ship to which regulations XV/3.2 or XV/3.3 of the Convention apply.

.1 That the survey showed that:

.1 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with regulation IV/7 or V/7 of the Code, as applicable;

.2 the ship, if permitted to carry dangerous goods, complies with the relevant provisions of regulation IV/8 or V/8 of the Code, as applicable; and

.3 if fitted, the personnel transfer appliances and arrangement and the condition thereof are in all respects satisfactory and comply with the provisions of regulation III/2 (except for paragraph 2.1.7) of the Code.

3 This certificate is not valid for the carriage of toxic products, low-flashpoint products or acids when the total number of persons on board exceeds 60.

This certificate is valid until

Completion date of the survey on which this certificate is based (dd/mm/yyyy):
.....

Issued at
(Place of issue of certificate)

(Date of issue) (Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate) **ENDORSEMENT FOR ANNUAL, PERIODICAL AND INTERMEDIATE SURVEYS**

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by section I/3 of the Code, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Code:

Annual/Periodical* survey: Signed:
.....
(Signature of authorized official)
Place:.....
Date:.....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Periodical/Intermediate* survey: Signed:
.....
(Signature of authorized official)
Place:.....
Date:.....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Periodical/Intermediate* survey: Signed:
.....
(Signature of authorized official)
Place:.....
Date:.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Periodical* survey: Signed:

.....
(Signature of authorized official)

Place:.....

Date:.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Delete as appropriate.*

ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN FIVE YEARS WHERE REGULATION I/14(C) OF THE CONVENTION OR 1.8.8 OF THE 2000 HSC CODE APPLIES

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(c) of the Convention* or 1.8.8 of the 2000 HSC Code*, be accepted as valid until.....

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION I/14(D) OF THE CONVENTION OR 1.8.9 OF THE 2000 HSC CODE APPLIES

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(d) of the Convention* or 1.8.9 of the 2000 HSC Code*, be accepted as valid until.....

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION I/14(E) OR I/14(F) OF THE CONVENTION or 1.8.10 of the 2000 HSC Code APPLIES

This certificate shall, in accordance with regulation I/14(e)/I/14(f)* of the Convention or 1.8.10 of the 2000 HSC Code*, be accepted as valid until.....

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Delete as appropriate.*

ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE WHERE REGULATION I/14(H) OF THE CONVENTION OR 1.8.12 OF THE 2000 HSC CODE APPLIES

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention* or 1.8.12 of the 2000 HSC Code*, the new anniversary date is

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention* or 1.8.12 of the 2000 HSC Code*, the new anniversary date is

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:
 (Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Delete as appropriate.*

**Record of Equipment for the Industrial Personnel Safety Certificate
 (Form IP)**

This Record should be permanently attached to the Industrial Personnel Safety Certificate

**RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE INTERNATIONAL
 CODE OF SAFETY FOR SHIPS CARRYING INDUSTRIAL PERSONNEL**

1 Particulars of ship

Name of ship

Distinctive number or letters

Total number of persons on board
 for which certified

2 Details of life-saving appliances

1	Total number of persons for which life-saving appliances are provided	.....
		Port side	Starboard side
2	Total number of lifeboats	.....	.....
2.1	Total number of persons accommodated by them	.....	.....
2.2	Number of partially enclosed lifeboats (SOLAS regulation III/21 or III/31, or 8.10 of the HSC Code, as applicable, and LSA Code, section 4.5)	.....	.....
2.3	Number of self-righting partially enclosed lifeboats (SOLAS regulation III/21 or III/31, or 8.10 of the HSC Code, as applicable, and LSA Code, section 4.5)	.....	.....
2.4	Number of totally enclosed lifeboats (SOLAS regulation III/21 or III/31, or 8.10 of the HSC Code, as applicable, and LSA Code, sections 4.6)	.....	.....

2.5	Other lifeboats	.....	.....
2.5.1	Number	.....	.....
2.5.2	Type	.....	.....

3	Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above)	.....
3.1	Number of lifeboats fitted with searchlights	.....
4	Number of rescue boats	.....
4.1	Number of boats which are included in the total lifeboats shown above	.....
5	Liferafts	.....
5.1	Those for which approved launching appliances are required	.....
5.1.1	Number of liferafts	.....
5.1.2	Number of persons accommodated by them	.....
5.2	Those for which approved launching appliances are not required	.....
5.2.1	Number of liferafts	.....
5.2.2	Number of persons accommodated by them	.....
6	Number of marine evacuation systems (MES)	.....
6.1	Persons accommodated by them	.....
7	Buoyant apparatus	.....
7.1	Number of apparatuses	.....
7.2	Number of persons capable of being supported	.....
8	Number of lifebuoys	.....
9	Number of lifejackets (total)	.....
9.1	Number of adult lifejackets	.....
9.2	Number of child lifejackets	.....
9.3	Number of infant lifejackets	.....
10	Immersion suits	.....
10.1	Total number	.....
11	Number of thermal protective aids ⁹	.....

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at

(Place of issue of the Record)

.....
(Date of issue)

.....
(Signature of duly authorized official issuing the Record)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

⁹ Excluding those required by the LSA Code, paragraphs 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 and 5.1.2.2.13.

2.

Lag

om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg

I enlighet med riksdagens beslut:
ändras i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) 34 a–34 c och 57 §, sådana de lyder, 34 a–34 c § i lag 660/2021 och 57 § i lag 946/2018, samt fogas till 2 §, sådan den lyder i lagarna 946/2018, 169/2019, 783/2019 och 670/2019, en ny 8 a, 16 a och 16 b-punkt samt till lagen nya 12 a, 22 b och 51 a § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Definitioner

(ny)

8 a) IP-koden internationella säkerhetskoden för fartyg som medför industripersonal i IMO:s sjösäkerhetskommittés resolution MSC.527(106) av den 10 november 2022,

(ny)

16 a) fartyg som medför industripersonal fartyg som inte betraktas som vanliga passagerarfartyg och som utöver besättningen transporterar eller inkvarterar ett större antal industripersonal än 12,

16 b) industripersonal personer som arbetar inom offshoreindustrin på offshoreanläggningar eller ombord på andra fartyg och vars arbetsuppgifter gäller byggande, service, underhåll eller nedläggning av offshoreanläggningar eller fartyg,

(ny)

12 a §

Förutsättningar för medförande av industripersonal

Befälhavaren på ett fartyg som medför industripersonal ska innan transporten inleds försäkra sig om att ha fått skriftliga bevis på att varje person som räknas som industripersonal och transporteras eller inkvarteras ombord
1) är minst 16 år gammal,

2) uppfyller IP-kodens krav avseende fysisk kondition och hälsotillstånd,

3) har innan transporten inleds genomgått de övningar som avses i kapitel III regel 1 i IP-koden, och

4) har tillräcklig förmåga att förstå och använda fartygets arbetspråk.

(ny)

22 b §

Fartyg som medför industripersonal

Fartyg som har en bruttodräktighet på minst 500, går i inrikes fart och medför industripersonal ska uppfylla kraven i IP-koden.

Fartyg vars bruttodräktighet understiger 500 och som medför industripersonal ska uppfylla syftena och de funktionella kraven i IP-koden. För att trygga en tillräcklig nivå när det gäller fartygssäkerheten får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare tekniska föreskrifter om sådana tekniska krav avseende fartyg som medför industripersonal genom vilka det säkerställs att syftena och de funktionella kraven i IP-koden uppfylls. Befälhavaren på ett fartyg som medför industripersonal ska innan transporten inleds försäkra sig om att ha fått skriftliga bevis på att varje person som räknas som industripersonal och transporteras eller inkvarteras ombord

1) är minst 16 år gammal,

2) uppfyller IP-kodens krav avseende fysisk kondition och hälsotillstånd,

3) har innan transporten inleds genomgått de övningar som avses i kapitel III regel 1 i IP-koden, och

4) har tillräcklig förmåga att förstå och använda fartygets arbetspråk.

34 a §

Särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg

Fartyg som omfattas av stabilitetsdirektivets tillämpningsområde ska uppfylla de stabilitetskrav som föreskrivs i det direktivet.

(ny)

34 a §

Särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg

Fartyg som omfattas av stabilitetsdirektivets tillämpningsområde ska uppfylla de stabilitetskrav som föreskrivs i det direktivet.

Transport- och kommunikationsverket ska lämna de underrättelser som avses i stabilitetsdirektivet till Europeiska kommissionen.

För genomförande av stabilitetsdirektivet får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om fartygs tekniska säkerhet och besluta om havsområden som uppfyller vad som föreskrivs i stabilitetsdirektivet och på vilka ro-ro-passagerarfartygen regelbundet trafikerar till eller från hamnarna samt den signifikanta våghöjden på områdena i fråga.

34 b §

Certifikat

Transport- och kommunikationsverket beviljar certifikat för ro-ro-passagerarfartyg som seglar under finländsk flagg och som uppfyller de särskilda stabilitetskrav som fastställs i artikel 6 i stabilitetsdirektivet och i bilaga I till det.

Certifikatet är giltigt så länge som fartyget trafikerar i ett havsområde med samma eller lägre signifikanta våghöjder.

34 c §

Trafik under vissa delar av året och trafik under kortare tidsperioder

Om ett rederi som bedriver reguljär trafik året runt önskar införa ytterligare ro-ro-passagerarfartyg som ska nyttjas i trafiken i fråga under en kortare period som understiger ett kalenderår, ska rederiet underrätta Transport- och kommunikationsverket om saken senast en månad innan dessa fartyg börjar nyttjas i denna trafik. Om det emellertid på grund av oförutsedda omständigheter är nödvändigt att snabbt sätta in ett ro-ro-passagerarfartyg som ersättning för ett annat fartyg i reguljär trafik för att säkerställa kontinuitet i trafiken tillämpas 17 e § 3 mom. i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

Om ett rederi önskar bedriva reguljär säsongstrafik under kortare tidsperioder som inte överstiger sex månader per år, ska rederiet underrätta Transport- och kommunikationsverket om detta senast tre månader innan denna trafik börjar bedrivas.

Om säsongstrafik som bedrivs under en kortare period sker under förhållanden med lägre

För genomförande av stabilitetsdirektivet får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om fartygs tekniska säkerhet och besluta om havsområden som uppfyller vad som föreskrivs i stabilitetsdirektivet och på vilka ro-ro-passagerarfartyg regelbundet trafikerar till eller från hamnarna samt den signifikanta våghöjden på områdena i fråga.

34 b §

Certifikat

Transport- och kommunikationsverket beviljar *det certifikat som avses i artikel 8 i stabilitetsdirektivet för ro-ro-passagerarfartyg som seglar under finsk flagg* och uppfyller de särskilda stabilitetskrav som fastställs i artikel 6 i stabilitetsdirektivet och i bilaga I till *det direktivet*.

Certifikatet är giltigt så länge som fartyget trafikerar i ett havsområde med samma eller lägre signifikanta våghöjder.

34 c §

Trafik under vissa delar av året och trafik under kortare tidsperioder

Om *en redare* som bedriver reguljär trafik året runt önskar införa ytterligare ro-ro-passagerarfartyg som ska användas i trafiken i fråga under en kortare period som understiger ett kalenderår, ska redaren underrätta Transport- och kommunikationsverket om saken senast en månad innan dessa fartyg börjar användas i denna trafik. Om det emellertid på grund av oförutsedda omständigheter är nödvändigt att snabbt sätta in ett ro-ro-passagerarfartyg som ersättning för ett annat fartyg i reguljär trafik för att säkerställa kontinuitet i trafiken tillämpas 17 e § 3 mom. i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

Om *en redare* önskar bedriva reguljär säsongstrafik under kortare tidsperioder som inte överstiger sex månader per år, ska redaren underrätta Transport- och kommunikationsverket om detta senast tre månader innan denna trafik börjar bedrivas.

Om säsongstrafik bedrivs under kortare tidsperioder med ett fartyg som uppfyller de

signifikant våghöjd än den som fastställts för havsområdet i fråga vid trafik året runt, får Transport- och kommunikationsverket, vid tillämpning av de särskilda stabilitetskraven i bilaga I till stabilitetsdirektivet, använda den signifikanta våghöjd som är tillämplig under denna kortare tidsperiod för att bestämma vattennivån på däck. Den signifikanta våghöjd som är tillämplig under denna kortare tidsperiod ska fastställas genom avtal mellan de medlemsstater i Europeiska unionen eller, när så är tillämpligt och möjligt, de medlemsstater och de stater utanför Europeiska unionen där trafikens ändpunkter är belägna.

En förutsättning för att bedriva säsongstrafik under en kortare period är att det ro-ro-passagerarfartyg som nyttjas för sådan trafik har ett i 34 b § föreskrivet certifikat.

(ny)

särskilda kraven som avses i bilaga I avsnitt A i stabilitetsdirektivet eller ett fartyg vars i 34 b § avsedda certifikat har utfärdats före den 5 december 2024 och trafiken bedrivs under förhållanden med lägre signifikant våghöjd än den som fastställts för samma fartområde vid trafik året runt, får Transport- och kommunikationsverket, vid tillämpning av de särskilda stabilitetskraven som avses i bilaga I till stabilitetsdirektivet, använda den signifikanta våghöjd som är tillämplig under denna kortare tidsperiod för att bestämma vattennivån på däck. Den signifikanta våghöjd som är tillämplig under kortare tidsperioder ska fastställas genom avtal mellan de medlemsstater i Europeiska unionen eller, när så är tillämpligt och möjligt, de medlemsstater och de stater utanför Europeiska unionen där trafikens ändpunkter är belägna.

En förutsättning för att bedriva säsongstrafik under en kortare period är att det ro-ro-passagerarfartyg som används för sådan trafik har ett i 34 b § avsett certifikat.

51 a §

Besiktning av fartyg som medför industripersonal

Fartyg i inrikes fart som medför industripersonal samt fartyg i internationell fart som medför industripersonal och inte omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen ska genomgå första besiktning innan fartyget sätts i trafik som finskt fartyg.

Dessa fartyg ska utöver första besiktning genomgå förnyad besiktning och årlig besiktning.

Fartyg i inrikes fart som medför industripersonal och har en bruttodräktighet på minst 500 samt fartyg i internationell fart som medför industripersonal och inte omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen ska dessutom genomgå mellanliggande besiktning och fartygets radioutrustning periodisk besiktning.

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om när första besiktning, förnyad besiktning, årlig besiktning, periodisk besiktning och mellanliggande besiktning ska utföras och vad som ska ingå i besiktningarna.

Besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat

På basis av besiktningarna beviljar Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat eller gör anteckningar i dem om utförd periodisk besiktning, mellanliggande besiktning eller årlig besiktning. Om väsentliga brister konstateras ges handlingarna efter det att bristerna har avhjälpats.

För genomförande av SOLAS-konventionen, lastlinjekonventionen, MARPOL 73/78-konventionen, non-SOLAS-direktivet, fiskefartygsdirektivet och fartygsåtervinningsförordningen samt övriga internationella förpliktelser meddelar Transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter om de besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat som utfärdas på basis av besiktningarna samt om hur länge de är giltiga och hur deras giltighet kan förlängas.

Transport- och kommunikationsverket beviljar sjöarbetscertifikat enligt sjöarbetskonventionen och till certifikatet fogas ett meddelande om att villkoren för arbete till sjöss iaktas. Villkor för beviljandet är att Transport- och kommunikationsverket i fråga om de omständigheter som omfattas av dess behörighet konstaterat att det inte finns hinder för beviljande och att arbetarskyddsmyndigheten utifrån sin inspektion i sitt utlåtande till Transport- och kommunikationsverket konstaterat att det inte finns hinder för beviljande i fråga om de omständigheter som omfattas av arbetarskyddsmyndighetens behörighet. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om förfaranden i samband med beviljande av sjöarbetscertifikat.

Besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat

På basis av besiktningarna beviljar Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat eller gör anteckningar i dem om utförd periodisk besiktning, mellanliggande besiktning eller årlig besiktning. Om väsentliga brister konstateras ges handlingarna efter det att bristerna har avhjälpats.

För genomförande av SOLAS-konventionen, lastlinjekonventionen, MARPOL 73/78-konventionen, non-SOLAS-direktivet, fiskefartygsdirektivet och fartygsåtervinningsförordningen samt övriga internationella förpliktelser meddelar Transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter om de besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat som utfärdas på basis av besiktningarna samt om hur länge de är giltiga och hur deras giltighet kan förlängas. *Vidare meddelar Transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter för fartyg som avses i 22 b § 2 mom. om vilka besiktningshandlingar, certifikat och säkerhetscertifikat som utfärdas på basis av besiktningarna samt om hur länge de är giltiga och hur deras giltighet kan förlängas.*

Transport- och kommunikationsverket beviljar sjöarbetscertifikat enligt sjöarbetskonventionen och till certifikatet fogas ett meddelande om att villkoren för arbete till sjöss iaktas. Villkor för beviljandet är att Transport- och kommunikationsverket i fråga om de omständigheter som omfattas av dess behörighet konstaterat att det inte finns hinder för beviljande och att arbetarskyddsmyndigheten utifrån sin inspektion i sitt utlåtande till Transport- och kommunikationsverket konstaterat att det inte finns hinder för beviljande i fråga om de omständigheter som omfattas av arbetarskyddsmyndighetens behörighet. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om förfaranden i samband med beviljande av sjöarbetscertifikat.

Transport- och kommunikationsverket ska återkalla ett sjöarbetscertifikat när verket i fråga om de omständigheter som omfattas av dess behörighet eller arbetarskyddsmyndigheten på basis av inspektion i sitt utlåtande till Transport- och kommunikationsverket konstaterat att fartyget bevisligen inte uppfyller kraven enligt sjöarbetskonventionen och inga behövliga åtgärder för att rätta till saken har vidtagits.

Transport- och kommunikationsverket ska återkalla ett sjöarbetscertifikat när verket i fråga om de omständigheter som omfattas av dess behörighet eller arbetarskyddsmyndigheten på basis av inspektion i sitt utlåtande till Transport- och kommunikationsverket konstaterat att fartyget bevisligen inte uppfyller kraven enligt sjöarbetskonventionen och inga behövliga åtgärder för att rätta till saken har vidtagits.

Denna lag träder i kraft den 20. Lagens 34 a–34 c § träder i kraft först den 5 december 2024. Certifikat utfärdade enligt den vid ikraftträdandet av denna lag gällande 34 b § förblir giltiga när denna lag träder i kraft.
